BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen

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

VERGADERING VAN

WOENSDAG 4 DECEMBER 2013

RÉUNION DU

MERCREDI 4 DÉCEMBRE 2013

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES 7

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 7

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

betreffende "de situatie van de bushokjes en de indicatoren van de real-time wachttijd op het MIVB-net".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 7

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

betreffende "de bescherming van de Havenlaan".

- van mevrouw Céline Delforge 7

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

betreffende "het afsluiten van de poortjes bij het verlaten van de MIVB-stations".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Céline Delforge.** 9

- van de heer Joël Riguelle 13

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 7

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 7

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

concernant "la situation des abribus et des indicateurs d'attente en temps réel sur le réseau de la STIB".

- de Mme Viviane Teitelbaum 7

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

concernant "le classement de l'avenue du Port".

- de Mme Céline Delforge 7

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

concernant "le bouclage des portiques à la sortie des stations de la STIB".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Céline Delforge.** 9

- de M. Joël Riguelle 13

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-

belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de herhaalde stakingsoproepen door bepaalde taxiverenigingen binnen de adviesraad en de gevolgen ervan voor het imago van de sector".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Joël Riguelle.** 16

- van mevrouw Céline Delforge 18

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

betreffende "de informatie voor de reizigers in geval van schade aan het MIVB-net".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Céline Delforge**. 20

- van de heer Aziz Albishari 22

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

betreffende "de uitbreiding van het platform Fix My Street tot incidenten met bomen in de openbare ruimte".

MONDELINGE VRAGEN 22

- van de heer Vincent Lurquin 22

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

betreffende "de werken op de

Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "les appels à la grève récurrents de certaines associations de taxis au sein du Conseil consultatif et leurs conséquences sur la perception du secteur".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Joël Riguelle.** 16

- de Mme Céline Delforge 18

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

concernant "l'information aux voyageurs en cas d'avarie sur le réseau de la STIB".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Céline Delforge**. 20

- de M. Aziz Albishari 22

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

concernant "l'extension de la plate-forme 'Fix My Street' aux incidents relatifs aux arbres dans l'espace public".

QUESTIONS ORALES 22

- de M. Vincent Lurquin 22

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

concernant "les travaux réalisés à la

Gentsesteenweg in Sint-Agatha-Berchem".

- van mevrouw Carla Dejonghe 25

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

betreffende "de uitbreiding van de overstapparkings".

INTERPELLATIE 31

- van de heer Benoît Cerexhe 31

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

betreffende "de verklaringen van de bestuurder-directeur-generaal van de MIVB over de uitbreiding van de metro Noord".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Benoît Cerexhe.** 33

MONDELINGE VRAGEN 34

- van de heer Jef Van Damme 35

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

betreffende "de uitvoering van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg".

chaussée de Gand à Berchem-Sainte-Agathe".

- de Carla Dejonghe 25

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

concernant "l'extension des parkings de dissuasion".

INTERPELLATION 31

- de M. Benoît Cerexhe 31

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

concernant "les déclarations de l'administrateur-directeur général de la STIB relatives à l'extension du métro Nord".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Benoît Cerexhe.** 33

QUESTIONS ORALES 34

- de M. Jef Van Damme 35

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

concernant "l'application de l'ordonnance relative aux chantiers en voie publique".

- van mevrouw Béatrice Fraiteur 36

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

betreffende "de gevolgen van de verplaatsing van de MIVB-haltes voor het wegverkeer".

- van mevrouw Béatrice Fraiteur 40

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

betreffende "de kosteloosheid van het vervoer voor kinderen jonger dan 6 jaar op het MIVB-net".

INTERPELLATIE 43

- van mevrouw Sophie Brouhon 43

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

betreffende "de heraanleg van het Schumanplein".

- de Mme Béatrice Fraiteur 36

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

concernant "les conséquences du déplacement des arrêts de la STIB sur le trafic routier".

- de Mme Béatrice Fraiteur 40

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

concernant "la gratuité pour les enfants de moins de 6 ans sur les lignes de la STIB".

INTERPELLATION 43

- de Mme Sophie Brouhon 43

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 place Schuman".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de situatie van de bushokjes en de indicatoren van de real-time wachttijd op het MIVB-net".

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de bescherming van de Havenlaan".

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la situation des abribus et des indicateurs d'attente en temps réel sur le réseau de la STIB".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le classement de l'avenue du Port".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het afsluiten van de poortjes bij het verlaten van de MIVB-stations".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De MIVB heeft aangekondigd dat de reizigers binnenkort ook bij het verlaten van het station hun ticket zullen moeten valideren. Wie geen geldig vervoersbewijs heeft, kan een nood-sms versturen die 6 euro kost of zich tot het personeel in het station wenden, dat een boete zal aanrekenen. De maatregel wordt momenteel getest in het station Albert, maar zal snel tot de andere stations worden uitgebreid.*

Hoe zit het met reizigers die hun Mobibkaart niet hebben kunnen valideren bij het betreden van het net omdat het voertuig te vol zat of omdat het ontwaardingstoestel stuk was? Moeten zij ook 6 euro betalen?

Wat gebeurt er als de Mobibkaart niet werkt? De technologie is niet onfeilbaar.

Wat als de reiziger geen sms kan versturen omdat de batterij van zijn gsm plat is of als een reiziger geen belkrediet heeft? Sommige reizigers, zoals jonge kinderen, hebben zelfs geen gsm. Wat gebeurt er als zij hun Mobibkaart vergeten zijn en het metrostation niet kunnen verlaten? Moeten zij ook het personeel roepen?

Wat gebeurt er als een reiziger zijn kaart tijdens het traject verliest of als zijn kaart wordt gestolen?

Hoe snel kan een personeelslid van de MIVB ter plaatse zijn in geval van problemen? In de buitenlandse steden die een dergelijk systeem hebben ingevoerd, is er altijd personeel in het station aanwezig.

De poortjes vormen bovendien fysieke hindernissen die een snelle ontruiming van het station belemmeren in geval van een brand, ontploffing of aanslag, zelfs als de poortjes openstaan. In sommige stations, zoals Kruidtuin, zijn die poortjes bovendien aan de uitgang van de perrons geplaatst.

Hebben er evacuatieoefeningen plaatsgehad om te

DES TRANSPORTS,

concernant "le bouclage des portiques à la sortie des stations de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- La STIB a annoncé la mise en œuvre du bouclage de ses stations dans le sens de la sortie. Concrètement, l'usager devra pointer sa carte Mobib pour pouvoir se retrouver à l'air libre. Si le portique ne s'ouvre pas, il devra s'acquitter d'une somme de 6 euros via un texto ou faire appel à du personnel de station qui lui réclamera une surtaxe.

La première station concernée est Albert, mais cette mesure qui pose de nombreuses questions devrait être rapidement étendue à d'autres stations.

Un voyageur qui n'aurait voulu ou pu valider sa carte Mobib en entrant dans le réseau devra-t-il également s'acquitter de 6 euros ? Il est parfois impossible d'atteindre l'appareil de validation parce que le véhicule est bondé ou simplement parce que le valideur est en panne. Je pense notamment à la station Albert, où l'on peut prendre son tram en surface. Que fait-on dans ce cas ? Doit-on quand même payer les 6 euros ou entreprendre des démarches ?

En cas de défaillance de la carte, quelle est la procédure ? La technologie n'étant pas infaillible, que se passe-t-il quand la carte Mobib ne fonctionne pas ?

Entre le texto et l'appel du personnel de station, y a-t-il une solution pour un voyageur qui serait dépourvu d'un téléphone en état de communiquer par texto parce que sa batterie serait plate ou son crédit, épuisé ?

Enfin, certains voyageurs ne possèdent pas de téléphone portable. Je pense notamment aux enfants. Certains rentrent de l'école seuls, n'ont pas de gsm et oublient parfois leur carte Mobib. Que se passe-t-il quand ils se retrouvent coincés dans la station ? Doivent-ils également appeler le personnel de station ?

Que se passe-t-il pour un voyageur qui a perdu sa carte ou se l'est fait voler durant le trajet ?

vermijden dat de maatregel op een dag voor een drama zorgt? Wie is verantwoordelijk als de ontruiming voor problemen zorgt? Is er rekening gehouden met personen met een beperkte mobiliteit?

En cas de dysfonctionnement, ou lorsqu'on n'a pas de téléphone sur soi, un temps d'attente est-il fixé pour l'arrivée d'une équipe de la STIB ?

Si vous vous retrouvez seul, bloqué à la station Albert, combien de temps devez-vous attendre pour qu'une équipe de la STIB vienne vous secourir ?

À l'étranger, sur les réseaux où ce système existe, une présence du personnel de station est toujours assurée. À Londres par exemple, les kiosques de stations ne sont pas fermés et du personnel est présent à proximité des portiques.

Ces dispositifs physiques d'entrave à la libre circulation réduisent la capacité des flux entrants, mais surtout sortants. Il est donc légitime de s'inquiéter des conséquences de ces obstacles fixes, tels que les portiques eux-mêmes ou les panneaux qui encadrent ceux-ci, en cas de besoin d'évacuation urgente de la station.

En cas d'incendie, d'explosion ou d'attentat, même si les portillons sont automatiquement débloqués sans encombre, les bornes qui les encadrent empêchent l'écoulement rapide d'un flot dense de personnes. De plus, dans certaines stations, par exemple la station Botanique, des portiques de sortie sont placés à la sortie des quais.

Des exercices d'évacuation ont-ils été menés ou sont-ils prévus dans le processus de bouclage des stations, afin d'avoir l'assurance que la politique poursuivie via les portiques ne se solde un jour par un drame ? Une telle mesure semble être une précaution minimale au vu des risques. Qui sera responsable des difficultés d'évacuation rapide d'un flux important de personnes ? Qu'en est-il des personnes à mobilité réduite (PMR), qui ont déjà exprimé leurs inquiétudes par rapport à ce dispositif ?

Bespreking

Discussion

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Sinds 18 november test de MIVB de uitgangscontrole in het premetrostation Albert. De evaluatie zal doorslaggevend zijn voor de ingebruikname van het systeem in andere*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB teste depuis le 18 novembre le système de check-out dans la station de prémétro Albert. Une évaluation de ce test est prévue, qui conditionnera le déploiement progressif du système dans d'autres

premetrostations vanaf 2014.

Een klant die zijn vervoersbewijs niet gevalideerd heeft bij het betreden van het MIVB-net, zal bij het verlaten van het station moeten betalen. Indien de Mobibkaart niet werkt, is dezelfde procedure van toepassing als bij de ingangscontrole: de klant moet een vervoerbewijs kopen en het probleem nadien melden in een Bootik of Kiosk. Daar zal men de klant na analyse en op vertoon van zijn ticket terugbetalen.

Als de klant niet over een werkende GSM beschikt, kan hij het personeel van de MIVB contacteren via de intercom in het sas. Als de klant niet over een geldig vervoerbewijs beschikt en geen sms kan sturen, zullen er controleagenten ter plaatse komen. Als de klant zijn kaart heeft verloren of als zijn kaart tijdens de rit werd gestolen, kan hij het station verlaten door een sms te sturen. Opnieuw is het altijd mogelijk om via de drukknop het personeel van de MIVB op te roepen.

De wachttijd voor de komst van een team van de MIVB hangt af van waar de agenten van dienst zich op dat moment bevinden. Ook hier kan het personeel dat bereikbaar is via de drukknop, de klant in moeilijkheden helpen.

In dringende gevallen kan de klant de noodknop op de totem activeren. Hierdoor worden alle toegangspoortjes alsook de dienstdeur onmiddellijk geopend.

Als het noodsysteem aanslaat of in geval van een stroompanne gaan de toegangspoortjes vanzelf open. Tijdens de invoering van de uitgangspoortjes zullen er in alle stations personeelsleden staan bij de poortjes.

De evacuatie van de stations werd berekend op basis van de hindernissen gevormd door de kasten van de poortjes en de andere voorzieningen in het station. Deze berekening werd gemaakt door een gespecialiseerde instelling en de aanbevelingen werden nageleefd.

De invoering van de uitgangscontrole verandert niets op het vlak van de veiligheid. Ook nu moeten de reizigers immers al door de poortjes om het station te verlaten. In geval van een evacuatie worden de poortjes geopend en is er uiteraard geen sprake meer van uitgangscontrole.

stations de prémétro à partir de 2014.

Le système prévoit qu'un client qui n'aurait pas validé son titre de transport en entrant sur le réseau de la STIB sera débité à la sortie de la même façon qu'il l'aurait été à l'entrée.

En cas de défaillance de la carte Mobib, la même procédure que pour le check-in est d'application : le client doit acheter un titre de transport, se rendre à un guichet Bootik ou Kiosk pour changer sa carte, et ensuite avertir la STIB qui lui remboursera son titre de transport après analyse de son cas et sur présentation de son ticket.

Si le client est dépourvu d'un téléphone en état de fonctionnement, il lui est possible d'entrer en contact avec le personnel de la STIB via l'interphonie située dans le sas, accessible 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Ce personnel lui fournira les informations nécessaires en fonction de la situation.

Si le client ne dispose pas de titre de transport valable et qu'il n'a pas la possibilité d'envoyer un texto pour quitter la station, des agents de contrôle pourront être envoyés sur place. C'est en envoyant le texto qu'on est débité du montant du ticket et que la porte peut s'ouvrir.

Si le client a perdu sa carte ou se l'est fait voler durant son trajet, il peut quitter la station en envoyant un texto. À nouveau, il est toujours possible de contacter, via le bouton d'appel, le personnel de la STIB qui donnera au client les informations nécessaires en fonction de la situation rencontrée.

Il n'existe pas de temps d'attente fixé pour l'arrivée d'une équipe de la STIB. Celui-ci dépend de l'endroit où se trouvent les agents en service. Mais une fois encore, le personnel joignable via le bouton d'appel peut, lui aussi, aider à distance un client en difficulté.

En situation d'urgence, un bouton d'urgence situé sur le totem peut être actionné par la clientèle. Celui-ci ouvre immédiatement tous les portillons de la ligne de contrôle, ainsi que la porte de service.

Les portillons s'ouvrent en outre automatiquement lorsque le système d'urgence est activé ou dans le cas d'une panne électrique générale. L'activation du

Momenteel is er geen specifieke evacuatieoefening gepland. Er hebben sinds de invoering van de poortjes reeds verschillende evacuaties plaatsgevonden en daarbij werden nooit problemen ondervonden.

De website van de MIVB omvat tot slot een vragenrubriekwaar de reiziger terecht kan als hij nog vragen heeft over de uitgangscontrole.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Tijdens de testfase leidt het personeel alles nog in goede banen maar wat zal er nadien gebeuren? Iedereen vergeet weleens zijn Mobibkaart.*

Als de kaart niet werkt of er een ander technisch probleem is, moet de reiziger naar een Bootik of Kiosk gaan, maar dan moet hij eerst een ticket kopen om te kunnen buitengaan! De terugbetalingsprocedure is bijzonder omslachtig, vooral nu er een aantal Bootiks werden gesloten. Heel wat mensen zullen de moeite niet nemen om het bedrag te laten terugbetalen en dus opdraaien voor gebreken van het systeem.

U zegt dat het altijd mogelijk is om het personeel

système d'urgence peut se faire aux portillons et à distance. Durant la phase de déploiement des portillons de sortie, des membres du personnel seront présents à proximité des portillons dans toutes les stations. La durée de la présence du personnel au moment du déploiement des portillons de sortie sera, elle aussi, évaluée.

Les évacuations des stations ont été calculées en fonction des obstacles que constituent les coffres des portillons et autres équipements de la station. Ce calcul a été réalisé par un organisme spécialisé et les recommandations ont été respectées.

Dans un souci de clarté, je souhaite rappeler que l'introduction du contrôle de sortie (check-out) ne change absolument pas la situation actuelle en ce qui concerne la sécurité. À l'heure actuelle, les voyageurs doivent déjà franchir les portillons pour quitter la station. Dans le cas d'une évacuation, les portillons seront ouverts et le titre de transport ne devra évidemment plus être validé pour quitter la station.

En ce moment, aucun exercice d'évacuation spécifique n'est prévu. Depuis l'introduction des portillons, plusieurs évacuations ont déjà été organisées et aucun problème n'a été rencontré.

Sachez enfin qu'il existe une foire aux questions sur le site internet de la STIB pour tout voyageur qui aurait des interrogations sur le système de contrôle de sortie.

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

Mme Céline Delforge.- Votre réponse me semble assez originale : vous me dites qu'une évaluation du système est réalisée par des équipes sur place. Je m'en doute bien puisqu'on est dans la phase d'expérimentation du système. Que se passera-t-il quand le système sera rôdé ?

Une fois encore, oublier sa carte peut arriver à tout le monde. Cela m'est d'ailleurs arrivé pas plus tard qu'hier. J'ai la chance de posséder un libre-parcours, mais j'avais changé de vêtements après avoir fait du sport et je n'avais pas ma carte Mobib avec moi. Cela peut donc arriver aux meilleurs d'entre nous !

Certains guichets Bootik dans les stations ont été

van de MIVB op te roepen via de intercom. In andere landen met een dergelijk systeem is er altijd personeel aanwezig in de stations. Bij ons is de trend omgekeerd: ondanks de beloften in het regeerakkoord zien we steeds minder personeel in de stations.

Ik veronderstel dat bij het versturen van de sms automatisch 6 euro van de rekening wordt afgehouden. In deze crisistijden is dat voor sommige mensen geen klein bedrag.

Het nieuwe systeem zal de sfeer in de stations niet verbeteren en het onveiligheidsgevoel nog verhogen. Het is bijzonder stresserend om vast te komen zitten in een station en afhankelijk te zijn van de technologie, zeker als er niemand is om je te helpen. Het is verontrustend dat er geen vaste termijn is om geblokkeerde reizigers te ontzetten. De interventieteams zijn weinig talrijk en zijn soms met meer dringende of ernstige opdrachten belast. Het personeelsbeleid van de MIVB is niet logisch.

Hebben de evacuatieoefeningen plaatsgevonden tijdens de spitsuren?

fermés. Or, vous dites qu'en cas de défaillance de la carte ou de tout autre problème technique non lié à un non-paiement, l'usager doit se rendre dans une aubette Bootik ou un guichet Kiosk, après avoir acheté un ticket pour sortir de la station et ensuite se faire rembourser le ticket auprès de la STIB ! Je puis vous assurer que la plupart des personnes ne suivront pas cette procédure jusqu'au bout. Ces usagers auront donc dû payer pour une défaillance d'un système qu'on leur impose !

Vous nous dites également qu'il existe des interphones grâce auxquels on peut contacter des équipes 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 en cas de problème. Je me demande pourtant pourquoi certaines stations sont dépourvues d'une présence permanente de personnel mais qu'on peut, en revanche, enfermer les voyageurs.

Dans les autres pays où ce système est d'application, il y a du personnel dans les stations. Ici, on remarque qu'il y a de moins en moins de personnel en station - et ce, contrairement à l'accord de gouvernement - et que les voyageurs sont mis potentiellement dans une situation très désagréable.

Je suppose que l'envoi du texto entraîne automatiquement un retrait de 6 euros sur le compte. Par les temps qui courent, cette somme n'est pas forcément dérisoire pour tout le monde.

D'une part, ce nouveau système est donc de nature à mettre certaines personnes dans l'embarras et, d'autre part, vu la lourdeur de la procédure de demande de remboursement, de nombreux voyageurs renonceront à se faire rembourser leur ticket par la STIB.

Tout cela n'améliorera pas l'ambiance dans les stations, augmentera le stress et donc le sentiment d'insécurité. En effet, être enfermé dans une station et être dépendant de la technologie pour pouvoir en sortir, surtout à des heures où il y a peu de monde - et encore moins d'agents - dans les stations, est particulièrement stressant.

A fortiori, il n'y a pas de délai fixé pour l'intervention des équipes afin de "libérer" la personne coincée, ce qui est fortement inquiétant surtout lorsqu'on sait que ces équipes ne sont pas en surnombre et sont parfois chargées de missions plus urgentes ou sérieuses. Cette utilisation des ressources humaines de la STIB me semble pour le

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Als een reiziger vast komt te zitten omdat zijn kaart defect is, moet hij die kaart in een Bootik vervangen.*

Het aantal loketbedienden in de stations is verminderd, maar er zijn andere personeelsleden aanwezig. Bij de invoering van het nieuwe systeem zal er extra personeel de reizigers bijstaan en de situatie evalueren.

Ik weet niet op welke tijdstippen de evacuatieoefeningen precies hebben plaatsgevonden. Ik zal dat nagaan en de informatie aan de commissiesecretaris bezorgen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de herhaalde stakingsoproepen door bepaalde taxiverenigingen binnen de adviesraad en de gevolgen ervan voor het imago van de sector".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Drie Brusselse beroepsverenigingen van taxichauffeurs*

moins étonnante.

Enfin, vous me dites qu'il y a eu des exercices d'évacuation. Ont-ils eu lieu dans les conditions d'heures de pointe ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Quand la raison du blocage est une carte défaillante, il faut faire remplacer celle-ci dans une aubette Bootik.

Je ne pense pas que la situation soit si extrême.

Concernant le personnel en station, il y a en effet moins de guichets Bootik dans les stations, mais le personnel est néanmoins présent. Par ailleurs, dans le cadre du déploiement de ce nouveau système de portiques de sortie, la STIB mettra beaucoup plus de personnel dans les stations pour évaluer la situation et en tirer des conclusions.

En fait, le personnel de la STIB ne fait qu'augmenter. Cependant, c'est un personnel d'un autre type que les employés de guichet, dont je ne conteste pas l'utilité, qui est présent dans les stations.

Pour ce qui est des exercices, je dois m'informer pour savoir où et à quel moment ils ont été réalisés. Je transmettrai l'information à la commission.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "les appels à la grève récurrents de certaines associations de taxis au sein du Conseil consultatif et leurs conséquences sur la perception du secteur".

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

M. Joël Riguelle.- C'est un nouvel appel à la manifestation que le "noyau dur", formé par trois

kondigden in de adviesraad een nieuwe stakingsoproep aan voor 20 november, die uiteindelijk werd uitgesteld tot 26 november.

Daarnaast weigerden ze om van maandag tot donderdag 's ochtends passagiers op te pikken aan het station Brussel Zuid. De acties werden ingegeven door het feit dat de subsidies die bestemd waren voor kredietkaartlezers, nu naar de onpopulaire taximeters zouden gaan.

De invoering van nieuwe digitale taximeters staat al sinds 2011 in het Taxiplan en vloeit voort uit een Europese richtlijn. Bovendien kreeg het ontwerpbesluit op 18 juni van dit jaar een gunstig advies van de meerderheid van de leden van de adviesraad, aan wie het meermaals was voorgelegd.

De Nationale Groepering van Taxi-en Locatieautobedrijven (GTL) staat officieel achter de maatregel, die moet leiden tot meer transparantie, minder administratieve rompslomp en fraude. Bovendien moet de maatregel er ook voor zorgen dat de sectorale collectieve arbeidsovereenkomsten beter worden nageleefd.

Zodra men echter ingaat op de eis van een deel van de sector om een gezonde werkomgeving te creëren, dreigen anderen met stakingen.

Van de 500 chauffeurs die aan de staking zouden deelnemen, was echter nauwelijks de helft aanwezig. Niet-deelnemers aan de staking zouden bovendien bedreigd zijn.

De regering heeft reeds tal van maatregelen genomen om de kwaliteit en rentabiliteit van de Brusselse taxi's te verbeteren. Toch begrijpen bepaalde personen en verenigingen blijkbaar niet dat ook hun beroep met een aantal rechten en plichten gepaard gaat.

De onverzettelijkheid van sommigen is nefast voor de goede wil van de meerderheid om samen te werken met het gewest.

Hoe wil de regering reageren op de stakingsoproep van 8 november? Krijgen deze acties, die soms dicht aanleunden bij intimidatie, nog een staartje?

De vergaderingen van de adviesraad zouden soms stormachtig verlopen. Zijn ze wel constructief of is

associations de chauffeurs de taxis bruxelloises au sein du conseil consultatif, avait annoncé pour le mercredi 20 novembre. Cette manifestation a finalement été reportée au mardi 26 novembre.

Ces associations ont en outre décidé de mettre en place de nouvelles actions en refusant d'embarquer des passagers chaque matin de lundi à jeudi à la gare de Bruxelles-Midi. En ligne de mire cette fois-ci, le soi-disant détournement des subsides alloués aux lecteurs de cartes de crédit, désormais dirigés vers les taximètres qui seraient, selon eux, tant décriés par la profession.

Outre le fait que l'introduction de nouveaux taximètres numériques est prévue dans le Plan taxis depuis 2011 et qu'elle découle d'une directive européenne, le projet d'arrêté, qui a été présenté plusieurs fois au comité consultatif, a reçu un avis favorable de la majorité de ses membres le 18 juin dernier. Le Groupement national des entreprises de voitures de taxis et de location avec chauffeur (GTL), par exemple, soutient officiellement cette mesure qui offrira à la fois davantage de transparence aux clients, une simplification administrative aux chauffeurs et exploitants, et devrait en plus, permettre de combattre certaines pratiques frauduleuses et favoriser le respect des conventions collectives de travail sectorielles. C'est le moins que l'on puisse attendre dans un pays démocratique.

Ce dernier point émane d'un communiqué de presse du GTL qui ne demande qu'à ce que les professionnels du secteur puissent exercer leur boulot dans l'environnement le plus sain possible. Taximètres, contrôles renforcés, charte de bonne conduite, tout prétexte semble faire l'affaire pour ternir l'image du secteur tout entier.

Depuis mon entrée en fonction dans ce parlement, je défends ardemment ce secteur qui est un acteur crucial de notre mobilité. Mais, comme je l'ai déjà dit dans une interpellation précédente, il semble que ce genre de menace à la manifestation soit systématique lorsqu'il s'agit de faire valoir les revendications d'une partie du secteur, ou même juste de jouer les trouble-fête.

Nous savons d'ailleurs, depuis le dépôt de mon interpellation, que seule la moitié des 500 chauffeurs de taxis qui étaient annoncés pour prendre part à la manifestation était présente. Il a

er alleen plaats voor negativisme? Hoe wil de regering ervoor zorgen dat het gewest een sturende rol kan spelen in deze versnipperde sector?

Zou het geen goed idee zijn om de taxidiensten te centraliseren in de vorm van een publiek-private samenwerking met een gewestelijke coördinatie en management? Als de sector, of een deel ervan, de regels niet wil volgen, is dit mogelijk een goede formule.

Wordt er een studie uitgevoerd om na te gaan hoe de sector het best gereorganiseerd kan worden, zodat iedereen evenveel kansen krijgt om zijn beroep optimaal uit te oefenen, onder goede omstandigheden en met correcte inkomsten, maar met inachtneming van de wetgeving?

aussi été rapporté que des manœuvres d'intimidation auraient été exercées sur les non-manifestants. Il s'agit là de pratiques peu honorables.

Le gouvernement a développé de nombreuses mesures pour améliorer la qualité et la rentabilité des taxis bruxellois et, pour ce faire, les professionnels doivent se plier à quelques règles. Or, certaines personnes et certains organismes peinent, semble-t-il, à comprendre que l'exercice de leur profession, comme de toutes les autres, implique une série de droits et de devoirs.

Ce que je considère personnellement au fil du temps comme un raidissement de quelques-uns est de nature à freiner la volonté de la majorité du secteur - des personnes de bonne volonté, j'en suis convaincu - d'aller de l'avant, en bonne collaboration avec la Région, afin de rendre enfin aux taxis bruxellois la place et la visibilité qu'ils méritent dans la capitale européenne.

Comment le gouvernement compte-t-il réagir à l'appel à la manifestation du 8 novembre dernier ? Plus généralement, quelles suites seront-elles données à ces actions qui relèvent parfois de l'intimidation ?

On me rapporte que les réunions du comité consultatif sont parfois houleuses, ce qui ne m'étonne guère. Sont-elles, au final, constructives, ou se heurtent-elles continuellement au négativisme ? Comment le gouvernement fait-il accepter la guidance de la Région dans ce secteur morcelé ?

On se demande quand tout va rentrer dans l'ordre. En attendant, les clients sont là, tout comme les nécessités en termes de mobilité, et l'image de Bruxelles en tant que capitale européenne est mise en danger.

Ne faudrait-il pas réfléchir à une centralisation des services de taxi sous la forme d'un partenariat public-privé, bénéficiant d'une coordination et d'un management régionaux, auquel les sociétés de taxi et les chauffeurs intéressés viendraient s'adosser ? Peut-être faut-il réfléchir à cette formule si ce secteur, ou une partie de ce secteur, ne veut pas fonctionner suivant les règles. Il s'agirait sans doute d'une petite révolution.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Toen we het naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen over de taxisector hadden, heb ik al heel wat vragen over de staking van vorige week beantwoord. Ik zal nu het overleg met de sector nader toelichten.*

Er is nooit sprake geweest van een subsidie aan de taxisector voor de installatie van betaalkaartlezers in de taxi's. Wel hebben we afspraken gemaakt over de subsidiëring van digitale taximeters waarin betaalkaartlezers verwerkt zijn.

De regering is zich bewust van de problemen waarmee de taxisector worstelt. Daarom staat ze niet alleen achter de invoering van digitale taximeters, maar heeft ze ook een besluit genomen waardoor het eenvoudiger en sneller mogelijk wordt om taxichauffeur te worden. Dat besluit wordt in 2014 van kracht. Er wordt werk gemaakt van administratieve vereenvoudiging en er komt meer controle op oneerlijke concurrentie. Er werden meer controleurs aangenomen. De sector drong aan op de maatregelen.

Het is soms moeilijk onderhandelen, maar ik stel vast dat 95% van de dossiers die aan het adviescomité werden voorgelegd, een gunstig advies kregen van de sector.

Tijdens de maandelijkse vergaderingen van het adviescomité worden alle dossiers over de taxisector besproken. Werkgroepen buigen zich over specifieke kwesties. De vergaderingen verlopen niet altijd even constructief omdat sommige beroepsverenigingen van slechte wil zijn. Bepaalde dossiers worden inderdaad niet unaniem maar met een gewone meerderheid goedgekeurd.

Aangezien het einde van deze regeerperiode nadert, ben ik ervan overtuigd dat we alle maatregelen uit

Une étude est-elle menée pour mesurer la meilleure façon de réorganiser le secteur afin de donner une chance égale à tous d'exercer leur métier de la meilleure manière, dans de bonnes conditions, avec des revenus corrects, mais dans le respect de la législation ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Lors du débat budgétaire relatif au secteur des taxis, j'ai eu l'occasion de répondre directement aux questions relatives à l'action de la semaine dernière. Je vais vous donner ici des réponses plus générales sur la manière dont nous approchons le secteur des taxis et le dialogue permanent que nous avons avec lui.

Depuis que j'ai ces compétences, il n'a jamais été question de subsides pour l'installation d'un lecteur de cartes de crédit dans les taxis mais bien de subsides pour l'installation d'un taximètre numérique, qui comprend par ailleurs un lecteur de cartes de crédit. Cette question avait fait l'objet de concertations avec les représentants du secteur des taxis.

Le gouvernement est conscient des problématiques auxquelles le secteur des taxis est confronté. C'est pourquoi il a non seulement approuvé le projet du taximètre numérique, mais aussi un arrêté relatif à un accès plus rapide et plus facile à la profession de chauffeur de taxi, qui sera mis en œuvre à la mi-2014. En outre sont programmés une simplification administrative ainsi qu'un contrôle de toutes sortes de formes de concurrence déloyale. Les contrôleurs, dont le nombre a été augmenté, vont en premier lieu concentrer leur travail sur ces questions. Nous avons tenu à agir par rapport à ces quatre points. Le secteur était demandeur.

Même si les discussions ne sont pas toujours faciles, je peux toutefois constater que 95% des dossiers présentés au comité consultatif ont obtenu un avis favorable du secteur.

Tous les dossiers relatifs aux taxis sont d'abord discutés lors des réunions mensuelles du comité consultatif. Des groupes de travail se réunissent également pour traiter de sujets spécifiques. Au lieu d'être constructives, ces réunions, où s'illustre

mijn strategisch plan voor de taxisector moeten uitvoeren.

Voor mij is de invoering van digitale taximeters van prioritair belang om de sector gezond te maken. Er is nood aan meer transparantie, vooral ten aanzien van de klanten. De taximeters zijn nuttig voor het beheer van de taxibedrijven en zullen toekomstige beleidsverantwoordelijken ook de mogelijkheid bieden om informatie te verzamelen over de sector. We willen werken aan een modernere en rendabelere taxisector.

Ik heb niet overwogen om een gewestelijk taxi-agentschap op een gemengde instelling op te richten, maar het kan interessant zijn om dat voorstel te bestuderen.

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Ik sta achter de maatregelen van de regering om de taxisector te saneren. Mijn fractie steunt u.*

Ik wierp het voorstel van een overheidsdienst op omdat dit de chauffeurs in staat zou stellen om te werken met een vast salaris, een arbeidscontract en degelijk materiaal. Misschien houdt het verzet van de taxisector op als we de zaken op die manier regelen.

- Het incident is gesloten.

parfois la mauvaise volonté de certains organismes professionnels, peuvent s'avérer difficiles. Il est vrai que certains dossiers sont approuvés avec une majorité et pas à l'unanimité.

Mon administration et moi-même restons persuadées que nous nous devons, compte tenu de la fin prochaine de la législature, de mettre en œuvre tous les projets prévus dans mon plan stratégique 2011-2014 "Un taxi pour l'avenir". Nous travaillons d'arrache-pied afin de réaliser tout ce que ce plan contient.

L'obligation d'installer des taximètres numériques constitue pour moi une priorité pour le bien-être d'un secteur d'utilité publique qui se doit d'être transparent, surtout pour la clientèle. Il s'agit d'un instrument de gestion pour les entreprises de taxis, qui permettra aussi aux futurs responsables politiques de disposer de données concernant le déploiement du secteur pour mieux le soutenir. Nous voulons que ce soit un secteur moderne et rentable pour ceux qui y travaillent.

Enfin, j'avoue ne pas avoir réfléchi à l'idée d'une agence régionale des taxis ou d'un organisme mixte. Nous sommes en contact permanent avec le secteur, mais cette idée vaut la peine d'être approfondie.

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

M. Joël Riguelle.- Je remercie la ministre pour sa réponse. Je marque mon accord sur les démarches entreprises par le gouvernement depuis un certain temps pour améliorer le secteur. Vous avez le soutien de mon groupe à cet égard.

Pourquoi cette idée d'une centralisation sous l'égide du service public ? Il faut réfléchir à un système où les chauffeurs seraient sous contrat avec un salaire fixe, par exemple, et pourraient, en fonction de leur quantité de travail, améliorer ce fixe avec du matériel uniformisé, voire mis à disposition moyennant garantie. Si nous rencontrons des poches de résistance, c'est peut-être une piste à creuser pour enfin disposer d'un service de taxi qui cesse les blocages.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de informatie voor de reizigers in geval van schade aan het MIVB-net".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Op 28 oktober werd een deel van het tramverkeer van de MIVB ernstig verstoord. Erg opvallend was dat de reizigers en de bestuurders helemaal niet geïnformeerd werden.*

Tijdens de avondspits stonden de trams van lijn 92, 93, 94 en 97 stil. Het enige dat de reizigers te horen kregen, was dat ze mochten afstappen tussen twee haltes. Ze konden dan te voet verder gaan of wachten, zonder echter te weten hoe lang dat zou duren.

Op de schermen aan de haltes of op de app voor smartphones verscheen geen enkele informatie. Ook de bestuurders konden de vragen van de reizigers niet beantwoorden omdat ze zelf niet wisten wat er aan de hand was.

Informatie is noodzakelijk om het juiste vervoermiddel te kiezen. Gebrekkige informatie bij problemen creëert ontevredenheid en spanning tussen de reizigers en de bestuurders, die op dat moment de enige vertegenwoordigers van de MIVB ter plaatse zijn.

Het is belangrijk dat de gebruikers kunnen uitmaken hoe ze hun reis het best voortzetten.

Ook de volgende avond waren er nog steeds problemen. Aan sommige haltes passeerde nog steeds geen tram en was er ook geen informatie voor de reizigers. Moet een reiziger die zich 's avonds wil verplaatsen dan tot middernacht wachten om vast te stellen dat er geen tram rijdt? Voor mensen die tijdens de daluren of 's avonds een aansluiting moeten hebben, zijn dergelijke problemen extra vervelend.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'information aux voyageurs en cas d'avarie sur le réseau de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- Le 28 octobre, d'importantes perturbations ont affecté une partie du réseau de trams de la STIB. Au-delà de la cause de cette situation, l'absence totale d'information, tant auprès des voyageurs que des conducteurs fut particulièrement marquante.

Concrètement, en pleine heure de pointe le soir, les trams de plusieurs lignes - 92, 93, 94 et 97 - se sont trouvés à l'arrêt. Les voyageurs n'ont pas reçu d'autre information que celle communiquée par le chauffeur, selon laquelle ils étaient autorisés à descendre du tram entre deux arrêts. Ils ont alors dû décider soit de continuer leur parcours à pied, soit d'attendre, sans savoir combien de temps allait durer cette situation. Ceux qui ont poursuivi leur trajet à pied ont pu constater que la perturbation était importante.

Aucune information n'est apparue ni sur les écrans de temps d'attente aux arrêts, ni sur l'application pour smartphones de la STIB. Enfin, les conducteurs n'étaient pas en mesure de répondre aux interrogations des voyageurs, puisqu'eux-mêmes ignoraient les causes et l'ampleur du problème.

En matière de transport, l'information est fondamentale pour effectuer un choix pertinent. L'absence d'information en cas d'anomalie du réseau est source de stress, de mécontentement et de tension entre les voyageurs et les conducteurs. D'autant plus que les conducteurs sont les seuls représentants de la STIB sur place, sans être pour autant en mesure de communiquer la moindre information pertinente.

Par ailleurs, cette situation empêche les voyageurs

Ongelukken zijn altijd mogelijk, maar dat de reizigers niet geïnformeerd worden, is abnormaal. Er zijn nochtans kanalen genoeg. Wie niet dagelijks het openbaar vervoer neemt, beseft wellicht niet welke ernstige gevolgen zulke problemen kunnen hebben.

Hoe werden de problemen op het net veroorzaakt? Waarom werden de bestuurders niet ingelicht?

Waarom was er geen informatie in real time voor de reizigers via de schermen aan de haltes en de intercom in de tramstellen, of via de app van de MIVB? Net op zo'n momenten is informatie van groot belang. Bestaat er geen alternatief systeem om de mensen aan de haltes te waarschuwen? Zo ja, waarom heeft dat niet gewerkt?

d'envisager la meilleure solution pour arriver à bon port, qu'il s'agisse de prendre son mal en patience et d'attendre, de choisir une ligne de transport alternative, de marcher, ou de faire appel à un taxi.

J'ai personnellement assisté à une altercation entre une voyageuse et un conducteur qui a manqué son arrêt. Il fonçait, en effet, car s'affichait sur l'écran du conducteur un retard de 65 minutes. Les nerfs des protagonistes auraient été moins tendus s'ils n'avaient pas été soumis à une longue période de désarroi - le chauffeur m'ayant dit n'avoir reçu aucune information - et avaient pu s'organiser en connaissance de cause.

Le lendemain soir, des perturbations ont encore été signalées, certains arrêts n'ayant été desservis ni en tram, ni en information pendant au moins une heure. Le voyageur peut ainsi se retrouver en soirée à attendre sans savoir à quoi s'en tenir ni que faire alors que l'heure du dernier service approche. Faut-il attendre minuit et constater qu'aucun tram ne passera ? L'application STIB ne donne pas forcément les informations. C'est encore plus pénalisant pour les gens qui ont des correspondances en heure creuse ou en soirée. Une société de transports moderne ne peut se permettre de laisser ses clients dans l'inconnu.

Aucun réseau de transport n'est à l'abri d'une avarie d'importance. Mais il est anormal qu'à l'heure où les canaux d'information sont multiples, l'information soit aussi lacunaire. Aucun dispositif ne semble devoir être enclenché dans tel cas. Imaginez la situation du parent qui doit aller chercher son enfant à l'école ou à la crèche avant l'heure de la fermeture et ne sait pas quand il pourra poursuivre son trajet pour arriver à destination. Ce sont des situations extrêmement dérangeantes. Quand on n'utilise pas les transports en commun au quotidien, on ne se rend pas toujours bien compte de l'impact que cela peut avoir.

Quelle a été la cause de ces perturbations sur les lignes de trams ?

Pourquoi les conducteurs ne sont-ils pas informés de la situation en cas de perturbations ?

Pourquoi aucune information en temps réel n'est-elle dispensée aux voyageurs sur les afficheurs en temps réel et par l'intermédiaire des haut-parleurs dans les véhicules ? On installe plein de panneaux

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De verstoring van het tramverkeer op 28 oktober was het gevolg van een beschadiging van de bovenleiding op het kruispunt van de Louizalaan en de Baljuwstraat. Het incident vond plaats rond 16.30 uur. Om 17.35 uur was de leiding hersteld. Het probleem veroorzaakte vertragingen op tramlijnen 81, 92, 93, 94 en 97. Op 29 oktober vonden twee verkeersongelukken plaats, waarbij telkens een tram betrokken was. Ook die incidenten veroorzaakten vertragingen.*

De communicatie tussen de verkeerscentrale van de MIVB en de chauffeurs gebeurt via de radio, op een kanaal dat iedereen kan beluisteren. Alle chauffeurs kunnen dus meeluisteren.

In geval van vertragingen zorgt de informatiedienst voor de reizigers voor de berichtgeving op de elektronische borden die de wachttijden aangeven, de website en de app voor smartphones. Die dienst is dag en nacht bemand.

De MIVB bereidt een belangrijke maatregel voor om de kwaliteit van de informatieverstrekking aan de reizigers te verbeteren. Sinds 2 december kunnen alle reizigers van 6 tot 22 uur terecht bij een informatiedienst.

De taken van de personeelsleden van de informatiedienst worden geleidelijk aan uitgebreid. Momenteel houden ze zich vooral bezig met het omroepen van informatie over het metro- en premetroverkeer. Op termijn zouden ze informatie en temps réel et on ne les utilise pas. Il en va de même pour les applications mobiles de la STIB, un autre bel outil permettant de divulguer l'information en temps réel. Dans de telles situations de perturbation, les usagers sont solidaires. Si l'un d'entre eux dispose de l'information, il la communiquera aux autres. Et, même si ces technologies n'existaient pas, un véhicule de la STIB pourrait prévenir les usagers aux arrêts. A-t-on prévu un système d'information qui n'aurait pas été mis en œuvre dans le cas en question ? Ou bien n'a-t-on jamais pensé à un tel système ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les perturbations qui ont eu lieu le 28 octobre résultent de dégâts sur la ligne aérienne, signalés vers 16h30 au niveau du carrefour entre l'avenue Louise et la rue du Bailly. La situation, qui a été rétablie à 17h35, a eu des répercussions sur les lignes 81, 92, 93, 94 et 97. Le lendemain, le 29 octobre, deux incidents se sont produits sur le réseau - un accident entre tiers qui a bloqué les voies de tram ainsi qu'un accident entre un tram et une voiture sur la ligne 97 - et ont entraîné des retards.

La communication entre le dispatching et les conducteurs se passe via une radio sur un canal ouvert. Cela signifie que les conducteurs peuvent prendre connaissance à tout moment de toutes les communications entre le dispatching et un conducteur.

En cas de perturbations, la gestion des messages en temps réel sur les afficheurs de temps d'attente, sur le site mobile et sur les applications pour smartphones est réalisée par la garde d'information aux voyageurs, qui comprend une personne de garde 24h sur 24, 7 jours sur 7. La plupart du temps, cette gestion est très bien assurée. Ce fut notamment le cas le vendredi 22 novembre lors du mouvement de grève au dépôt de trams d'Ixelles.
Un important chantier est en cours pour améliorer encore la qualité de l'information en temps réel destinée aux voyageurs. Ainsi, un dispatching d'information aux voyageurs opérationnel tous les jours de 6 à 22h est effectif depuis ce lundi 2 décembre.

moeten kunnen verspreiden over het hele net van de MIVB. Dat zal gebeuren via de elektronische informatieborden, op de website, met de app voor smartphones, op Twitter en dergelijke.

Er komt ook een algemene verkeerscentrale waar alle informatie van de drie verkeerscentrales (voor de trams, bussen en metro's) zal worden verzameld. Vanaf januari 2014 wordt die getest. Tegen juni 2014 moet de centrale operationeel zijn.

De MIVB werkt aan een tool die een gecentraliseerd beheer van de informatie aan de reizigers mogelijk maakt. De tool kreeg de codenaam Spider. Kandidaten dienen momenteel offertes in voor de ontwikkeling ervan. Het is de bedoeling om van op afstand informatie te kunnen verspreiden in alle voertuigen van de MIVB.

De MIVB wil de informatieverstrekking aan de reizigers dus duidelijk verbeteren.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Dat is goed nieuws. Toen er in de remise van Elsene werd gestaakt, was de informatieverstrekking redelijk efficiënt. Ik hoop dat de communicatie verder zal verbeteren. Het zou goed zijn om de chauffeurs met beter materiaal uit te rusten, want zij kunnen de reizigers rechtstreeks informeren.*

Het is goed dat de MIVB meer gebruik wil maken van moderne technologie. Hopelijk komt er een dag dat er bij elke halte een elektronisch informatiebord hangt.

- Het incident is gesloten.

Progressivement, les agents attachés au poste d'information des clients verront leurs tâches élargies. Actuellement, ils sont notamment chargés de diffuser des messages audio en station limités aux perturbations du réseau de métro et prémétro. Grâce aux nouveaux outils qui leur ont été donnés et aux formations dispensées, ils pourront, à terme, et de manière progressive, communiquer les perturbations survenues sur l'ensemble du réseau via plusieurs médias (afficheurs dans les stations de (pré)métro et aux arrêts en surface, site mobile et applications pour smartphone, ainsi sur que Twitter en cas de perturbation importante).

En outre, un dispatching central, qui permettra de centraliser l'information venue des trois dispatchings modaux - tram, bus et métro -, fera l'objet d'un test à partir de la mi-janvier 2014. Son officialisation est prévue pour juin 2014.

Enfin, la STIB s'est lancée dans un ambitieux projet de réalisation d'un outil de gestion centralisée de l'information aux voyageurs. Ce projet, dénommé "Spider", en est au stade de remise des offres par les candidats fournisseurs. L'outil permettra, à terme, de diffuser à distance et en temps réel des messages visuels et sonores dans tous les véhicules, aux arrêts et en station.

La STIB a la volonté d'offrir la meilleure information possible aux voyageurs en temps réel, même en cas de problème.

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

Mme Céline Delforge.- Je remercie la ministre pour toutes ces bonnes nouvelles. Je m'étais fait la réflexion, lors de la grève au dépôt d'Ixelles, que l'information était assez bien diffusée. J'espère que cela continuera dans ce sens. Peut-être serait-il intéressant de mieux équiper les conducteurs, car ils peuvent donner l'information en direct aux voyageurs.

Je me réjouis de voir que nous avançons dans la voie des technologies disponibles. On ne peut qu'espérer que les afficheurs en temps réel aux arrêts se multiplient pour être un jour présents à l'ensemble des arrêts.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "de uitbreiding van het platform Fix My Street tot incidenten met bomen in de openbare ruimte".

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

INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI

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

concernant "l'extension de la plate-forme 'Fix My Street' aux incidents relatifs aux arbres dans l'espace public".

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT LURQUIN

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

betreffende "de werken op de Gentsesteenweg in Sint-Agatha-Berchem".

De voorzitter.- De heer Lurquin heeft het woord.

De heer Vincent Lurquin *(in het Frans).- De buurtbewoners van de Gentsesteenweg in Sint-Agatha-Berchem zijn het beu dat zij van het gewest en de gemeente geen antwoord krijgen op hun vragen over de werken in hun wijk.*

De gemeente wijst met een beschuldigende vinger naar het gewest, dat verantwoordelijk is voor de coördinatie van de werken. Die werken zouden voor een heropleving van de wijk moeten zorgen, maar zijn dodelijk voor de buurtwinkels omdat de termijnen niet worden nageleefd.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. VINCENT LURQUIN

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

concernant "les travaux réalisés à la chaussée de Gand à Berchem-Sainte-Agathe".

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

M. Vincent Lurquin.- Les riverains de la chaussée de Gand, à Berchem-Sainte-Agathe, sont fatigués du silence que Région et commune réservent à toutes leurs questions sur les travaux en cours dans le quartier.

La faute, nous dit-on à Berchem-Sainte-Agathe, est à la Région. C'est elle, et elle seule, qui coordonne les travaux. C'est elle qui est responsable de cette chronique d'une mort annoncée des commerces de proximité parce que les délais ne sont pas respectés, parce que chaque jour, ils découvrent de nouvelles

Het Dokter Schweitzerplein zou het kloppend hart van de Gentsesteenweg moeten worden, maar is gevaarlijk voor voetgangers, levensgevaarlijk voor fietsers, onpraktisch voor auto's en surrealistisch voor personen met een beperkte mobiliteit.

En de handelaars? Die worden totaal vergeten! Het gewest heeft de heraanleg van het Schweitzerplein gefinancierd, maar die heraanleg houdt op bij de eerste handelszaak in de Gentsesteenweg. Waarom is er niet tevens werk gemaakt van de omgeving van het plein?

De gemeente kan de buurtbewoners niet inlichten omdat zij van het gewest geen tijdschema van de werken heeft ontvangen. Ondertussen zijn de buurtbewoners het slachtoffer van geluidshinder en stof en schuiven de verschillende partijen de verantwoordelijkheid naar elkaar door.

Zo begrijpt de MIVB het nieuwe traject van de tramsporen niet. Nu moeten de buurtbewoners, in weerwil van alle veiligheidsprincipes, de tramsporen tot driemaal toe oversteken om hun kinderen naar school te brengen.

Op een schriftelijke vraag antwoordde u dat dergelijke werken altijd voor overlast zorgen en dat de doortocht van de trams altijd hoorbaar zal zijn. U voegde eraan toe dat het geen nieuwe situatie is, aangezien er al meer dan honderd jaar trams in de Gentsesteenweg rijden. Dat klopt, maar vroeger was de Gentsesteenweg de belangrijkste winkelstraat van Sint-Agatha-Berchem. Ondertussen hebben heel wat buurtwinkels hun deuren moeten sluiten.

De MIVB kondigt het einde van de werken aan tegen 13 december 2013. Zal die termijn worden nageleefd? Waarom is er geen dialoog met de gemeente? Waarom heeft zij geen tijdschema van de werken ontvangen?

interdictions, parce que l'on parle de revitalisation, de redynamisation et qu'en réalité, le quartier est en train de mourir.

La place Docteur Schweitzer qui devrait animer la chaussée de Gand est, de l'avis de tous, dangereuse pour les piétons, suicidaire pour les cyclistes, impraticable pour les voitures, surréaliste pour les personnes à mobilité réduite.

Et les commerçants dans tout cela ? Oubliés ! C'est pourtant la Région qui a financé la place Docteur Schweitzer, un financement qui s'arrête au premier commerce de la chaussée de Gand. Pourquoi n'avez-vous pas conçu un renouveau de la place intégrant, comme dans les autres communes, les 200 mètres qui l'entourent ? La place Docteur Schweitzer est orpheline de ses habitants.

Pauvre commune ! Elle ne peut communiquer parce que, dit-elle, la Région ne lui fait pas l'aumône du calendrier des travaux. Entretemps les riverains subissent des nuisances sonores, de la pollution par la poussière et par le bruit, et surtout cette indifférence de tous les niveaux de pouvoir qui disent tous qu'ils ne sont pas responsables. Ce n'est pas la Région, ce n'est pas la commune, ce n'est pas Vivaqua, ce n'est pas Hydrobru, ce n'est sûrement pas la STIB, qui d'après l'un de ses responsables, ne comprend pas elle-même pourquoi elle a posé ces rails d'une telle façon. Pourquoi les automobilistes doivent-ils, contrairement à tous les principes de sécurité, traverser trois fois les rails pour pouvoirs déposer en sécurité leurs enfants à l'école ?

Des riverains m'ont demandé de vous inviter, Mme la ministre, dans une terre où même le pouvoir communal n'ose plus mettre les pieds. Dans une réponse à une question écrite, vous me disiez qu'il était normal que les riverains subissent, du fait de ce chantier, différentes nuisances car, je vous cite : "le passage des trams sera toujours perceptible, ce qui est une situation préexistante, puisque, pour rappel, le tram emprunte la chaussée de Gand depuis plus d'un siècle". Cela est vrai, mais il fallait alors ajouter à ce constat qu'elle était l'artère commerciale de Berchem-Sainte-Agathe, alors qu'aujourd'hui, nombre de commerces de proximité qui y étaient installés ont dû fermer leurs portes.

La STIB s'est engagée à terminer les travaux le 13 décembre 2013, soit dans une semaine, selon la communication faite aux riverains. Cette échéance

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Naar aanleiding van de werken op de Gentsesteenweg tussen Karreveld en Berchem Station vonden er vergaderingen plaats met de nutsbedrijven, de gemeenten Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Agatha-Berchem en de politiezone Brussel-West. Daar werden afspraken gemaakt over de fasering en de omleidingen. De gemeente Sint-Agatha-Berchem wordt systematisch op de hoogte gehouden van de opeenvolgende fases van de werf.*

In de loop van de werkzaamheden werden er op verzoek van de gemeente specifieke vergaderingen georganiseerd in aanwezigheid van de burgemeester en andere leden van het schepencollege. Er is dus sprake van permanent overleg tussen alle betrokken partijen.

Volgens de oorspronkelijke planning van de werkzaamheden tussen het Schweitzerplein en de Keizer Karellaan moesten de sporen inderdaad op 13 december 2013 klaar zijn, maar op vraag van de gemeente wordt er nu ook riolering aangelegd.

Dat verzoek heeft de algemene planning en die van de MIVB ingrijpend gewijzigd. Nieuwe riolering en tramsporen kunnen immers niet tegelijkertijd worden aangelegd.

De werkzaamheden zullen worden afgerond op 10 maart 2014, tenminste als de weersomstandigheden geen roet in het eten gooien.

sera-t-elle respectée ? Pourquoi ne pas accepter d'avoir ne fût-ce qu'un dialogue avec les autorités communales en les informant au moins du calendrier des travaux ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dans le cadre des travaux de la chaussée de Gand - qui, pour rappel, concernent l'ensemble de la chaussée de Gand entre le Karreveld et la gare de Berchem-Sainte-Agathe -, des réunions se sont tenues avec les impétrants, les autorités communales de Molenbeek-Saint-Jean et de Berchem-Sainte-Agathe et la zone de police de Bruxelles-Ouest pour convenir des différentes phases et des déviations.

La commune de Berchem-Sainte-Agathe est tenue au courant de chaque phase du chantier, dans la mesure où elle est invitée chaque semaine aux réunions de chantier. Elle y assiste d'ailleurs régulièrement et les procès-verbaux lui sont envoyés.

Durant le chantier, et afin de pouvoir donner une suite favorable à des demandes de Berchem-Sainte-Agathe, des réunions spécifiques ont été organisées en présence du bourgmestre et d'autres membres du collège, ce qui démontre bien qu'il y a eu un dialogue quasi permanent entre toutes les parties concernées.

Pour ce qui est du tronçon compris entre la place Docteur Schweitzer et l'avenue Charles-Quint, le planning initial prévoyait effectivement que les travaux de voies se termineraient le 13 décembre 2013. Cependant, à la demande de la commune, un nouvel égout a dû être construit dans cette section, alors que ceci n'avait pas été prévu. Cette demande a bouleversé le planning de l'ensemble des intervenants, en ce compris celui de la STIB, dans la mesure où il est impossible de procéder simultanément aux travaux d'égouttage et à la pose des nouvelles voies.

La fin des travaux de voies de la STIB est prévue pour le 10 mars 2014, si les conditions climatiques le permettent. En Belgique, ce dernier élément doit toujours être précisé ! Ce délai supplémentaire n'est pas à imputer à la STIB, mais à la demande de la commune au niveau de l'égouttage de la zone

De voorzitter.- De heer Lurquin heeft het woord.

De heer Vincent Lurquin *(in het Frans).- Uw antwoord verschilt totaal van dat van de gemeente.*

U zegt dat de overlast tijdelijk is en de situatie er voor de buurtbewoners beter op zal worden. In welke richting gaat die verbetering? Hoe worden de buurtbewoners bij het project betrokken?

Ik nodig u uit om persoonlijk een kijkje te nemen op de Gentsesteenweg. De situatie is dramatisch voor de handelaars, zeker in deze eindejaarsperiode.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ook wij hopen dat de werken zo snel mogelijk voltooid zullen zijn.*

- Het incident is gesloten.

concernée. Je suis par ailleurs certaine que cette demande a été faite sur des bases sérieuses.

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

M. Vincent Lurquin.- Ce qui est vrai au-delà du canal ne l'est pas en-deçà. Votre réponse va totalement à l'encontre des informations communiquées par la commune.

Cette fin de chantier donne malheureusement à penser que la situation sera pire après les travaux qu'avant ceux-ci.

Il ne suffit pas de dire aux habitants qu'ils doivent supporter les travaux pour bénéficier d'une amélioration par la suite. Dans quel sens ira cette amélioration et quelle est la participation des habitants dans le processus ?

Je vous invite à venir constater sur place la situation dramatique de la chaussée de Gand, en particulier pour les commerces en cette période de fêtes.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous souhaitons également que ces travaux se terminent aussi rapidement que possible.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de uitbreiding van de overstapparkings".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- We hebben het al vaak gehad over de noodzaak om de overstapparkings in en rond Brussel uit te breiden.

In mei 2013 stelde ik u een mondelinge vraag over dit onderwerp nadat er 400 extra plaatsen waren

QUESTION ORALE DE CARLA DEJONGHE

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

concernant "l'extension des parkings de dissuasion".

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Quatre cents places supplémentaires étaient annoncées en ajoutant un étage aux parkings de dissuasion Ceria, Stalle et Roodebeek. Le conseil des ministres bruxellois avait décidé le 7 mai de solliciter rapidement les permis de bâtir.*

aangekondigd. Die zouden worden gerealiseerd door een verdieping toe te voegen aan de overstapparkings Coovi, Stalle en Roodebeek. De Brusselse ministerraad besliste op 7 mei om de bouwvergunningen spoedig aan te vragen.

Blijkbaar zal het allemaal niet zo snel gaan. U zei me immers dat momenteel enkel het project voor overstapparking Coovi wordt uitgevoerd. Daarvoor zou een milieuattest worden aangevraagd. Voor de parkings Stalle en Roodebeek zijn er meerdere mogelijkheden die nog moeten worden beoordeeld. De vergunningsaanvragen kunnen pas na die beoordeling worden ingediend. Ik vrees dan ook dat de aangekondigde 400 extra plaatsen nog een hele tijd op zich laten wachten. Wat is de stand van zaken?

Mijn fractie betreurt de opeenvolgende vertragingen in dit dossier ten zeerste. Begin 2011 werd aangekondigd dat de overstapparkings in het Brussels Gewest met slagbomen zouden worden afgesloten. De toegang zou dan enkel nog mogelijk zijn met een Mobibkaart. U kondigde aan dat vanaf volgend jaar vier pendelaarsparkings op die manier zouden worden gereserveerd voor gebruikers van het openbaar vervoer.

Tijdens de commissie van 15 mei van dit jaar antwoordde u dat er nog wordt nagedacht over de toegang tot de overstapparkings voor de houders van een Mobibabonnement. De technische aspecten moeten nog worden bepaald, maar de studies worden al uitgevoerd. De apparatuur om parking Coovi af te sluiten, staat al ruim vier jaar klaar. Alleen de slagbomen ontbreken nog.

U legde al in 2012 de oorzaak van de vertraging bij een technisch probleem met de Mobibkaart. Volgens de MIVB werd de apparatuur al in 2011 geleverd. Hoe zit de vork precies in de steel? Worden er nog steeds enkel afgesloten pendelparkings overwogen? Zijn de technische problemen al opgelost? Zijn er eindelijk concrete plannen om het afsluitsysteem te installeren?

We kunnen de vergelijking maken met de randparkings in Amsterdam, Utrecht en andere Nederlandse steden, waar het stadsbestuur volop inzet op zogenaamde P+R parkings. Dat heeft geleid tot minder verkeer in de binnenstad. Aan de rand van Amsterdam zijn er al meer dan 2.000 drukbezochte parkeerplaatsen. Tegen 2016 moet

Cependant, actuellement, seul le projet de parking de dissuasion Ceria est en cours d'exécution et un permis d'environnement aurait été demandé. Pour les parkings Stalle et Roodebeek, plusieurs possibilités doivent encore être examinées. Quel est l'état des lieux ?

Mon groupe regrette les retards successifs dans ce dossier. Début 2011, on annonçait que les parkings de dissuasion en Région bruxelloise seraient fermés par des barrières. L'accès ne serait possible qu'avec une carte Mobib. Vous annonciez qu'à partir de l'année suivante, quatre parkings pour navetteurs seraient ainsi réservés aux usagers des transports en commun.

En commission du 15 mai de cette année, vous répondiez qu'on réfléchissait toujours à l'accès aux parkings de dissuasion pour les détenteurs d'un abonnement Mobib. Or, le dispositif de fermeture du parking Ceria est prêt depuis un peu plus de quatre ans. Seules les barrières manquent à l'appel. Déjà en 2012, vous imputiez la cause du retard à un problème technique lié à la carte Mobib. Selon la STIB pourtant, l'appareil a déjà été fourni en 2011. Qu'en est-il exactement ? Envisage-t-on toujours des parkings fermés réservés aux navetteurs ? Les problèmes techniques ont-ils été résolus ? Dispose-t-on enfin de plans concrets pour l'installation du système de fermeture ?

Dans une récente interview accordée à TV Brussel, vous indiquiez que le grand nombre de procédures à Bruxelles empêchait une évolution rapide du dossier. Avec vos collègues, avez-vous déjà entrepris des démarches pour simplifier ces procédures ?

Les parkings de transit sont des projets coûteux qui, idéalement, nécessiteraient un partenariat public-privé. Il est logique que vous comptiez sur le financement des autres Régions. Nous plaidons également pour d'autres initiatives dans la périphérie flamande autour de Bruxelles. Vous indiquiez par le passé vouloir réunir les ministres de la Mobilité des autres Régions pour étudier l'option de petits parkings de dissuasion autour de Bruxelles. Quels résultats concrets vos contacts avec votre collègue flamande Hilde Crevits ont-ils donnés ?

Dans ce dossier, vous faites également souvent référence à parking.brussels, qui organisera,

het aanbod worden uitgebreid tot 8.800 parkeerplaatsen.

In een recent interview met TV Brussel gaf u aan dat het grote aantal procedures in Brussel een snelle vooruitgang van het dossier in de weg staat. Hebt u samen met uw collega's reeds stappen gezet om die procedures te vereenvoudigen?

Transitparkings zijn dure projecten waarvoor idealiter een publiek-private samenwerking wordt opgezet.

Het is logisch dat u ook op de andere gewesten rekent voor financiering. Wij pleiten eveneens voor extra initiatieven in de Vlaamse Rand rond Brussel. Mobiliteit stopt niet aan de gewestgrenzen en is bij uitstek een gewestoverschrijdende aangelegenheid. U gaf in het verleden dan ook aan met de mobiliteitsministers van de andere gewesten te zullen samenzitten om de optie van kleine overstapparkings rond Brussel te onderzoeken. U hebt hierover ongetwijfeld rechtstreeks contact opgenomen met uw Vlaamse collega Hilde Crevits. Welke concrete plannen en ideeën hebben die contacten opgeleverd?

U verwijst in het dossier ook regelmatig naar parking.brussels, dat de transitparkings zal organiseren, beheren en controleren, en een aantal bijkomende projecten zal bestuderen. Het agentschap is echter nog niet operationeel. Wij vragen ons dan ook af hoe realistisch de plannen zijn voor de zeven extra parkeerterreinen van het Iris 2 -plan. Grote budgetten volstaan hiervoor niet: er is ook overleg met de andere gewesten nodig.

In welk stadium bevinden de uitbreidingsplannen van de Coovi-parking zich? Werd een milieuattest aangevraagd en wat zijn de volgende stappen en procedures in het proces? Kunt u daarvan een timing geven?

Hoe staat het met de uitbreidingsplannen voor Stalle en Roodebeek en de omvorming van Delta?

Wanneer zullen de eerste Brusselse transitparkings worden voorbehouden aan Mobibgebruikers door middel van slagbomen? Zijn de technische belemmeringen inmiddels weggewerkt?

Welke concrete plannen over bijkomende parkeerterreinen rond Brussel heeft uw overleg met

gérera et contrôlera les parkings de transit, et étudiera une série de projets complémentaires. Cependant, l'agence n'est pas encore opérationnelle. Nous nous interrogeons dès lors sur le réalisme des sept parkings supplémentaires du Plan Iris 2.

Quel est le stade d'avancement des plans d'agrandissement du parking Ceria ? Un permis d'environnement a-t-il été demandé et quelles sont les prochaines étapes et procédures prévues ? Pouvez-vous nous communiquer un calendrier ?

Qu'en est-il des projets d'agrandissement des parkings Stalle et Roodebeek et de la transformation de Delta ?

Quand les premiers parkings de transit bruxellois seront-ils réservés aux utilisateurs Mobib au moyen de barrières ? Les problèmes techniques ont-ils été résolus ?

Quels plans concrets de parkings supplémentaires autour de Bruxelles sont-ils ressortis de votre concertation avec les ministres de la Mobilité des autres Régions ? Des démarches ont-elles déjà été entreprises concernant les sept parkings supplémentaires cités dans le Plan Iris 2 ?

de mobiliteitsministers van de andere gewesten opgeleverd? Werden er al stappen gezet met betrekking tot de zeven extra parkeerterreinen die naar voren worden geschoven in het Iris 2-plan?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het gemengd stedenbouwkundig en milieuattest voor het Cooviproject werd aangevraagd in juli 2013. Het dossier is volledig op het advies van de brandweer na. Het bijzonder bestek voor de milieueffectenstudie ligt klaar. Het openbaar onderzoek start onmiddellijk nadat Leefmilieu Brussel bevestigd heeft dat het dossier volledig is. De effectenstudie zal wellicht tijdens het eerste half jaar van 2014 van start gaan.

De vergunning zal ten vroegste eind 2014 afgegeven kunnen worden. We hebben het volledige verloop van een dergelijke aanvraag in kaart gebracht, met de termijnen voor de verschillende fasen. Daaruit blijkt dat het minstens anderhalf jaar duurt voor het verkrijgen van een vergunning om met een project van start te kunnen gaan. De verschillende fasen zijn het openbaar onderzoek, de gunning en uitvoering van de effectenstudie, de eventuele amendementen op het project, een nieuw openbaar onderzoek, de afgifte van de attesten, de procedure van de vergunningsaanvraag met voorafgaand attest, enzovoort. Helaas geldt dit voor elke potentiële transitparking.

Het project voor de Stalle-parking is bijna klaar. Het gewest wil eerst overleg plegen met de gemeente Ukkel op het vlak van mobiliteit. Pas daarna zal het gemengd attest officieel aangevraagd worden. Dat zou tegen eind 2013 moeten gebeuren.

Roodebeek is een strategische locatie waar verschillende gewestelijke mobiliteitsprojecten samenkomen (tram 94, Park & Ride, eindpunt van de bus van de TEC en van De Lijn). De site is eigenlijk bestemd om een intermodale pool te worden. Er zijn geen plannen om een vergunning aan te vragen voor het verhogen van de capaciteit van de parking, afzonderlijk van de andere projecten.

Voor de inrichting van deze site verkiezen we eerder een samenhang met het project dat via een

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La demande d'un permis mixte d'urbanisme et d'environnement pour le projet Ceria a été introduite en juillet 2013. Il ne manque que l'avis des pompiers pour que le dossier soit complet. Le cahier spécial des charges concernant l'étude d'incidences sur l'environnement est prêt et l'enquête publique commencera dès que Bruxelles Environnement confirmera que le dossier est complet. L'étude d'incidences devrait débuter au cours du premier semestre de 2014. Le permis pourra être délivré au plus tôt à la fin de l'année 2014.*

Le projet pour le parking Stalle est presque prêt. La Région souhaite d'abord se concerter avec la commune d'Uccle en ce qui concerne la mobilité. Elle introduira ensuite la demande officielle de permis mixte, soit probablement d'ici la fin de l'année 2013.

Roodebeek est un site stratégique où convergent plusieurs projets régionaux de mobilité. Il est appelé à devenir un pôle intermodal. L'introduction d'une demande de permis pour augmenter la capacité du parking, indépendamment d'autres projets, n'est pas à l'ordre du jour. Pour l'aménagement de ce site, nous avons choisi d'être en cohérence avec le projet élaboré par le biais d'un partenariat public-privé à la hauteur du parking Crainhem. À court terme, la gestion du parking existant sera activée et parking.brussels se chargera de son exploitation comme parking de dissuasion.

La Région bruxelloise, parking.brussels et la STIB collaborent pour résoudre les problèmes techniques relatifs à l'accès aux parkings de dissuasion au moyen de la carte Mobib. Pour la gestion active des parkings, des logiciels doivent encore être développés. Une convention sera prochainement établie afin de garantir à toutes les parties concernées que leurs besoins seront pris en compte.

publiek-private samenwerking (PPS) tot stand zal worden gebracht ter hoogte van parking Kraainem. Op kortere termijn zal het beheer van de parking worden geactiveerd en zal parking.brussels zorgen voor de exploitatie ervan als overstapparking.

Het Brussels Gewest, parking.brussels en de MIVB werken samen om de technische problemen met het gebruik van de Mobibkaart voor de toegang tot de overstapparkings op te lossen. Voor het actieve beheer van de parkings moet namelijk nog software worden ontwikkeld. We hadden gehoopt dat dat sneller kon, maar het probleem is nog niet volledig opgelost. Binnen korte tijd wordt er een overeenkomst gesloten, zodat alle betrokken partijen de garantie hebben dat er rekening zal worden gehouden met hun behoeften.

In het kader van het principieel akkoord vindt regelmatig overleg plaats met het Vlaams en het Waals Gewest. De nadruk ligt daarbij op het creëren van overstapparkings in de omgeving van belangrijke haltes van het openbaar vervoer. Eigenlijk is de NMBS de enige maatschappij voor openbaar vervoer die systematisch rekening houdt met parkings.

Dat is een goede zaak, want heel wat mensen komen met de trein naar Brussel en parkeren hun auto bij een treinstation dat ver weg ligt van het Brussels Gewest. Naar aanleiding van het principieel akkoord zal er ook nog overleg worden gepleegd over het GEN, tramlijnen naar Brussel enzovoort. Het Brussels Gewest zal daarbij steeds vragen om overstapparkings aan te leggen zo ver mogelijk van het Brussels Gewest.

In het Iris 2-plan wordt verwezen naar de overstapparkings. Ik overloop even het lijstje met de locaties.

Er zou een overstapparking moeten worden aangelegd nabij het toekomstige metrostation Bordet, dat zou worden gerealiseerd als de metro in noordelijke richting wordt uitgebreid. In afwachting daarvan worden andere mogelijkheden overwogen, namelijk de aanleg van overstapparkings bij tramlijnen. Er zijn echter niet veel terreinen beschikbaar.

In Sint-Agatha-Berchem zou een overstapparking moeten worden aangelegd. De maatregel zou gepaard gaan met de uitbreiding van het aanbod

Dans le cadre de l'accord de principe, des concertations sont régulièrement organisées avec les Régions flamande et wallonne. Dans ce contexte, l'accent est mis sur la création de parkings de dissuasion à proximité d'importants arrêts de transports publics. La SNCB est la seule société de transports publics qui tient systématiquement compte des parkings. Il faudra également des concertations à propos du RER, des lignes de tram vers Bruxelles, etc. Dans ce cadre, la Région bruxelloise demandera toujours d'aménager des parkings de dissuasion le plus loin possible de son territoire.

Le Plan Iris 2 fait référence à plusieurs parkings de dissuasion.

Un parking de dissuasion devrait être aménagé à proximité de la future station de métro Bordet, dans la foulée du prolongement du métro vers le nord. En attendant, il est notamment envisagé d'aménager des parkings de dissuasion près des lignes de tram, mais peu de terrains sont disponibles.

Un parking de dissuasion devrait être aménagé à Berchem-Sainte-Agathe. Cette initiative devrait être liée à la réalisation du RER. La Région n'y possède toutefois pas de terrain à proximité de la gare. Bpark, qui gère les parkings de la SNCB, pourrait jouer un rôle dans ce domaine, mais il n'existe pas encore de projet concret.

Au Heysel, un parking de dissuasion devrait être aménagé à proximité du nouveau stade de football. Il est envisagé d'utiliser la berme centrale de l'A12 comme parking, mais la présence d'arbres et des questions de sécurité routière ne plaident pas en faveur de cette solution.

van de NMBS door de realisatie van het GEN. Het Brussels Gewest beschikt momenteel echter niet over een terrein in de omgeving van het station van Sint-Agatha-Berchem. Bpark, de parkingbeheerder van de NMBS, zou op dit gebied een rol kunnen spelen. Er zijn op dit moment geen concrete plannen.

Op de Heizel zou een overstapparking moeten worden aangelegd bij het nieuwe voetbalstadion. Er wordt overwogen om de middenberm van de A12 te gebruiken als parking. De context is echter vrij ongunstig: er staan bomen en de verkeersveiligheid is er niet optimaal.

De voorzitter.- Mevrouw de minister, gelieve af te ronden. U overschrijdt de spreektijd voor een mondelinge vraag.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik rond af met dit laatste punt.*

De voorzitter.- Het zou een goed idee zijn om de lijst aan de commissie te bezorgen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Op Reyers moet er een overstapparking worden aangelegd in het kader van het Emeraudeproject. Naarmate het project Parkway van de E40 evolueert, kan er een nieuwe locatie in overweging worden genomen.

Een overstapparking op Vorst-Zuid is volgens de PPS-haalbaarheidsstudie niet wenselijk met het oog op de veiligheid van het spoorverkeer, de kosten, enzovoort. Die locatie komt dan ook niet langer in aanmerking als overstapparking.

Weststation en Beekkant werden geschrapt, omdat ze te dicht bij het centrum van het gewest liggen. Dit alles is terug te vinden in het Iris 2-plan.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De vergunning voor de Coovi-parking komt er dus eind 2014, voor Stalle is dat ten vroegste medio 2015, en in plaats van Roodebeek mikt u dus eerder op Kraainem.

Met de automatisering van de metro komt er een nieuw depot aan Erasmus. Is het niet mogelijk om

M. le président.- Mme la ministre, je vous invite à conclure votre réponse, car vous dépassez le délai imparti pour une question orale.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je terminerai par ce dernier point.

M. le président.- Je vous prie également de transmettre cette liste à la commission.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- À Reyers, un parking de dissuasion devrait être aménagé dans le cadre du projet Émeraude. En fonction de l'évolution du projet Parkway de l'E40, une nouvelle localisation pourrait être envisagée.*

D'après l'étude de faisabilité du partenariat public-privé, il est préférable de ne pas réaliser un parking de dissuasion à Forest-Midi pour des raisons de sécurité du trafic ferroviaire, de coûts, etc. Cette localisation n'est donc plus prise en considération.

Enfin, les sites de la Gare de l'Ouest et de Beekkant ont été rayés de la liste, car ils sont situés trop près du centre de la Région.

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Le permis pour le parking du Ceria sera donc délivré fin 2014, celui pour le parking de Stalle au plus tôt mi-2015, et vous visez plutôt Crainhem que Roodebeek.*

Ne serait-il pas possible de prendre en

dit in het project op te nemen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er wordt volop onderzocht welke aanvulling het depot kan krijgen, waarbij ook wel aan woningbouw wordt gedacht. Sommigen zijn echter van mening dat de locatie te dicht bij het stadscentrum ligt om als overstapparking te fungeren. Er zijn ook gesprekken met het Vlaams Gewest om te vermijden dat de metrogebruikers met de auto tot aan het metrostation komen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Cerexhe.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de verklaringen van de bestuurder-directeur-generaal van de MIVB over de uitbreiding van de metro Noord".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- De directeur-generaal van de MIVB maakte begin deze week in la Libre Belgique zijn visie op de Brusselse mobiliteit kenbaar. Hij gaf tevens aan wat er volgens hem moet gebeuren om de gewestelijke mobiliteit te verbeteren.*

Hij verklaarde dat de zogenaamde 'metro Noord' er tegen 2025 zal zijn en dat het om een geautomatiseerd metrosysteem zal gaan. Iets verder stelt hij dat er voor de metro Noord zes kilometer moet worden gegraven. De kosten zullen oplopen tot 80 miljoen euro per station.

considération l'implantation d'un parking de transit à Erasme dans le cadre du projet de dépôt pour les nouvelles rames liées à l'automatisation du métro ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Nous réfléchissons à ce que le dépôt pourrait accueillir. Certains estiment que ce site est trop proche du centre-ville pour servir de parking de dissuasion. Des discussions ont lieu avec la Région flamande pour éviter que les usagers se rendent à la station de métro en voiture.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Cerexhe.

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "les déclarations de l'administrateur-directeur général de la STIB relatives à l'extension du métro Nord".

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

M. Benoît Cerexhe.- Dans les colonnes de la Libre Belgique, le directeur général de la STIB accordait en début de semaine une large interview dans laquelle il évoquait sa vision de la mobilité à Bruxelles et des politiques à mener pour assurer une meilleure mobilité dans notre Région.

J'aimerais revenir sur un point précis de l'interview qu'il a accordée et qui mérite à mon sens des explications de la part du gouvernement. Ce point concerne l'extension du métro. On peut ainsi apprendre du directeur général de la STIB que "le nouveau métro Nord sera automatique, ce sera pour 2025". Quelques lignes plus loin, on peut aussi lire

De directeur heeft twijfels bij een publiek-private samenwerking (PPS) voor de financiering van de uitbreiding, daar de privésector er mogelijk niet achter staat. We financieren het project dus best zelf.

Ik heb vragen bij het steeds toenemende scepticisme rond de uitbouw van het metronet in ons gewest.

De directeur van de MIVB geeft 2025 op als einddatum voor de uitbreiding van de metro Noord. Volgens de indicatieve planning van bijlage 8 bij de beheersovereenkomst 2013-2017 van de MIVB zou die lijn echter al in 2022 operationeel moeten zijn.

Waarom wordt de einddatum van een project dat zo belangrijk is voor de Brusselse mobiliteit met drie jaar uitgesteld?

Hoe ver staat het dossier? Hoe staat het met de technische studies en het richtplan? Voorziet het richtplan in een werkwijze waarbij de afgewerkte stukken meteen in gebruik worden genomen, om op die manier de termijnen van de indicatieve planning te versnellen? Dat zou de dichtstbevolkte wijken ten goede komen.

Artikel 73.1 van de beheersovereenkomst stelt dat de verschillende uitbreidingen van het spoornetwerk, met inbegrip van het metronet, voor rekening van het gewest zijn. Hoe wil het gewest dat enorme bedrag financieren? Weigert de regering voortaan de formule van de PPS in aanmerking te nemen?

Metro Noord, een lijn die eventueel ook extra uitbreidingen buiten het gewest zal omvatten, is voor ons een absolute prioriteit. Het zou jammer zijn indien het project door het GEN-syndroom wordt besmet.

que "Pour la ligne Nord, il y a six kilomètres à creuser. Plus de 80 millions d'euros par station. Vous imaginez l'ardoise !".

Interrogé sur le financement de cette extension nord du métro, le directeur fait part de ses doutes quant à un partenariat public-privé (PPP), estimant que le privé ne pourrait s'y retrouver. Il conclut : "Si on peut le financer nous-mêmes, il faut le faire".

Mes questions et mes interrogations portent sur ces manifestations de plus en plus régulières de scepticisme à propos du développement du réseau de métro dans notre Région.

Le patron de la STIB parle de l'échéance 2025 pour la finalisation de l'extension Nord du nouveau métro. Cette échéance m'interpelle. En effet, le contrat de gestion 2013-2017 de la STIB propose dans son annexe 8 un "planning indicatif de mise en œuvre du métro Nord". Ce planning aboutit très clairement à une mise en œuvre du métro Nord en 2022.

J'aimerais vous interpeller sur les raisons éventuelles qui auraient prévalu au moment de l'élaboration du contrat de gestion, il y a quelques mois, justifiant que l'on postpose de trois ans ce chantier particulièrement fondamental, non seulement pour la mobilité dans notre Région, mais encore pour le désenclavement des quartiers densément peuplés de Bruxelles.

Où le dossier en est-il ? Où les études techniques et la rédaction du plan directeur en sont-elles ? Par ailleurs, pour accélérer les délais prévus dans ce planning indicatif, le gouvernement prévoit-il de travailler en phases, afin de mettre en service au fur et à mesure les tronçons terminés ? Cette formule aurait l'avantage de permettre une entrée en service plus rapide, ce qui bénéficierait particulièrement aux quartiers les plus densément peuplés, dont Schaerbeek notamment. Le plan directeur prévoit-il de travailler de cette manière ?

En ce qui concerne le financement, le contrat de gestion prévoit en son article 73.1 que les extensions du réseau ferré - en ce compris le métro - sont à charge de la Région. Comment la Région prévoit-elle de financer cet investissement - cette "ardoise", pour reprendre les termes du directeur général de la STIB - d'ici 2022 ? La formule du partenariat public-privé est-elle une

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik kan u verzekeren dat de directeur-generaal van de MIVB, de heer Brieuc de Meeûs, gelooft in de toekomst van het openbaar vervoer in Brussel en in de capaciteit van de politiek om erin te investeren. Dat bewijst ook het ambitieuze beheerscontract tussen de MIVB en het Brussels Gewest.*

Hij is echter ook een pragmaticus en hij beseft hoe zwaar dergelijke investeringen wegen op de gewestelijke financiën. Daarom heeft de MIVB beloofd haar steentje bij te dragen door de efficiëntie te verhogen en de werkingskosten te verminderen. Dat staat ook in het beheerscontract.

Zowel de MIVB als het gewest willen het project voor metro Noord zo snel mogelijk verwezenlijken. De datum in het tijdschema in het beheerscontract slaat op de uitbreiding van de lijn tussen het Noordstation en Haren.

Tegen 2025 moet er een volledig automatische metrolijn liggen tussen Haren en Albert. Uiteraard kunnen er tussentijds al gedeelten van de uitbreiding worden geopend. Er is dus geen sprake van uitstel van welke werken dan ook. De studies van Beliris over de uitbreiding van metro Noord lopen als gepland. De krijtlijnen van het project tot

option que le gouvernement refuse de prendre en compte dès aujourd'hui ?

Pour nous, le métro Nord, avec éventuellement des extensions supplémentaires en dehors de la Région bruxelloise - en effet, pourquoi pas ne pas aller jusqu'à l'aéroport, les infrastructures ferrées permettant ainsi non seulement le transport de passagers mais également de fret en dehors des heures de pointe -, est une priorité absolue qui doit mobiliser les acteurs politiques régionaux.

Nous avons vécu pendant des années les affres du RER, dont il est question et qui est systématiquement postposé depuis que je fais de la politique. Il faudrait éviter que le syndrome du RER ne contamine le métro Nord, qui est attendu par de nombreux Bruxellois.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Permettez-moi tout d'abord de vous rassurer : il n'y a aucun scepticisme dans le chef de l'administrateur directeur-général de la STIB. Au contraire, c'est quelqu'un d'optimiste et d'enthousiaste qui croit fermement en l'avenir du transport public à Bruxelles et en la capacité du politique à s'y investir, ainsi que le prouve l'ambitieux contrat de gestion conclu entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale.

Cependant, M. Brieuc de Meeûs est également un homme réaliste et pragmatique, conscient de l'ampleur des efforts consentis par la Région et du poids que de tels investissements représentent pour les finances régionales. C'est pourquoi la STIB s'est, elle aussi, engagée à contribuer à l'effort d'investissement consenti en améliorant son efficacité et en faisant preuve de créativité afin de réduire ses frais de fonctionnement. Cet engagement est d'ailleurs clairement indiqué dans le contrat de gestion.

En ce qui concerne l'échéance de finalisation du projet de métro Nord, soyez rassuré également. Pour la STIB, pour le gouvernement comme pour les Bruxellois, la volonté commune est d'avancer aussi rapidement que possible dans ce projet. La date figurant dans le planning du contrat de gestion

het station Albert worden uitgetekend.

Een studiebureau werkt aan de stedenbouwkundige aanvraag voor het ontbrekende stuk metro tussen Anneessens en het Zuidstation. De aanvraag zal in het voorjaar van 2014 worden ingediend, conform de planning.

De MIVB en de regering moeten een volledig richtplan goedkeuren dat rekening houdt met alle noodzakelijke werken en exploitatiefasen. Deze complexe opdracht is een van de prioriteiten van de MIVB.

Alle opdrachten zijn begroot en worden gefinancierd met middelen van Beliris, de MIVB of het gewest.

Later moeten er natuurlijk budgetten worden vrijgemaakt voor de uitrusting, het rollend materieel, enzovoort. Die moeten van het gewest of van Beliris komen.

Als de overheden deze investeringen kunnen betalen, is dat de beste oplossing. Een publiek-private samenwerking (PPS) maakt het mogelijk de kosten te spreiden, maar valt uiteindelijk duurder uit.

De regering staat open voor alle opties, maar sluit wel uit om de werking MIVB gedeeltelijk te privatiseren. Voor de openbare dienstverlening en de bijhorende investeringen doet de regering bij voorkeur een beroep op openbare ondernemingen.

Op termijn moeten we ook de mogelijkheid bestuderen van een uitbreiding van deze metrolijn naar Ukkel of naar de luchthaven, maar voorlopig is het traject tussen Haren en Albert al een voldoende grote uitdaging.

concerne l'extension Nord entre la gare du Nord et Haren.

Lorsqu'on parle de 2025, c'est dans l'optique d'une mise en exploitation complète de l'axe Haren-Albert en métro automatique, ce qui ne veut pas dire pour autant qu'il ne pourra pas y avoir des phases intermédiaires partielles au fur et à mesure de la mise à disposition des infrastructures. Aucun report de chantier n'est donc à l'ordre du jour même si, dans des chantiers de telle envergure, il est utopique de se croire à l'abri d'éventuels retards, recours ou autres imprévus.

À ce stade, les études se poursuivent comme prévu dans le cadre du projet porté par Beliris pour l'extension Nord. Les contours du projet jusqu'à la station Albert sont d'ores et déjà en train d'être tracés.

En ce qui concerne la réalisation du tronçon de métro manquant entre la station Anneessens et la gare du Midi - tronçon appelé généralement "projet Constitution" -, la mission de préparation de la demande de certificat d'urbanisme a été confiée à un bureau d'études. La demande devrait être déposée au printemps 2014, ce qui est également conforme au planning prévu.

À cet égard, la STIB et le gouvernement doivent approuver un plan directeur complet intégrant les différents travaux à effectuer et les phases d'exploitation. Il s'agit d'un exercice complexe qui figure parmi les priorités de travail de la STIB.

En ce qui concerne le financement du projet, à ce stade, toutes les missions actuellement en cours sont budgétisées et planifiées, que ce soit au sein du budget de Beliris, de la STIB ou de la Région.

Il restera bien entendu, le moment venu, à prévoir les budgets nécessaires pour la réalisation des travaux de génie civil et d'équipement et pour l'acquisition du matériel roulant, soit à charge de la Région, soit du gouvernement fédéral dans le cadre de l'accord de coopération visant à soutenir Bruxelles dans son rôle de capitale nationale et internationale.

Le bon sens dicte que, si les pouvoirs publics disposent de la capacité de financer ces investissements, cette formule soit privilégiée. Le partenariat entre secteurs public et privé (PPP)

permet de différer le remboursement, mais coûte globalement plus cher.

Le gouvernement n'a cependant pas d'exclusive si ce n'est qu'aucune formule ne peut engager la STIB vers une forme de privatisation de son fonctionnement. La préférence du gouvernement ira toujours aux entreprises publiques performantes capables de mettre en œuvre, dans les délais souhaités par l'autorité, leur mission de service public et les investissements requis.

L'étude d'extension de cet axe de métro soit vers l'aéroport soit vers Uccle devra bien entendu être envisagée à terme. Mais soyons conscients du fait que déjà atteindre l'objectif entre Haren et Albert constitue un véritable défi, auquel nous nous attelons.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- U stelt mij gerust dat de termijnen tot nu toe nageleefd worden en dat u ook nog steeds streeft naar de richtdatum van 2022 uit het beheerscontract.*

Ik ben ook een voorstander van openbare financiering, maar als dat tot uitstel leidt, moet u naar alternatieven zoeken, zoals een PPS.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik sluit dat niet uit.*

- Het incident is gesloten.

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

M. Benoît Cerexhe.- Je retiens que, jusqu'à aujourd'hui, les délais sont respectés. Vous avez des propos rassurants sur la tenue de l'échéance de 2022 telle que prévue, même si c'est à titre indicatif dans le contrat de gestion.

Si à un moment donné, on devait constater que les moyens budgétaires ne suivaient pas, moi aussi je privilégierais le financement public. Mais si on se rend compte que cela ne fait que différer les investissements, il faudra trouver des solutions alternatives. Et là, un partenariat entre secteurs public et privé devrait alors pouvoir être envisagé.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En effet. Ce n'est pas exclu.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAGEN

QUESTIONS ORALES

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE

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

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de uitvoering van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "de gevolgen van de verplaatsing van de MIVB-haltes voor het wegverkeer".

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Het programma van de MIVB voor de verbetering van de reissnelheid (Vicom) heet voortaan Avanti en moet ervoor zorgen dat tegen eind 2015 alle 450 kruispunten in het gewest worden uitgerust met verkeerslichtenbeïnvloeding, zodat de voertuigen van de MIVB voorrang krijgen.*

In 2011 waren al 60 van de 134 kruispunten van de eerste fase en één kruispunt van de tweede fase met dit systeem uitgerust. Alle kruispunten van fase 1 en 2 zouden tegen eind 2014 operationeel zijn.

Daarnaast heeft de MIVB op een aantal grote verkeersassen, zoals de Waterloosesteenweg, de Gentsesteenweg en de Elsensesteenweg, de bushaltes na de verkeerslichten geplaatst.

Op een schriftelijke vraag van april jongstleden antwoordde u dat de algemene regel erin bestaat om de halte na de verkeerslichten te installeren, maar dat dit op de Chronolijnen met verkeerslichtenbeïnvloeding slechts mogelijk is voor 56% van de haltes.

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'application de l'ordonnance relative aux chantiers en voie publique".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "les conséquences du déplacement des arrêts de la STIB sur le trafic routier".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Le programme d'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics de surface (Vicom), décidé en 1990 par le gouvernement régional et revu en 2006, a été modifié dans le nouveau contrat de gestion de la STIB.

Le programme, désormais dénommé "Avanti", poursuit l'objectif d'équiper pour 2015 du système unique de télécommande l'ensemble des véhicules de la STIB et l'ensemble des 450 carrefours de la Région. Fin 2015, les 450 carrefours à feux garantiront la priorité effective aux bus et aux trams.

Lors d'une interpellation en 2011, vous aviez indiqué que 60 carrefours sur les 134 prévus dans la première phase étaient équipés et avaient été validés, et un seul carrefour de la seconde phase. Il était prévu que tous les carrefours des phases 1 et 2 soient équipés pour la fin de l'année 2014.

Parallèlement, la STIB a procédé au déplacement des arrêts de bus sur certains axes routiers

De verplaatsing van de haltes tot na de lichten dreigt voor bijkomende overlast te zorgen. De bus aan de halte verhindert immers de doorstroming van de auto's, die geblokkeerd raken op het kruispunt, met alle ergernis en gevaren van dien! Het is dus belangrijk om zo snel mogelijk werk te maken van de coördinatie van de verkeerslichten.

Welke haltes werden precies verplaatst tot na de verkeerslichten? Werd op die kruispunten de coördinatie van de lichten aangepast?

Hoe ver staat de uitrusting van de voertuigen van de MIVB en van de 450 kruispunten?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Op Chronolijnen, die uitgerust zijn met het systeem voor verkeerlichtenbeïnvloeding, ligt nog 56% van de haltes vóór een kruispunt. Dit is voor een stuk te wijten aan een historische situatie die*

importants, notamment sur la chaussée de Waterloo, la chaussée de Gand et la chaussée d'Ixelles, en les plaçant derrière les feux de signalisation.

À une question écrite datant du mois d'avril dernier, vous aviez répondu : "Bien que la règle générale pour le réaménagement de l'espace public soit d'installer l'arrêt après les feux de signalisation, dans le cas où il y a un système de télécommande des feux, ce n'est le cas que pour 56% des arrêts situés aux carrefours sur les lignes Chrono".

Cette situation est pour le moins troublante car, dans certains cas, des bus sont immobilisés lorsque le feu passe au vert et les voitures qui s'engagent dans le carrefour se retrouvent également à l'arrêt derrière le bus. Cette nouvelle configuration provoque par conséquent une saturation du carrefour et de nombreux désagréments pour la circulation.

Je me suis moi-même retrouvée coincée derrière un bus arrêté en plein carrefour. Je ne savais pas qu'il y avait un arrêt juste après, et ma voiture a bloqué la circulation. C’est une expérience fort désagréable car tout le monde klaxonne.

Il me semble indispensable de procéder au plus vite à la coordination des feux de signalisation pour éviter des situations bloquant le trafic routier.

Quels sont les arrêts de la STIB qui ont été déplacés après les feux de signalisation ?

La coordination des feux de signalisation a-t-elle été effectuée sur ces carrefours qui ont été déplacés ? Si ce n'est pas le cas, de quels carrefours s'agit-il et dans quel délai cela sera-t-il fait ?

Quel est l'état d'avancement du programme d'équipement du système unique de télécommande de l'ensemble des véhicules de la STIB et de l'ensemble des 450 carrefours à feux de la Région ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Sur les lignes Chrono, toutes équipées du système de télécommande de feux, 56% des arrêts sont encore situés avant le carrefour. D'une part, c'est le résultat d'une situation historique que nous essayons de

we geleidelijk proberen te verhelpen. Anderzijds is het niet altijd mogelijk om de halte ná de verkeerslichten aan te leggen: in sommige gevallen zou dit nadelig kunnen zijn voor de aansluiting met andere lijnen, in andere gevallen blijkt het gewoon onmogelijk, bijvoorbeeld door de grootte van de deuren of de draaicirkel.

Andere factoren, zoals de nabijheid van scholen of andere belangrijke activiteiten, worden vanzelfsprekend ook in aanmerking genomen. Er moet dus een compromis worden gevonden tussen de optimale snelheid en andere factoren zoals de veiligheid en het comfort van reizigers en buurtbewoners.

Sinds de lente zijn er geen haltes meer verplaatst. Er zijn echter wel projecten in uitvoering, zoals aan de Gentsesteenweg of de Elsensesteenweg, waar de haltes meestal na het kruispunt aangelegd worden op basis van de stedenbouwkundige vergunning. De lokale omstandigheden spelen echter ook een rol. Voor een heleboel haltes wachten we nog op de stedenbouwkundige vergunningen (Frans Gasthuislaan, Hamstraat, Buyllaan, Generaal Jacqueslaan).

De directie Beheer en Onderhoud van Mobiel Brussel stuurt niet alleen het project voor verkeerslichtenbeïnvloeding maar staat ook in voor het onderhoud en de vernieuwing van de verkeerslichten in het gewest. Dat gebeurt in permanent overleg met politie, gemeenten en de MIVB.

De interventies werden uitgevoerd op plaatsen waar verkeerslichtenbeïnvloeding ingevoerd of opnieuw geprogrammeerd werd. Op werven worden de verkeerslichten afgesteld naargelang van de nieuwe situatie en de toegekende stedenbouwkundige vergunningen en er wordt permanent bekeken of er aanpassingen nodig zijn.

We evalueren het systeem systematisch om het verder te verfijnen telkens als een nieuw kruispunt ermee wordt uitgerust. Dit kan permanent worden gevolgd aangezien de trams zijn uitgerust met technologie die voortdurend informatie over hun positie doorstuurt.

Het is ook mogelijk om de afstelling van de verkeerslichten aan te passen op basis van een aantal criteria zoals een verandering van de lijnen,

corriger progressivement. D'autre part, il n'est pas toujours possible d'installer l'arrêt derrière les feux de signalisation : dans un certain nombre de cas, cela pourrait avoir des conséquences néfastes au niveau des correspondances et changements entre différentes lignes, et dans d'autres cas, cette impossibilité a été observée dans l'environnement direct et il a été décidé de maintenir l'arrêt devant le carrefour. Par exemple, il n'y avait pas assez de place pour installer l'arrêt en raison de l'importance des entrées et sorties, ou à cause de manœuvres giratoires rendues impossibles.

D'autres facteurs liés à l'environnement proche, comme la présence ou l'implantation d'écoles ou d'autres pôles importants, sont évidemment examinés dans le cadre de l'implantation des arrêts. Un compromis doit donc être à nouveau trouvé entre l'optimalisation de la vitesse commerciale et d'autres facteurs, comme la sécurité et le confort des voyageurs et des riverains.

Depuis le printemps, il n'y a pas eu de déplacements d'arrêt. Mais comme vous l'indiquez, il y a en effet des projets en cours, comme chaussée de Gand ou chaussée d'Ixelles, où l'implantation des arrêts se fait sur la base du permis d'urbanisme. Les arrêts sont généralement situés après le carrefour, mais il faut tenir compte des circonstances locales. Pour un grand nombre d'endroits, nous sommes encore en attente des permis d'urbanisme : avenue de l'Hôpital français, rue du Ham, avenue Buyl, boulevard Général Jacques...

La gestion des feux de circulation est concentrée au sein de Bruxelles Mobilité. En effet, la Direction gestion et entretien pilote non seulement le projet de télécommande, mais assure également l'entretien et le renouvellement des installations tricolores régionales. La coordination des feux est donc une mission opérationnelle de Bruxelles Mobilité, en concertation permanente avec tous les acteurs concernés : commune, police et STIB.

Les interventions effectuées concernent les endroits où le système de télécommande a été mis en place, ou bien où une reprogrammation a eu lieu. Là où il y a des chantiers, les grilles de feux sont adaptées en fonction de la nouvelle situation, conformément au permis d'urbanisme octroyé. Des ajustements et reprogrammations ont lieu dans le cadre d'un suivi permanent.

de vestiging van de haltes, de heraanleg van de omgeving, de vorming van wachtfiles of de vernieuwing van de sporen. Andere programma's hebben betrekking op de vervanging van de verkeerslichten.

In 2012 heeft het gewest al twintig gemeentelijke kruispunten overgenomen. Over de andere gemeentelijke kruispunten wordt nog onderhandeld.

Alle MIVB-voertuigen zijn ondertussen uitgerust met verkeerslichtenbeïnvloeding. De MIVB en Mobiel Brussel plegen regelmatig overleg om de werking ervan nog te verbeteren.

Op dit moment zijn al 118 kruispunten met het systeem uitgerust. Voor 50 kruispunten zijn de werken in uitvoering.

Op sommige kruispunten is de invoering van het systeem geen goed idee, omdat anders de capaciteit van het kruispunt te sterk wordt beïnvloed of omdat anders een belangrijke lokale coördinatie wordt geschrapt. Wij gaan na hoe wij die kruispunten kunnen aanpassen om alsnog de verkeerslichtenbeïnvloeding te kunnen installeren.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

La télécommande des feux est suivie de près : à chaque fois qu'un carrefour est équipé du dispositif, une évaluation a lieu et les constats sur le terrain permettent de peaufiner le système. Vu que les données des passages des trams sont disponibles grâce au système Phoenix, ce monitoring est réalisé en permanence afin d'optimaliser la fluidité et la sécurité pour l'ensemble des usagers et pas uniquement pour les véhicules des transports en commun.

Le projet de télécommande inclut d'ailleurs un volet qui permet la reprogrammation de la grille de feux en fonction des critères suivants : changement de lignes, implantation des arrêts, réaménagement des lieux, formation de files d'attente, renouvellement des voies... D'autres programmes visent la mise à niveau des installations tricolores elles-mêmes, par exemple lors du remplacement des contrôleurs de trafic.

La reprise de carrefours communaux a eu lieu dans certains cas (en 2012, 20 carrefours communaux ont été repris par la Région) ou est en cours de négociation pour des carrefours communaux qui doivent être équipés du système de télécommande de feux.

L'ensemble du parc de matériel roulant de la STIB qui est en exploitation est équipé du matériel informatique qui permet de télécommander les feux. En ce qui concerne l'aspect logiciel, la STIB et Bruxelles Mobilité sont en concertation régulière afin de perfectionner le fonctionnement du système.

Actuellement, il y a 118 carrefours équipés du système et, pour 50 autres carrefours, les travaux sont en cours : étude de la grille de feux, renouvellement des installations, reprogrammation de tous les outils.

Par ailleurs, des études ont montré qu'il était inopportun d'équiper certains carrefours sous peine d'impacter trop fortement la capacité du carrefour ou de supprimer une coordination locale indispensable, dans le cas de carrefours très rapprochés, par exemple. Ces carrefours feront l'objet d'une étude de réaménagement afin de pouvoir y installer le système de télécommande à moyen terme.

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

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Wat mij verontrust is dat op een aantal lange gewestwegen, zoals de Waterloosesteenweg, de MIVB de bushaltes heeft verplaatst tot net na de kruispunten, waardoor de bus de auto's blokkeert. Hoe zult u dit probleem concreet oplossen?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik heb u een algemeen antwoord gegeven. Ik weet niet om welke reden de halte op die precieze plek achter het kruispunt is geplaatst.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Telkens wanneer er een halte wordt verplaatst, geeft de MIVB er de voorkeur aan dat die achter het kruispunt wordt geplaatst, maar de coördinatie van de verkeerslichten wordt niet goed geregeld.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het heeft ook te maken met de veiligheid van de passagiers. Waar mogelijk plaatst men de haltes achter de verkeerslichten, zodat het verkeer kan doorstromen. Elke situatie wordt afzonderlijk bestudeerd, er is geen algemene regel.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Wordt de coördinatie van de verkeerslichten aangepast om opstoppingen op kruispunten te vermijden?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het openbaar vervoer moet voorrang krijgen en het kruispunt hebben overgestoken voordat het autoverkeer dat doet.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Ce qui m'inquiète, c'est justement le fait que, dans certaines longues voiries régionales comme la chaussée de Waterloo, la STIB a avancé les arrêts de bus et les a placés juste après le carrefour. Par conséquent, il n'y a aucun système de feux et lorsque le bus s'arrête, tout se bloque car les voitures se sont engagées.

Que propose-t-on concrètement pour résoudre ce problème que l'on rencontre à maints endroits à Bruxelles et qui n'arrange personne ? Vous me dites que c'est à l'étude mais vous ne me fournissez aucune réponse concrète.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous ai donné une réponse générale. Je n'ai pas sondé les raisons pour lesquelles, à l'endroit spécifique que vous mentionnez, on a prévu l'arrêt après le carrefour.

Mme Béatrice Fraiteur.- Donc, à tous les endroits concernés par des déplacements d'arrêts, la STIB préconise une localisation après le carrefour, mais il n'y a pas de coordination des feux. Auparavant, c'était avant les carrefours...

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est aussi une question de sécurité pour les passagers. Là où c'est possible, on prévoit les arrêts après les feux pour dégager le trafic. Chaque situation est étudiée spécifiquement. Il ne s'agit pas d'une règle générale.

Mme Béatrice Fraiteur.- Une signalisation des feux est-elle prévue pour éviter les embouteillages à ces carrefours ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le transport public doit avoir priorité et doit avoir dégagé le carrefour avant que les voitures puissent s'engager.

- 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

WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de kosteloosheid van het vervoer voor kinderen jonger dan 6 jaar op het MIVB-net".

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Kinderen die jonger zijn dan 12 mogen gratis reizen op het net van de MIVB. Hetzelfde geldt voor kinderen die jonger zijn dan 6, op voorwaarde dat ze worden vergezeld door een volwassene met een geldig vervoersbewijs die met minder dan vier kinderen onder de 6 reist.*

Veel kleuterscholen gebruiken de MIVB voor uitstapjes. Aangezien een kleuterklas doorgaans een twintigtal kinderen telt, reizen er niet altijd genoeg volwassenen mee om alle kinderen gratis te kunnen laten rijden. Sommige kleuterscholen moeten daarom het aantal uitstapjes beperken.

De situatie is absurd. Voor kinderen van 6 tot 12 jaar is het openbaar vervoer immers altijd gratis.

Komt er een oplossing? Overweegt u de invoering van een gratis groepskaart voor kinderen onder de 6? Waarom is het openbaar vervoer niet gewoon altijd gratis voor kinderen onder de 6 jaar?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Kinderen onder de 6 jaar mogen enkel gratis gebruikmaken van het openbaar vervoer als er een volwassene met een geldig vervoersbewijs meereist.*

Het is de bedoeling dat ouders vlot het openbaar

DES TRANSPORTS,

concernant "la gratuité pour les enfants de moins de 6 ans sur les lignes de la STIB".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Les enfants de moins de douze ans bénéficient de la gratuité sur le réseau STIB. Quant aux enfants de moins de six ans, ils voyagent gratuitement pour autant qu'ils soient accompagnés d'un majeur en possession d'un titre de transport valable et que cet adulte ne soit pas accompagné de plus de quatre enfants de moins de six ans. Le prix d'un titre de transport d'un voyage devra être acquitté pour tout enfant supplémentaire.

Des classes de maternelles (moins de six ans) utilisent le réseau de la STIB pour la découverte des transports en commun ou pour se rendre à une activité. Ces classes d'une vingtaine d'enfants, généralement bien disciplinées, ne peuvent pas toujours être accompagnées de suffisamment d'adultes pour permettre la gratuité pour tous les enfants. Certaines écoles se voient ainsi contraintes de diminuer le nombre des sorties des jeunes enfants pour des raisons financières.

Cette situation est tout à fait paradoxale puisqu'il y a gratuité pour les moins de douze ans et que la responsabilité du groupe appartient aux instituteurs.

Des solutions, comme une carte préscolaire gratuite pour les enfants de moins de six ans, à utiliser pour les déplacements en groupes encadrés par les instituteurs, sont-elles prévues en la matière ?

Pourquoi ne pourrait-on pas généraliser la gratuité aux enfants de moins de six ans puisqu'elle est appliquée aux enfants de moins de douze ans ? Il y a ici une incohérence qu'il conviendrait de corriger.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'accès au réseau sans titre de transport est exceptionnellement autorisé aux enfants de moins de six ans accompagnés d'un adulte lui-même en possession d'un titre de transport valable.

Cette mesure a pour but de permettre aux parents

vervoer kunnen nemen met hun kinderen. De regeling mag echter niet worden verward met die voor kinderen van 6 tot 12 jaar. Zij mogen ook zonder begeleiding van een volwassene gratis reizen, maar moeten een J-abonnement bij zich hebben. Dat is gratis, maar moet wel steeds worden gevalideerd.

Om veiligheidsredenen mogen er slechts 4 kinderen onder de 6 jaar gratis meereizen met één volwassene. Het is immers moeilijk om meer dan vier kleine kinderen te helpen met in- en uitstappen. Bovendien is er tussen de dubbele poortjes hoogstens plaats voor één volwassene en vier kinderen.

Voor uitstapjes van kleuterscholen bestaat er een bijzondere kaart waarmee groepen van maximaal 30 kinderen gratis op het net van de MIVB mogen reizen voor het bescheiden bedrag van 15 euro per dag. Het is echter aangewezen om voor voldoende begeleiding te zorgen, vooral in het geval van zeer jonge kinderen.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Als ik het goed begrijp, kunnen groepen met maximum 30 kinderen onder de 6 jaar reizen met een kaart die 15 euro kost?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Dat is correct.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Het maakt toch niet uit hoe oud die kinderen zijn? Normaal gezien zouden kleuterklassen toch niet moeten betalen?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Kleuterklassen betalen 15 euro voor een groepskaart. De MIVB dringt erop aan dat groepen van kleine kinderen door voldoende volwassenen*

de voyager facilement avec de tous jeunes enfants sur le réseau de la STIB. Cependant, ce libre accès ne doit pas être confondu avec la politique de gratuité accordée aux enfants âgés de six à douze ans. En effet, ces derniers peuvent voyager seuls, mais doivent être munis d'un titre de transport, l'abonnement J. Ce dernier est gratuit, mais doit être validé lors de chaque montée.

La limitation à quatre du nombre d'enfants de moins de six ans pouvant accompagner un adulte s'explique pour d'évidentes questions de sécurité et de surveillance. Il est difficile de tenir plus de quatre enfants par la main, par exemple lorsque l'on monte ou que l'on descend d'un véhicule. De plus, le sas des portillons d'accès au métro peut accueillir un adulte et quatre enfants au maximum.

Pour les déplacements scolaires que vous évoquez, une carte scolaire est prévue. Elle permet à un groupe de maximum 30 enfants de voyager de manière illimitée sur tout le réseau de la STIB durant toute une journée pour un tarif modique de 15 euros. Un encadrement en suffisance est néanmoins recommandé lors d'excursions organisées sur le réseau, en particulier lorsqu'il s'agit de tout jeunes enfants.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Si j'ai bien compris, une carte de 15 euros est prévue s'il y a un voyage de 30 enfants de moins de 6 ans. C'est bien cela ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est une carte scolaire incluant les enseignants accompagnateurs, qui permet le déplacement d'un groupe de maximum 30 enfants.

Mme Béatrice Fraiteur.- Peu importe la tranche d'âge dans laquelle ils se trouvent ? C'est donc la réponse aux déplacements des classes maternelles, qui ne devraient normalement pas payer. Même pour celles-ci, on paie donc une fois 15 euros ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Oui, même les plus petits sont concernés. Par ailleurs, la STIB demande d'encadrer en suffisance ces groupes d'enfants.

worden begeleid.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Brouhon.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

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

betreffende "de heraanleg van het Schumanplein".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

_____

- L'incident est clos.

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Brouhon.

INTERPELLATION DE MME SOPHIE BROUHON

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 place Schuman".

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

_____