



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 18 DECEMBER 2013**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU  
MERCREDI 18 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](mailto: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](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

**INHOUD**

MONDELINGE VRAGEN	6
- van mevrouw Françoise Schepmans	
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "het succes van Villo".	
- van de heer Arnaud Pinxteren	9
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "de inrichting van het beperkt eenrichtingsverkeer".	
INTERPELLATIES	12
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	12
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de vertragingen van bussen en trams op de dienstregelingen".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	14

**SOMMAIRE**

QUESTIONS ORALES	6
- de Mme Françoise Schepmans	
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
concernant "le succès de Villo".	
- de M. Arnaud Pinxteren	9
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
concernant "l'aménagement des sens uniques limités (SUL)".	
INTERPELLATIONS	12
- de Mme Viviane Teitelbaum	12
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "les retards de bus et trams par rapport aux horaires".	
<i>Discussion – Orateurs: Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	14

- van de heer Hervé Doyen	20	- de M. Hervé Doyen	20
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de mogelijkheid om terminussen van MIVB-bussen buiten de Vijfhoek te houden".		concernant "la possibilité d'écarter les terminus de bus de la STIB du Pentagone".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Hervé Doyen.</i>	22	<i>Discussion – Orateurs: Mme Céline Delforge, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Hervé Doyen.</i>	22
- van mevrouw Céline Delforge	28	- de Mme Céline Delforge	28
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de MIVB-personeelsleden die aan asbest blootgesteld worden of werden".		concernant "les travailleurs de la STIB exposés ou ayant été exposés à l'amiante".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	30	<i>Discussion – Orateurs: M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	30
- van de heer Vincent De Wolf	36	- de M. Vincent De Wolf	36
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de plaatsing van antiparkeervoorzieningen".		concernant "le placement des dispositifs anti-stationnement".	
MONDELINGE VRAAG	36	QUESTION ORALE	36
- van de heer Vincent De Wolf	36	- de M. Vincent De Wolf	36
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

betreffende "de instructie aan de gemeenten om tegen 1 januari 2014 parkeer-retributiereglementen aan te nemen".	37	concernant "la consigne aux communes d'adopter, pour le 1 <sup>er</sup> janvier 2014, des règlements-redevances de stationnement".	37
INTERPELLATIE	37	INTERPELLATION	37
- van mevrouw Mahinur Ozdemir	37	- de Mme Mahinur Ozdemir	37
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de uitbreiding van het systeem 'Fix my street' naar problemen in verband met netheid".		concernant "l'extension du système 'Fix my street' aux problèmes de propreté".	

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

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**betreffende "het succes van Villo".**

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Er wordt steeds meer gefietst in Brussel. Tijdens de begrotingsbesprekingen zei u dat er een contract was gesloten voor de uitbating van Villo tot 2026.*

*De stations van Villo zijn redelijk goed verspreid over het Brussels Gewest, maar het komt soms voor dat alle fietsen weg zijn.*

*Het zou goed zijn om cijfers te verzamelen over het gebruik van de stations en maatregelen voor te bereiden om te vermijden dat er soms geen fietsen meer zijn.*

*Hoeveel abonnees had Villo in 2012 en de eerste tien maanden van 2013? Hoeveel gebruikers van Villo namen geen abonnement?*

*In welke Villostations waren soms alle fietsen weg? Wordt de capaciteit ervan uitgebreid? Kunt u ons dan een lijst van die stations en een planning bezorgen?*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**concernant "le succès de Villo".**

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Je constate que le vélo est de plus en plus utilisé en ville. Lors de l'examen du budget 2014, vous aviez fait état du contrat conclu pour l'exploitation de Villo pour une période de 15 ans allant jusqu'en 2026.

Les stations Villo couvrent de façon assez étendue l'ensemble des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale, mais il arrive que certains points ne soient pas pourvus de vélos à certains moments, contraignant les utilisateurs potentiels à se diriger vers une autre station.

Il serait intéressant de disposer d'informations sur le succès de fréquentation des stations et des actions envisagées afin de pallier les insuffisances de certaines stations relevées à certaines périodes.

Quel a été le nombre d'abonnés à Villo en 2012 et pour les dix premiers mois de 2013 ? Quel a été le nombre d'utilisateurs pour les mêmes périodes n'ayant pas souscrit un abonnement ?

Dispose-t-on d'une identification des stations où la demande n'a pu être assurée 24 heures sur 24 à la

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- *In de lente van 2014 zullen we in totaal over 360 Villostations en 5.000 -fietsen beschikken.*

*Uit de tevredenheidsenquête blijkt dat 80% van de gebruikers tevreden is en Villo bij vrienden en familie wil aanraden.*

*Voor 2012 bedroeg het aantal langetermijnabonnees 31.927, goed voor een stijging met 19,18% tegenover 2011. De cijfers voor de eerste tien maanden van 2013 krijgen we pas aan het eind van dit jaar en zullen in het jaarverslag worden opgenomen.*

*In 2012 waren er 72.922 kortetermijnabonnees. Tijdens de eerste tien maanden van 2013 waren dat er 66.149.*

*De overeenkomst tussen het gewest en de beheerder bepaalt niet dat alle stations zeven dagen op zeven de klok rond beschikbaar moeten zijn.*

*De beheerder moet overigens alles in het werk stellen om de goede werking van het systeem te garanderen. Hij moet de volgende parameters waarborgen:*

*- het beschikbaarheidspercentage van de fietsen moet 90% bedragen. Het wordt dagelijks berekend door het aantal in gebruik zijnde fietsen te delen door het aantal fietsen dat in de overeenkomst wordt vermeld, nadat het aantal fietsen in de voorraad daarvan werd afgetrokken.*

*- het aantal stations in dienst moet hoger liggen dan 95%. Dat percentage wordt verkregen door het aantal stations in dienst te delen door het totale aantal stations. Dit wordt elke werkdag tussen 07.00 uur en 19.00 uur gemeten.*

*- het afwijkingpercentage van het systeem moet lager liggen dan 5%. Dit wordt elk uur gemeten door het aantal niet-werkende stations te delen door het aantal stations in dienst. Een niet-werkend station is een station dat langer dan vijf minuten*

*suite d'une demande supérieure à l'offre de vélos ? La capacité de ces stations sera-t-elle étendue ? Dans l'affirmative, peut-on recevoir la liste des stations concernées et un échéancier des travaux ?*

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- La mise en œuvre de Villo est quasiment achevée. Nous devrions ainsi pouvoir profiter de l'ensemble des 360 stations et de 5.000 vélos au printemps 2014. La Région et les communes peuvent se féliciter de cette mise en œuvre efficace et appréciée par les utilisateurs.

Il ressort de l'enquête de satisfaction menée il y a quelque temps que 8 utilisateurs sur 10 sont satisfaits et prêts à promouvoir le système auprès de leurs proches.

Pour l'année 2012, le nombre d'abonnés de longue durée était de 31.927, ce qui représente une augmentation de 19,18% par rapport à 2011. Les chiffres pour les 10 premiers mois de 2013 ne nous parviendront qu'à la fin de cette année. Ils figureront dans le rapport annuel.

Les abonnés de courte durée, soit les utilisateurs prenant un ticket d'un ou sept jour(s), sont au nombre de 72.922 pour 2012. Pour les 10 premiers mois de 2013, on en compte 66.149.

Concernant la disponibilité des véhicules Villo et de places pour les restituer, la convention entre la Région et l'opérateur ne prévoit pas la disponibilité de toutes les stations 24 heures sur 24, notamment en raison des flux pendulaires.

Le gestionnaire est, par ailleurs, tenu de mettre tout en œuvre pour assurer le fonctionnement du système et en garantir les paramètres d'exploitation suivants :

- le taux de disponibilité des vélos doit être de 90%. Celui-ci se calcule quotidiennement en divisant le nombre de vélos opérationnels par le nombre de vélos convenu dans le cadre de la convention, ce dernier étant diminué au préalable du nombre de vélos en stock ;

- le taux de stations en service doit être supérieur à 95%. Ce taux s'obtient en divisant le nombre de stations en service par le nombre total des stations.

*leegstaat of volzet is, indien dit ook geldt voor de drie dichtstbijzijnde stations.*

*De beheerder breidde de regeling bovendien uit tot de nacht.*

*Bij de uitbreiding van fase 2 van het systeem paste de beheerder zijn teams en wagenpark aan die nieuwe regeling aan.*

*Een tiental stations met een grote vraag kreeg een hogere capaciteit:*

*- station Dansaert: 35 paaltjes in totaal, zijnde een toename van 10 paaltjes;*

*- station Louiza: 40 paaltjes in totaal, zijnde een toename van 10 paaltjes;*

*- station Lesbroussart: toename van 5 paaltjes;*

*- station Flagey: toename van 10 paaltjes.*

*De capaciteit van het station Rogier wordt verhoogd, zodra de werkzaamheden op het Rogierplein klaar zijn.*

*Uit de cijfers blijkt dat Villo is uitgegroeid tot een betrouwbaar en vaak gebruikt vervoermiddel. Het is echter geen vaststaand systeem. Samen met JCDecaux volgen we de situatie op, zodat we indien nodig maatregelen kunnen treffen om de kwaliteit van het systeem te garanderen. Zodra een nieuw station wordt geopend, zijn immers ook in andere stations vaak aanpassingen nodig.*

Il se mesure toutes les heures des jours ouvrables entre 7 et 19 heures ;

- le taux de déviance du système doit être inférieur à 5%. Celui-ci se calcule toutes les heures en divisant le nombre de stations en défaut par le nombre de stations en service. Une station en défaut est une station qui reste vide ou pleine pendant une durée de plus de 5 minutes, alors que les 3 stations voisines les plus proches sont dans la même situation.

Ce sont les éléments prévus par la convention qui n'a pas été modifiée.

Par ailleurs, le gestionnaire a revu et renforcé l'organisation de la régulation entre les stations, notamment en travaillant de nuit.

Lors de l'élargissement de la phase 2 du système, le gestionnaire a encore renforcé ses équipes ainsi que son parc de véhicules dédiés à la régulation.

Une dizaine de stations où la demande est forte verront leur capacité évoluer : De Brouckère, Bourse, Dansaert, Fontainas, Anneessens, Rogier, Saint-Jean, Louise, Lesbroussart et Flagey.

Certaines ont déjà vu leur capacité augmenter :

- station Dansaert : 35 bornettes au total, soit un gain de 10 bornettes ;

- station Louise : 40 bornettes au total, soit un gain de 10 bornettes ;

- station Lesbroussart : gain de 5 bornettes ;

- station Flagey : gain de 10 bornettes.

La capacité de la station Rogier sera augmentée dès que les travaux sur la place du même nom seront terminés.

Les chiffres démontrent que Villo est devenu une alternative fiable et très utilisée pour se déplacer à Bruxelles. Ce n'est toutefois pas un système figé. En collaboration avec JCDecaux, nous suivons attentivement les évolutions de situations afin de prendre les mesures adéquates pour garantir la qualité et la convivialité de ce mode de transport, notamment lors de la mise en place de nouvelles stations. En effet, dès qu'une nouvelle station



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

**Mevrouw Françoise Schepmans** (*in het Frans*).- *U vermeldt de Villostations in het centrum. We kunnen daaruit afleiden dat er meer fietsen gebruikt worden om naar het centrum te rijden dan omgekeerd.*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** (*in het Frans*).- *De keuze van stations in het centrum is gebaseerd op de populariteit van het systeem en op de saturatieproblemen.*

*Om bergaf te rijden worden er meer fietsen gebruikt dan bergop. Er is een systeem met gratis extra minuten uitgewerkt dat fietsers die hun Villofiets bij een hoger gelegen station inleveren, beloont maar dat heeft nauwelijks effect. De verplaatsing van fietsen door JCDecaux speelt beter in op de vraag.*

*Samen met JCDecaux bekijken we de mogelijkheid om enkele fietsen met een elektrische motor uit te rusten, maar dat gebeurt ten vroegste over twee jaar.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

**betreffende "de inrichting van het beperkt eenrichtingsverkeer".**

apparaît, les manières de se déplacer et d'utiliser les stations limitrophes changent également et des ajustements peuvent s'avérer nécessaires.

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

**Mme Françoise Schepmans.**- Vous citez des stations Villo situées au centre-ville et nous en déduisons, c'est logique, qu'il y a davantage de vélos empruntés pour descendre les artères de la ville que les remonter.

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Ce choix des stations du centre-ville est basé sur le taux d'occupation du système et le nombre de problèmes de saturation relevés dans ces stations.

Les utilisateurs empruntent davantage les véhicules Villo pour descendre des pentes que pour en remonter. Un système de minutes additionnelles gratuites a été mis au point pour récompenser les personnes qui restituent leur véhicule Villo à une station située en amont de son environnement, mais l'effet de cette mesure n'est que léger. La redistribution des véhicules par JCDecaux constitue une meilleure réponse à la demande.

Avec JCDecaux, nous analysons la possibilité d'équiper certains vélos de systèmes d'assistance électrique, mais cette éventualité ne verra certainement pas le jour avant deux ans, car il y a encore beaucoup d'aspects à investiguer avant de le faire.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

**concernant "l'aménagement des sens uniques limités (SUL)".**

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

**De heer Arnaud Pinxteren** (*in het Frans*).- *In straten met beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) mogen fietsers in beide rijrichtingen rijden, terwijl het gemotoriseerd verkeer beperkt is tot één rijrichting. Dankzij beperkt eenrichtingsverkeer kunnen fietsers zich vrijer en sneller verplaatsen in de stad.*

*Het systeem werd een tiental jaar geleden ingevoerd. Sommige mensen vreesden toen dat er enorm veel ongelukken zouden gebeuren. Die vrees is gelukkig niet bewaarheid geworden.*

*Om in een straat beperkt eenrichtingsverkeer in te voeren, moet er een verkeersbord worden geplaatst. Het is ook wenselijk dat er pictogrammen en eventueel strepen op het wegdek worden aangebracht om de aandacht van automobilisten op de fietsers te vestigen en fietsers erop te wijzen dat ze rechts moeten houden.*

*Tijdens een debat in februari 2010 zei u dat het BEV-systeem in 70% van de straten met eenrichtingsverkeer was ingevoerd. Is dat tegenwoordig het geval voor alle eenrichtingsstraten? Gebeurt het soms nog dat plaatselijke overheden weigerachtig staan tegenover de invoering van het systeem?*

*Ik wil het ook over de Waversesteenweg hebben. Sinds enkele maanden is daar eenrichtingsverkeer ingevoerd tussen de Naamsepoort en de Vredestraat. In het gedeelte tussen de Edinburgstraat en de Vredestraat zijn nog geen verkeersborden geplaatst om duidelijk te maken dat de BEV-regeling er geldt. Wordt dat over het hoofd gezien of is daar helemaal geen BEV van toepassing?*

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

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

**M. Arnaud Pinxteren.**- Les sens uniques limités (SUL) permettant aux cyclistes d'emprunter un sens unique à contre-sens font aujourd'hui partie du paysage bruxellois. Ils permettent aux cyclistes de circuler plus librement et plus rapidement dans la ville, ce qui est une manière d'encourager l'usage du vélo.

Alors qu'au moment du lancement de cette mesure il y a une dizaine d'années, certains prédisaient de nombreux accidents et une hécatombe parmi les cyclistes, on doit constater qu'il n'en est rien et que, moyennant de la prudence et du respect mutuel, le croisement entre automobilistes et cyclistes à contre-sens se passe, heureusement, sans trop de frictions.

Légalement, l'ouverture d'un SUL requiert la pose d'un panneau M2 à l'entrée du contre-sens cycliste. Pratiquement, il est souvent souhaitable que soient tracés au sol des pictogrammes, des chevrons, voire une bande cyclable suggérée, de manière à, d'une part, attirer l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes à contre-sens et, d'autre part, rappeler aux cyclistes l'obligation de tenir leur droite.

Lors d'un débat dans cette commission en février 2010, vous annonciez que, sur l'ensemble de la Région, 70% des rues en sens unique étaient aménagées en SUL. Je voudrais savoir si, aujourd'hui, l'ensemble des sens uniques suffisamment larges ont bien été aménagés en SUL. Constatez-vous encore des réticences de la part de certaines autorités locales (polices ou communes) vis-à-vis de ce dispositif sur les voiries locales ?

Je profite également de l'occasion pour soulever le problème précis de la chaussée de Wavre. Cette voirie régionale a été mise en sens unique il y a quelques mois entre la Porte de Namur et la rue de la Paix, mais le tronçon entre la rue d'Edimbourg et la rue de la Paix n'est toujours pas équipé de panneaux M2 autorisant les cyclistes à circuler à contre-sens. Est-ce un oubli de la part des gestionnaires de la voirie, ou bien cette artère n'est-elle effectivement pas destinée à recevoir un SUL malgré sa largeur et son caractère structurant ?

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** (in het Frans).- *Het beperkt eenrichtingsverkeer is ongetwijfeld een belangrijke verbetering voor het fietsverkeer. We hebben een studie besteld over de ongevallen in het BEV in 2012 en het definitieve verslag is bijna klaar. Het omvat de gedetailleerde analyse van eenrichtingsstraten en beperkte eenrichtingsstraten.*

*Ik kan u al vertellen dat in 82% van de 492 km eenrichtingsstraten in het Brussels Gewest BEV van toepassing is. Waar dat niet het geval is, moeten meestal ingrijpende aanpassingen gebeuren, zoals in de Belliardstraat of de lanen in het Terkamerenbos.*

*Bij parallelle wegen die niet ver van elkaar liggen, zoals de kaaien in het stadscentrum, is BEV minder relevant. In enkele gevallen liggen de gemeentebesturen dwars, omdat het om smalle straten gaat of straten die uitkomen op een groot kruispunt, maar doorgaans kunnen daar aanpassingen gebeuren die tegemoet komen aan hun opmerkingen.*

*Het is interessant om weten dat hoe smaller de straat met BEV is, hoe veiliger, hoewel het kruiscomfort in smalle straten niet altijd optimaal is, omdat autobestuurders of fietsers moeten stoppen om de tegenligger te laten passeren.*

*In de Waversesteenweg geldt er beperkt eenrichtingsverkeer sinds het eenrichtingsverkeer werd ingevoerd. Helaas werd de signalisatie er meermaals vernield. In het weggedeelte tussen de Elsense Steenweg en de Vredestraat zal vanaf eind april 2014 het beperkt eenrichtingsverkeer definitief van toepassing zijn. Het resterend deel blijft tweerichtingsverkeer.*

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

**De heer Arnaud Pinxteren** (in het Frans)-

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Les SUL constituent sans aucun doute une avancée importante pour l'efficacité et la sécurité de circulation des cyclistes. Pour ma part, j'utilise très fréquemment ce système.

Nous avons commandé une étude sur l'accidentologie des SUL en 2012. Le rapport définitif sera bientôt disponible, après traduction et mise en page. On y retrouve l'analyse détaillée des voiries en sens unique et en sens unique limité.

Voici déjà quelques informations. 404km sur 492km de voiries en sens unique en Région bruxelloise sont actuellement en SUL, ce qui équivaut à 82%. Les voiries non aménagées sont principalement des axes où il faut faire des aménagements physiques lourds, comme la rue Belliard ou encore les avenues dans le bois de la Cambre.

D'autres tronçons de rues sont peu pertinents. Il s'agit principalement des cas où deux axes assez proches l'un de l'autre sont parallèles comme les quais dans le centre-ville. Il reste quelques cas où en effet les autorités locales s'opposent à la mise en SUL, principalement pour des raisons d'étroitesse ou encore quand le SUL débouche sur un grand carrefour qui nécessite la protection de la sortie du cycliste par un feu spécifique. Dans la plupart des cas, un aménagement pourra rencontrer les remarques formulées par les communes.

Il est intéressant de souligner que plus un SUL est étroit, plus il est sûr, même s'il pose parfois des problèmes de confort de passage. Dans ces artères, lorsqu'une voiture et un vélo se croisent, l'un s'arrête pour laisser l'autre passer. C'est donc là qu'il y a le moins d'accidents.

La chaussée de Wavre a été mise en SUL dès sa mise en sens unique. Malheureusement, la signalisation a été endommagée à plusieurs reprises. Nous entamerons les travaux de rénovation de la chaussée en février 2014. Vers la fin avril, la partie entre la chaussée d'Ixelles et la rue de la Paix devrait être réaménagée et mise en SUL de façon définitive. La section suivante reste à double sens.

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

**M. Arnaud Pinxteren.**- Merci pour ces réponses.

*Beslaan die 492 km het volledige Brusselse wegenet?*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- *Dat zijn alle eenrichtingsstraten.*

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).**- *Het gaat dus wel degelijk over zowel gemeentelijke als gewestelijke eenrichtingswegen. Horen busbanen daar ook bij? Die kunnen soms ook gebruikt worden voor BEV.*

*Langs het Elisabethpark ligt een eenrichtingsbusbaan zonder BEV-markering die door fietsers gebruikt wordt. Kunt u daar borden en markeringen laten aanbrengen?*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- *We zullen dat nagaan.*

*- Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIES

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

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de vertragingen van bussen en trams op de dienstregelingen".**

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

Pourriez-vous préciser si les 492km que vous évoquez constituent l'ensemble des voiries bruxelloises ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Il s'agit de l'ensemble des voiries à sens unique.

**M. Arnaud Pinxteren.**- Il s'agit donc bien des voiries communales et régionales à sens unique. Considérez-vous également les voies réservées aux bus dans cet ensemble ? En effet, dans certains cas, ces voies peuvent aussi être utilisées comme SUL.

Le long du parc Elisabeth, il y a une bande bus sur laquelle le marquage indiquant le SUL n'est pas présent. Il s'agit d'une bande bus à sens unique, à contresens de la circulation. Elle est empruntée par les cyclistes, car ils ont l'habitude de pouvoir utiliser ces voies. Pourriez-vous vérifier cela afin que des panneaux et un marquage ad hoc puissent y être installés ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Nous allons procéder à un contrôle.

*- L'incident est clos.*

## INTERPELLATIONS

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

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "les retards de bus et trams par rapport aux horaires".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *De gewestbegrotingen bevatten aanzienlijke bedragen voor de verbetering van de commerciële snelheid van bussen en trams, maar in de praktijk lijkt de situatie te verslechteren. Tijdens de eerste tien maanden van 2013 moesten 660 trams en 1.700 bussen rechtsomkeer maken ten gevolge van vertragingen.*

*De gebruikers zijn de eerste slachtoffers hiervan, want zij moeten overstappen of een alternatief zoeken.*

*Een van de verklaringen van de MIVB is de ouderdom van het materieel. Nochtans zijn de oude trams van type 7.700 vervangen door 180 moderne tramstellen van type T3000 en T4000, die niet defect zouden mogen zijn.*

*Bij de bussen zijn er naast de 52 recente gelede bussen nog eens ruim 100 bussen die amper drie jaar oud zijn. Hoe kan de MIVB dan de problemen toeschrijven aan het materieel?*

*De problemen zijn eerder te wijten aan het feit dat het programma voor de verbetering van de commerciële snelheid niet werkt. Zo bedraagt de commerciële snelheid van bus 95 ongeveer 10 km/u en dat terwijl hij eigen busbanen heeft in Bosvoorde, nabij het kerkhof van Elsene en tussen de Generaal Jacqueslaan en de Troonstraat.*

*Busbanen hebben nagenoeg geen positieve invloed op de commerciële snelheid.*

*Op het traject richting Bosvoorde zijn er stevast vertragingen ter hoogte van de Kapellemarkt. Dat zou vermeden kunnen worden, wanneer de bussen 95 en 48 de Henri Mausstraat en de Lombardstraat zouden kunnen nemen.*

*Hoe kunt u streven naar een hogere commerciële snelheid en tegelijkertijd trajecten zo wijzigen dat de vertragingen toenemen?*

*Hebben de tramstellen T3000 en T4000 abnormaal veel pech die de vertragingen mee kan verklaren?*

*De bussen zouden vooral problemen hebben met de deuren. Hoe zit dat precies? Waarom hebben de gelede bussen deuren die anders opengaan dan die van gelijkaardige bussen in het buitenland?*

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Alors que les budgets régionaux prévoient des montants non négligeables pour l'amélioration de la vitesse commerciale des trams et bus - ce que chacun peut encourager pour autant que cela se traduise sur le terrain par de réelles avancées en matière d'amélioration de la vitesse commerciale -, la situation semble se détériorer dans la réalité. Au point de lire que sur les dix premiers mois de l'année 2013, les trams ont dû effectuer 660 demi-tours et les bus 1.700 à la suite des retards enregistrés dans la progression des véhicules.

Ces chiffres sont le reflet d'une situation qui se dégrade et dont les usagers sont les premières victimes vu qu'ils doivent, dans certains cas, subir un transfert en cours de ligne, voire ne pas avoir de tram ou de bus les menant à leur destination finale.

Diverses explications sont avancées, parmi lesquelles l'ancienneté du matériel. En l'occurrence, la STIB n'a pas à se plaindre. En effet, les anciens trams du type 7.700 ont fait place à 180 trams modernes du type T 3.000 et T 4.000 pour lesquels les avaries devraient représenter l'exception.

Quant aux bus, outre les récents 52 bus articulés, il faut tenir compte de plus de 100 bus qui ont à peine trois ans d'âge. Dès lors, peut-on réellement invoquer un matériel ancien responsable des irrégularités sur le réseau ?

Manifestement, les doléances exprimées vis-à-vis des retards enregistrés sur le réseau de surface, qui se seraient aggravées au cours des derniers mois, ne peuvent être imputées à l'âge du matériel. Il s'agit davantage d'un programme d'amélioration de la vitesse commerciale qui manque son but et ne parvient pas à instaurer suffisamment d'aménagements susceptibles d'améliorer de façon significative la vitesse commerciale des trams et des bus.

À titre d'exemple, la vitesse commerciale du bus 95 se situe aux environs de 10 kilomètres par heure, alors que la ligne a été jalonnée de sites propres à Boitsfort, à proximité du cimetière d'Ixelles et entre le boulevard Général Jacques et la rue du Trône.

Manifestement, les infrastructures aménagées pour le bus sont quasi sans effet sur l'amélioration de la vitesse commerciale.

*Zou het niet nuttig zijn de oorzaken van de vertragingen te analyseren, zodat u tot een algemene oplossing kunt komen? Dat zou betere resultaten geven dan wat kleine veranderingen aan de kruispunten.*

À cela, il faut ajouter le ralentissement systématique observé sur le tronçon vers Boitsfort, à hauteur de la place de la Chapelle, ce qui pourrait être évité si l'on rétablissait la possibilité tant pour les lignes de bus 48 que 95 de boucler à la rue Henri Maus et reprendre l'itinéraire via la rue du Lombard, ce qui permettrait de gagner de précieuses minutes.

Comment est-il possible de défendre la nécessité d'améliorer la vitesse commerciale et créer en même temps en certaines zones des modifications de parcours qui ralentissent de façon régulière la progression des véhicules de transports publics ?

Les nouveaux trams T 3000 et T 4000 présentent-ils des taux anormaux d'avaries qui seraient à la base des difficultés rencontrées sur le réseau ?

Les bus sembleraient présenter des avaries du côté des portes. Qu'en est-il exactement ? Pourquoi les 52 bus articulés ont-ils été équipés de portes s'ouvrant différemment pas rapport aux mêmes modèles en service sur des réseaux étrangers ?

Ne serait-il pas utile de mener une analyse détaillée des sources précises des retards pour adopter une solution globale ? Cette approche ne donnerait-elle pas de meilleurs résultats que celle consistant à limiter l'action aux carrefours ?

### *Bespreking*

### *Discussion*

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

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Er zijn ernstige problemen met de regelmaat en de reissnelheid van het bovengrondse openbaar vervoer van de MIVB.*

**Mme Céline Delforge.-** En effet, il y a de gros problèmes de régularité, de vitesse commerciale et de temps de parcours pour les transports en surface de la STIB. Ma collègue s'est intéressée à une ligne structurante du réseau de bus dans une commune qu'elle connaît fort bien puisqu'elle fait partie de son exécutif.

*Ik interpelleerde u onlangs over een bouwplaats in de Kroonlaan die ernstige vertragingen veroorzaakt voor alle bussen, omdat de busstrook al maanden niet meer vrij is. De aannemer begaat een overduidelijke overtreding. Als de politie van Elsene had ingegrepen, zouden de bussen nu veel vlotter rijden.*

Mme la ministre, je vous avais récemment interrogée sur un chantier sur le pont de l'avenue de la Couronne, qui faisait perdre un temps précieux à tous les bus. Ce chantier occupe allègrement la bande bus depuis des mois. Je n'ose imaginer ce que cela a coûté à la Région. Néanmoins, il est amusant de constater que cette infraction est manifeste et que, si la police d'Ixelles avait fait son travail en faisant respecter les aménagements que la

*Net zoals mevrouw Teitelbaum ben ik tegen het verplaatsen van de eindhalte van een aantal buslijnen aan de Beurs naar het Anneessensplein, want dat veroorzaakt tijdverlies voor de passagiers.*

*Helaas zijn mevrouw Ampe en de heer Close niet aanwezig, want het is de stad Brussel die de MIVB heeft verplicht om de haltes te verplaatsen.*

*Ik ben blij dat het gemeentebestuur van Elsene bereid is om te overleggen met dat van Brussel. Eindelijk krijgen de bussen daardoor weer de plaats die ze verdienen in de stad.*

*Heel wat automobilisten maken gebruik van bus- en tramstroken. De politie grijpt te weinig in. Dat kost de MIVB veel geld. Kunt u de situatie toelichten? De MIVB moet namelijk meer controleurs inschakelen om op te treden tegen dubbelparkeerders, terwijl de politiezones dat zouden moeten doen.*

*Het gemeentebestuur van Elsene weigerde om een trambedding voor lijn 81 in te voeren in de Baljuwstraat met het argument dat het dan onmogelijk wordt om de straat met de auto over te steken. De gemeente staat heel vaak weigerachtig tegenover maatregelen om het openbaar vervoer vlotter te laten doorstromen, zelfs als de politie een positief advies geeft.*

*Mevrouw Grouwels, het is goed dat u iemand in het gemeentebestuur van Elsene kent die u kunt aanspreken om de politie ertoe aan te zetten haar werk te doen en om het gemeentebestuur vlotter te doen instemmen met maatregelen om het openbaar vervoer vlotter te laten doorstromen. De gemeenteraad weigerde in het verleden bijvoorbeeld om in de Elsensesteenweg een busstrook in te voeren.*

*De ongemakken van het openbaar vervoer zouden te wijten zijn aan technische problemen. Bij onvoldoende onderhoud krijgen trams en bussen vaak panne onderweg en veroorzaken zo files. De openbare ruimte zou beter moeten worden ingericht om het openbaar vervoer vlotter te laten rijden. Helaas worden de MIVB en het Brussels Gewest vaak tegengewerkt door gemeenten die zich niet veel aantrekken van de passagiers. Ik pleit voor meer samenwerking.*

*Kunt u de problemen met de regelmaat van het openbaar vervoer toelichten? Ik moet toegeven dat dankzij het Vicom-programma de schade tot op heden beperkt bleef.*

*Bus 95 rijdt aanzienlijk sneller als er geen*

Région a financés malgré la commune d'Ixelles, la vitesse commerciale du bus serait nettement supérieure.

Je rejoins Mme Teitelbaum pour ce qui est du déplacement du terminus Bourse à Anneessens, avec déviation, augmentation du temps et de la longueur du parcours et un trajet en boucle. Ces changements sont très inconfortables pour les usagers. Malheureusement, ni Mme Ampe, ni M. Close ne sont là pour représenter la Ville de Bruxelles. C'est bien cette commune qui avait imposé ce déplacement à la STIB. Et vous aviez, il n'y a pas si longtemps, reconnu que cela faisait perdre du temps à cette ligne structurante.

Je suis ravie d'entendre que les autorités communales ixelloises sont prêtes à prendre langue avec celles de la Ville de Bruxelles, qui sont des mêmes couleurs politiques. Nous allons enfin pouvoir redonner une bonne place aux bus. L'interpellation de notre collègue Hervé Doyen risque malheureusement de nous faire déchanter rapidement.

Mme la ministre, j'aimerais aussi que vous nous entreteniez sur le coût pour la STIB, le manque de proactivité de la police, le non-respect par les automobilistes des infrastructures censées améliorer la vitesse commerciale. Ces derniers se garent en double file et la STIB est obligée d'augmenter le nombre d'agents assermentés pour financer sur ses propres deniers le travail que ne font pas les zones de police.

Je trouve cette interpellation très amusante, dans la mesure où on se rappellera à juste titre que la commune d'Ixelles a refusé d'installer un site propre rue du Bailli pour le tram 81, sous prétexte que la commune d'Ixelles serait "coupée en deux à vie", parce que sur un tronçon, on ne pourrait plus passer d'un côté à l'autre en voiture. Est-ce que ce n'est pas la commune d'Ixelles qui refuse des changements de priorité qui permettraient de débloquer une série de points noirs pour des trams et des bus, même quand la police remet un avis positif ?

Mme la ministre, je suis contente de voir que vous avez désormais un relais dans l'exécutif communal d'Ixelles pour inciter la police à faire son travail, pour inciter les autorités communales à accepter des aménagements qui pourraient améliorer la

*hindernissen op de busstrook zijn. Helaas is dat niet vaak het geval. Passagiers moeten zich dan te voet naar de volgende halte haasten.*

vitesse commerciale, par exemple du bus 71. Si je ne m'abuse, le bus 71 a un gros point noir sur une certaine chaussée d'Ixelles. De gros blocages communaux sont intervenus pour s'opposer à la mise en site propre.

La commune a eu la même attitude pour ce qui est des SUL et pour le tram. Selon l'interpellante, les inconforts se résument à des problèmes techniques. On sait bien que l'entretien des bus dans certains dépôts pourrait certes être amélioré. Faute d'un entretien suffisant, des bus et des trams se retrouvent bloqués dans la circulation et créent des embouteillages. Il faudrait prévoir également plus d'aménagements pour veiller à respecter la vitesse commerciale de ces bus et de ces trams. Néanmoins, les écueils rencontrés par la STIB et la Région pour les implanter sont bien souvent du ressort des communes. Tant pis pour les usagers ! Nous ne pouvons que souhaiter l'ouverture d'une collaboration plus intense entre les différents niveaux de pouvoirs.

J'aimerais donc vous entendre à propos de ces problèmes d'irrégularité. Il faut bien admettre que les dispositifs Vicom ont permis jusqu'à présent de limiter les dégâts.

Pour ce qui est de la circulation du bus 95, celui-ci gagne un temps considérable lorsqu'il ne rencontre aucun obstacle sur la bande bus. Ainsi, entre deux arrêts critiques, le nombre de piétons tentant de résorber le retard en se rendant à pied à l'arrêt suivant parce que leur bus est bloqué, est moindre qu'autrefois.

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

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *De bussen van de lijnen 71 en 95 zijn vaak overvol. De deuren van die bussen krijgen het dan ook zwaar te verduren. De nieuwe bussen en de uitbreiding van het wagenpark zullen de kwaliteit van het vervoer en de doorstroming verbeteren en het aantal storingen en defecten terugdringen.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Des surcharges de voyageurs sont fréquemment constatées sur les lignes 71 et 95. Les portes de ces bus sont, par conséquent, fortement sollicitées. L'arrivée des nouveaux bus et en particulier l'extension du parc permettront d'améliorer la qualité de transport des voyageurs, d'aboutir à une meilleure fluidité aux arrêts et dans les véhicules, et de diminuer ainsi le nombre d'avaries ou de pannes.

*In tegenstelling tot in de meeste andere Europese landen hebben de gelede bussen van de MIVB vier deuren, wat het op- en afstappen vereenvoudigt en de passagiers meer bewegingsruimte biedt in de bus.*

Les bus articulés de la STIB sont équipés de quatre portes, ce qui effectivement diffère des bus articulés circulant dans la plupart des réseaux européens. Ces modèles de bus facilitent en effet



*Dat 660 trams rechtsomkeer moesten maken, was niet te wijten aan defecten. Het schadepercentage bij de trams T3000 en T4000 ligt immers zevenmaal lager dan bij hogevloertrams. Mogelijke oorzaken zijn wel aanrijdingen met derden en de gevolgen van aanrijdingen tussen derden.*

*Inmiddels werden de talloze zwarte punten lijn per lijn, en in sommige gevallen zelfs stuk per stuk geïdentificeerd. Het gaat doorgaans om opstoppingen op assen zonder eigen bedding, maar ook dubbel geparkeerde wagens zijn vaak de boosdoener. De MIVB neemt hierover contact op met de plaatselijke besturen.*

*De samenwerking met de politie zal er wellicht op vooruit gaan, zodra het gewest over meer politiebevoegdheden beschikt waardoor de politie zich meer kan gaan toeleveren op problemen die samenhangen met de Brusselse context, waaronder de mobiliteit.*

*De stiptheid van elke lijn wordt driemaal per jaar gecontroleerd. Dankzij die analyses kunnen de rittijden worden aangepast en kan de infrastructuur worden verbeterd.*

*Dat is noodzakelijk met het oog op het kwaliteitscertificaat EN 13816, waarbij stiptheid een van de doorslaggevende elementen is: 82% van de bussen mag maximaal 3 minuten vertraging hebben.*

*In oktober laatstleden gaf de auditeur groen licht voor de certificering van 49 van de 50 buslijnen. De stiptheid is de afgelopen twee jaar dus duidelijk toegenomen.*

*De MIVB beseft evenwel dat het nog beter kan, voor zover ze op de steun van het gewest kan blijven rekenen.*

*De verkeersdichtheid in het gewest neemt jaarlijks toe, ook tijdens de daluren en de MIVB vervoert steeds meer reizigers. Het respect van de andere weggebruikers voor de eigen beddingen laat evenwel te wensen over. Toch is de commerciële snelheid slechts licht gedaald dankzij investeringen als Avanti.*

*De nieuwe bussen en de uitbreiding van het wagenpark, respect voor overrijdbare beddingen, de aanleg van busstroken, de voortzetting van het*

les montées et les descentes et permettent une meilleure circulation des passagers à l'intérieur du bus.

Les avaries ne sont pas à l'origine des 660 demi-tours mentionnés dans votre question. En effet, le taux d'avarie des trams T3000 et T4000 est sept fois inférieur à celui des trams à plancher haut. Il est dès lors certain que ce n'est pas le taux d'avaries qui explique les 660 demi-tours. Les deux causes principales de ces derniers sont les accidents avec des tiers et les impacts d'accidents entre tiers sur l'exploitation. C'est la raison pour laquelle la STIB mène régulièrement des campagnes de sensibilisation en la matière.

En ce qui concerne l'analyse des lignes, tous les points noirs sont identifiés et listés, ligne par ligne et, dans certains cas, tronçon par tronçon. Ils sont nombreux et répartis dans toute la Région. Il s'agit dans un grand nombre de cas de congestion sur des axes dépourvus de site propre. Mais il y a beaucoup d'autres causes, comme les stationnements en double file qui contraignent les automobilistes à circuler sur les sites des transports publics et à ralentir ceux-ci. La STIB prend contact avec les partenaires adéquats, dont les autorités locales, afin de les sensibiliser aux causes des points noirs constatés.

Mme Delforge, je crois que la collaboration avec la police s'améliorera dès que la Région aura davantage de compétences en matière de police. Il sera alors possible de donner aux policiers des priorités plus liées au contexte bruxellois, donc tenant notamment compte de la mobilité.

La ponctualité de chaque ligne est étudiée trois fois par an. Ces analyses permettent d'aboutir à une refonte des temps de parcours et à des suggestions d'amélioration en termes d'infrastructures.

Ce travail constant est notamment nécessaire pour l'obtention des certificats Qualité EN 13816 dont un des éléments critiques est le niveau de ponctualité offert aux voyageurs. La norme décrit que 82% des clients doivent bénéficier d'un bus ponctuel (c'est-à-dire à l'heure ou avec un retard de maximum 3 minutes).

En octobre dernier, l'auditeur a donné le feu vert pour la certification de 49 lignes de bus sur 50. Ces études ont ainsi montré que la ponctualité des

*programma voor verkeerslichtbeïnvloeding en de oprichting van het regulatiecentrum dragen stuk voor stuk bij tot een betere regelmaat en commerciële snelheid.*

*Voor een aantal zwarte punten zijn er nog steeds geen bijzondere inrichtingen voor bussen en trams: Adolphe Buyllaan, Troonstraat, Rogierstraat, Steenweg op Waver, Baljuwstraat en Lesbroussartstraat*

*Er werden al wel projecten voor ontwikkeld, die ter studie liggen, wachten op een stedenbouwkundige vergunning of nog moeten worden besproken met de gemeentelijke overheid. Het volledige netwerk wordt permanent gecontroleerd en het Avantiprogramma wordt aangepast aan de evolutie van de zwarte punten.*

*De uitgevoerde inrichtingen hebben een positief effect. Zo beschikt lijn 95 op bepaalde plaatsen over busstroken. Uit de analyse van die inrichtingen blijkt dat zowel de commerciële snelheid als de regelmaat sterk verbeterd zijn. De regelmaat van een lijn hangt helaas af van het zwakste stuk ervan. Het heeft dan ook geen zin om slechts bepaalde delen van een lijn te 'beschermen'.*

*De busroutes worden vastgelegd in overleg met de stad en gemeenten. Bussen moeten de signalisatie die door die beheerders werd geplaatst, naleven.*

lignes de bus s'est améliorée ces deux dernières années.

La STIB est toutefois consciente que la situation actuelle peut être encore améliorée, et ce pour autant que la Région bruxelloise continue d'apporter son soutien dans ses démarches.

En ce qui concerne l'amélioration de la vitesse commerciale, chaque année, la STIB transporte de plus en plus de voyageurs sur ses lignes. La densité de la circulation dans la Région ne cesse d'augmenter, également durant les heures creuses.

Le respect des autres usagers pour les sites propres laisse à désirer : des livreurs ne respectent pas les bandes de circulation réservées au bus, le stationnement en double file, etc.

Malgré ces éléments, la vitesse commerciale n'a baissé que légèrement grâce aux investissements de type Avanti - l'ancien Vicom -. Sans ces investissements en bandes réservées pour les bus, en sites protégés pour les trams, la situation serait bien pire que celle qu'on connaît actuellement.

L'arrivée de nouveaux bus et l'extension du parc de véhicules, le respect des sites propres franchissables, la construction de bandes de bus totalement séparées de la circulation, la poursuite du programme de télécommande des feux de signalisation ainsi que la mise en place du centre de régulation des bus sont autant d'éléments qui permettront de garantir la régularité et d'améliorer la vitesse commerciale.

En ce qui concerne le temps de parcours et la régularité des transports publics, Un nombre de points noirs bien connus ne disposent toujours pas d'aménagements spécifiques pour les trams ou les bus. Notons l'avenue Buyl, la rue du Trône, la rue Rogier, la chaussée de Wavre, la rue du Bailli ou encore la rue Lesbroussart.

Des projets pour ces endroits sont en cours, qu'ils soient à l'étude, en attente d'un permis d'urbanisme ou en discussion avec les autorités communales. Une surveillance de l'ensemble du réseau se fait en permanence et le programme régional Avanti est adapté en fonction de l'évolution des points noirs.

Il est à noter que les aménagements réalisés ont un effet bénéfique. En effet, la ligne 95 dispose à

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *U beweert dat de vier deuren van de gelede bussen de bewegingsruimte in de bus zelf bevorderen. Worden de nieuwe gelede bussen op dezelfde manier uitgerust?*

*De stiptheid van de trams en bussen wordt driemaal per jaar geëvalueerd. Beschikt u over statistische gegevens die wijzen op een verbetering of verslechtering van de dienstverlening?*

*Hoewel de bevolking toeneemt en steeds meer mensen het openbaar vervoer nemen, heeft men al tien jaar lang geen strategische visie voor de metro. Toch is dit een deel van de oplossing. Ook in het betoog van mijn collega ontbreekt een totaalvisie.*

*De voorrangsregeling in de buurt van de Lesbroussartstraat en de Baljuwstraat werd precies daar aangepast waar zich geen problemen voordeden.*

*Voor tram 71 is een algemene strategische visie noodzakelijk.*

*Het gewest verdient beter. Er zijn evenwel oplossingen mogelijk voor buslijn 95, die langs de spoorweg zou kunnen lopen en op die manier van het verkeer wordt gescheiden.*

certaines endroits de bandes bus. Une analyse de ces aménagements, par exemple sur l'avenue de la Couronne, montre que tant la vitesse commerciale que la régularité se sont fortement améliorées par rapport à la situation antérieure. La régularité d'une ligne dépend malheureusement de son tronçon le plus faible. Par conséquent, il apparaît qu'il est absolument nécessaire de "protéger" les transports publics sur l'ensemble d'une ligne.

Les itinéraires de bus sont établis en concertation avec les gestionnaires de voiries - ville et communes - et les bus doivent respecter la signalisation mise en place par ces gestionnaires.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Selon vous, les quatre portes des bus articulés facilitent les mouvements intérieurs. Les futurs bus articulés seront-ils équipés de la même manière ?

Trois fois par an, on évalue la ponctualité des trams et des bus. Disposez-vous de données statistiques mettant en avant la dégradation ou l'amélioration du service ?

Dans toutes les villes européennes et même au-delà - j'étais récemment à New York -, la population augmente, les transports en commun augmentent, le nombre de personnes transportées augmente. Il faut une vision stratégique. Depuis dix ans, on n'en a développé aucune au sujet du métro, qui constitue pourtant une partie de la réponse - dégager la surface, aller vite - en termes de transports dans les grandes et petites villes.

Nous vivons dans une ville qui bouge. Il y a parfois des chantiers, des livraisons, des raisons de s'arrêter. Et répondre comme le fait ma collègue au besoin d'une vision stratégique, c'est presque triste. Le handicap tient dans la réponse globale à apporter. Les travaux sont finis sur ce tronçon, et bien évidemment, cela ne va pas mieux.

Concernant la modification des priorités dans le quartier des rues Lesbroussart et du Bailli, les réponses apportées ne tiennent aucun compte de ce qui s'y passe, puisqu'elles interviennent là où précisément il n'y avait pas de problème ! On ne va pas accepter tout et n'importe quoi. Les personnes qui font ces propositions vivent-elles seulement à

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Ik stel voor dat ik het antwoord op de twee technische vragen van mevrouw Teitelbaum later geef.*

*Voor een totaalvisie verwijs ik naar het Iris 2-plan dat de mobiliteit in het hele gewest en het beheerscontract van de MIVB omvat.*

*Niet iedereen is het ongetwijfeld met alle opties eens, maar deze plannen moeten de volgende tien jaar hoe dan ook een verbetering teweegbrengen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN**

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

**betreffende "de mogelijkheid om terminussen van MIVB-bussen buiten de Vijfhoek te houden".**

Bruxelles ?

On ne va pas revenir au débat sur le tram 71, mais la proposition d'une rupture entre deux parties d'une commune ne peut être envisagée sans une proposition globale : ce serait pénaliser les usagers et les habitants de la commune. D'une manière générale, sans vision stratégique d'ensemble, nous n'arriverons pas à donner les réponses nécessaires.

Ce constat est regrettable car cette Région mérite mieux. Des solutions sont pourtant envisageables pour la ligne de bus 95. Celle-ci pourrait, par exemple, longer la voie de chemin de fer et être isolée du trafic.

Pour mettre ces solutions à exécution, il faudrait adopter la devise américaine "think out of the box", c'est-à-dire envisager les choses avec un peu plus d'élan et de vision stratégique.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je propose de communiquer ultérieurement la réponse aux deux questions techniques de Mme Teitelbaum.

Pour le reste, concernant une vision d'ensemble, je rappellerai l'existence du Plan Iris 2 qui envisage la mobilité dans l'ensemble de la Région, ainsi que du contrat de gestion de la STIB.

Il s'agit d'autant de réflexions approfondies portant sur tout le territoire régional. Tout le monde n'est sans doute pas d'accord avec ces options, mais il s'agit cependant de plans destinés à améliorer les choses pour les 10 prochaines années.

*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN**

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

**concernant "la possibilité d'écarter les terminus de bus de la STIB du Pentagone".**

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

**De heer Hervé Doyen** (in het Frans).- *Onlangs las ik in de krant dat het studiebureau Technum in opdracht van de stad Brussel de mogelijkheid bestudeerde om een aantal eindhaltes van bussen in de Vijfhoek te bannen, namelijk de haltes de Brouckère, Centraal Station en Fontainasplein, waar elf buslijnen aankomen. Die eindhaltes zouden namelijk slechts zijn voor de levenskwaliteit en de ontwikkeling van de handel.*

*Het zou bovendien de bedoeling zijn om die eindhaltes te vervangen door betalende parkeerplaatsen. Als dat zo is, gaat de stad Brussel volledig in tegen de doelstellingen van het Iris 2-plan.*

*De MIVB heeft nog geen standpunt bepaald. Het is duidelijk dat de huidige situatie verre van optimaal is, maar volgens mij komt dat niet doordat de eindhaltes zogezegd nadelig zijn voor de aantrekkelijkheid van de winkelbuurten. Het heeft veeleer te maken met een gebrek aan duidelijkheid, gebruiksgemak en gezelligheid. De eindhaltes zien er slordig en onaangenaam uit en lijken toevallig te zijn neergepoot.*

*Het zou beter zijn om eens grondig na te denken over de locaties van eindhaltes in het centrum van de stad. Daarbij moet ernaar worden gestreefd om bussen te laten stoppen bij haltes waar er ook een verbinding met de trein, de metro of de premetro is. Bovendien moet er rekening worden gehouden met het winkelaanbod, ruimtelijke ordening en de heraanleg van de centrumlanen.*

*Overigens moeten afgezien van de MIVB ook De Lijn en de TEC bij deze kwestie worden betrokken.*

*Heeft de regering contact gehad met de stad Brussel over het bannen van eindhaltes van bussen uit de Vijfhoek? Wat is uw reactie?*

*Welke argumenten gebruikt de stad Brussel? Wat is de stad van plan in de straten waar de eindhaltes zouden verdwijnen?*

*Wordt er in de studie van Technum ook rekening gehouden met de haltes van de TEC en De Lijn?*

*Hoe zal de MIVB het busverkeer in de Vijfhoek regelen als daar een aantal eindhaltes worden*

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

**M. Hervé Doyen.**- Il y a peu, nous avons appris par voie de presse qu'à la demande de la Ville de Bruxelles, dans le cadre de son plan de mobilité, le bureau d'études Technum étudiait la possibilité d'écarter les terminus de bus de la zone du Pentagone. Trois points d'arrêt - De Brouckère, gare Centrale et place Fontainas - et onze lignes de bus sont concernés. Les arguments avancés pour ce faire sont le manque de convivialité et une nuisance au développement commercial. L'augmentation des passages de bus articulés dans les rues étroites nuirait aux commerces riverains, mais fait-on référence ici à la notion de "passage" ou de "terminus" ?

Ce qui n'est pas mentionné dans l'article, c'est la possibilité de faire à nouveau passer les voitures et de créer des places de stationnement individuelles horodatées dans le cadre de l'éventuel réaménagement de ces rues dédiées aux terminus (à l'exception de Fontainas), qui pourrait former un argument supplémentaire en faveur du retrait. Le cas échéant, ce projet irait totalement à l'encontre des objectifs du Plan Iris 2.

Je ne dispose pas de beaucoup d'expertise en la matière, pas plus en tout cas que la STIB qui n'a pas encore de position définie sur la question. Il est clair que la situation actuelle n'est pas optimale mais, de mon point de vue, moins parce qu'elle nuit à l'attractivité commerciale que parce qu'elle manque de clarté, de logique, de facilité d'utilisation et de convivialité, avec la dispersion des terminus dans des endroits peu attractifs. Les terminus du centre me donnent l'impression d'un patchwork, du résultat de divers accommodages un peu hasardeux, comme l'illustre le déplacement des arrêts autour de la Bourse vers la place Fontainas, plus excentrée, en raison de la construction d'un hôtel rue Henri Maus.

Il faudrait mener une réflexion d'ensemble sur l'aménagement des terminus du centre-ville, tant dans l'esprit de créer des pôles multimodaux en tenant compte des stations de train, de métro et de prémétro, que sur les plans commercial et de l'aménagement du territoire, avec en vue le réaménagement des boulevards du centre.

Enfin, ne perdons pas de vue que la STIB n'est pas l'unique opérateur à s'arrêter au centre-ville et que,

*geschrapd?*

*Heeft men de gevolgen bestudeerd van het verplaatsen van de eindhalte bij de Beurs naar de Anspachlaan, ter hoogte van het Fontainasplein?*

*Bestaan er studies over de voor- en nadelen van de haltes voor de omgeving? Bestaan er plannen en aanbevelingen over geschikte locaties voor eindhaltes?*

*Wordt er grondig nagedacht over de eindhaltes van de verschillende vormen van openbaar vervoer in de Vijfhoek?*

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Het is inderdaad niet gemakkelijk om de boven- en de benedenstad te verbinden met het openbaar vervoer. Tot nader order kan dat alleen met bussen en in mindere mate met de metro.*

*De eindhaltes van de bussen weghalen uit de Vijfhoek, kan twee dingen betekenen: dat de mensen grote omwegen moeten maken omdat de bussen niet door de Vijfhoek rijden of dat de bussen*

logiquement, les sociétés De Lijn et TEC devraient être associés à la réflexion. Nous avons maintes fois évoqué dans cette commission l'arrivée d'un tram De Lijn au centre-ville.

Le gouvernement a-t-il été contacté par la Ville de Bruxelles au sujet du déplacement des terminus de bus en dehors des frontières du Pentagone ? Quelles suites avez-vous réservées à cette demande éventuelle ?

Quels sont les arguments avancés par la Ville de Bruxelles pour faire cette demande et, surtout, quels projets a-t-elle décidé de développer dans ces rues ou pans de rues libérés ?

L'étude de Technum tient-elle compte également des lignes des sociétés De Lijn et TEC ?

Comment la STIB envisage-t-elle le plan de déplacement de la zone sans terminus dans le Pentagone ?

Existe-t-il une évaluation du déplacement du terminus de la Bourse vers le boulevard Anspach à la hauteur de la place Fontainas ?

Des études existent-elles sur les avantages et inconvénients de ces arrêts ou terminus pour leurs environs ? Existe-t-il une feuille de route, une marche à suivre ou des recommandations quant à la disposition de terminus sur un territoire déterminé ?

Y a-t-il une réflexion profonde et intégrée sur les arrêts et terminus des différents modes de transport public au sein du Pentagone ? Quelles en sont les perspectives ?

### *Discussion*

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

**Mme Céline Delforge.**- Je partage les inquiétudes de mon collègue. Relier le haut et le bas de la ville en transports en commun n'est en effet pas chose aisée. Jusqu'à nouvel ordre, les seuls véhicules permettant d'assurer ces liaisons sont les bus, et le métro dans une moindre mesure.

Si l'on en venait à déplacer les terminus de bus du Pentagone, deux solutions se présenteraient : soit, créer des ruptures de charge et obliger les gens à

*wel door de Vijfhoek rijden naar eindhaltes die weinig nut hebben voor de reizigers.*

*In elk geval zal dat leiden tot langere rijtijden voor hetzelfde traject en dus ook tot klachten over de inefficiëntie van de MIVB.*

*Brussel heeft niet de middelen om een tiental tramlijnen aan te leggen doorheen het centrum. Ook de lopende projecten zullen niet volstaan om een gewijzigd busaanbod in de Vijfhoek op te vangen.*

*Het is budgettair volstrekt onrealistisch om te denken dat deze bussen vervangen kunnen worden door trams en metro's die ondergrondse stations aandoen.*

*Het openbaar vervoer is onmisbaar voor mensen die geen auto hebben of het zonder auto willen doen. Bovendien leiden langere rijtijden tot meer tijdverlies en ook dat heeft een kostprijs. Uiteindelijk is het ook weer de burger die daarvoor opdraait!*

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

**De heer Jef Van Damme** (in het Frans).- *Ik ben hier de enige vertegenwoordiger van de oppositie, maar ik merk dat de meerderheid kritisch genoeg is!*

(verder in het Nederlands)

faire d'impressionnants détours en limitant le nombre de bus à l'entrée du Pentagone ; soit, les faire malgré tout traverser le Pentagone en disposant les nouveaux terminus à des endroits ne présentant pas un grand intérêt pour le voyageur.

Dans tous les cas, cela reviendrait à augmenter les temps de parcours, ce qui donnerait l'occasion à des mandataires communaux de venir se plaindre ici de l'irrégularité et de l'inefficacité des lignes de bus de la STIB !

Cette information est donc extrêmement inquiétante, d'autant que Bruxelles ne dispose pas des moyens pour instaurer une dizaine de lignes de trams convergentes ou traversant le centre. Certes, des projets sont en cours, mais ils ne suffiront pas à compléter adéquatement l'offre de bus si elle venait à être modifiée dans le Pentagone.

Enfin, je trouve inquiétant que l'on dénigre ainsi le transport public de surface, et en particulier le bus. Imaginer que des stations souterraines permettront la circulation de trams et de rames de métro en assurant donc le maillage de la ville équivaut à méconnaître totalement le budget régional ! De plus, le changement de mœurs à l'égard de la voiture est tabou dans cette Région.

Les transports publics permettent néanmoins aux gens qui ne disposent pas de voitures, ou qui ne souhaitent pas y avoir recours, de se déplacer. Mettre en péril ce moyen de déplacement est dommageable pour les citoyens habitant ou circulant à Bruxelles et pour les finances de la Région. En effet, le blocage de trams ou de bus entraînant des dizaines de minutes de retard a un coût qui n'est pas uniquement à imputer à des communes frileuses en matière de décisions.

C'est, en fin de compte, le citoyen qui paie les pots cassés via la Région !

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

**M. Jef Van Damme.**- Je suis le seul représentant de l'opposition en ce moment mais avec une majorité aussi critique que cela, nous n'avons pas besoin d'être beaucoup de l'opposition !

La question est malgré tout pertinente.

De vragen van mijn collega's zijn pertinent. Alom worden inspanningen gedaan om de stad meer autoluw te maken. De mensen moeten zich echter kunnen blijven verplaatsen en daarbij spelen bussen en trams natuurlijk een essentiële rol. Het zou dan ook een heel slecht signaal zijn om de bus weg te stoppen. Het belangrijkste criterium voor de MIVB moet zijn hoe we zoveel mogelijk reizigers zo comfortabel mogelijk en op de snelste manier kunnen verplaatsen.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Dat zoveel buslijnen het centrum aandoen, is natuurlijk te verklaren doordat er daar zoveel mensen komen werken, winkelen en zich ontspannen.*

*De ondergrondse metro- en premetrolijnen lopen van oost naar west en van noord naar zuid, terwijl bussen instaan voor de verbindingen met andere gemeenten in het gewest. Op werkdagen nemen meer dan 40.000 mensen de bus in de Vijfhoek, waarvan meer dan een derde aan de haltes de Brouckère, Beurs en Centraal Station.*

*Bovendien vervoeren Noctisbussen elk weekend zo'n 3.000 reizigers, waarvan meer dan 75% binnen de Vijfhoek opstapt. Bussen uit het centrum weren zou volgens de MIVB grote problemen opleveren, want de ondergrondse lijnen kunnen geen massale toestroom van reizigers meer aan.*

*De stad Brussel heeft inderdaad een adviesbureau aangewezen om een vervoersplan voor de Vijfhoek uit te werken waarin de huidige eindhaltes van de bus zouden verdwijnen. In tweede instantie werd de MIVB daarbij betrokken. Een eindhalte helpt ook om bussen tijdig te laten vertrekken in een dichtgeslibde stad als Brussel.*

*Bijna alle bussen met een eindhalte in het centrum rijden lange trajecten waarvan de andere eindhalte aan de rand van het gewest ligt.*

*De eindhaltes liggen op zeven verschillende plaatsen en nemen net geen 1.000 m<sup>2</sup> openbare ruimte in, wat neerkomt op een heel klein deel van de openbare weg in de Vijfhoek. Bovendien neemt de MIVB momenteel genoeg met minder plaats dan nodig om de bussen volgens het boekje te laten*

*(poursuivant en néerlandais)*

*Partout, des efforts sont faits pour restreindre la circulation automobile en ville. Les trams et bus sont donc essentiels pour permettre aux gens de continuer à se déplacer. Ce serait un mauvais signal d'écartier les bus. L'objectif de la STIB doit être de permettre le déplacement le plus rapide et le plus confortable d'un maximum de voyageurs.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- La présence de différentes lignes de bus de la STIB dans le centre-ville est liée au rôle de l'hypercentre, qui est un lieu important de destination au sein de la Région, en qualité de pôle d'emploi, de commerce ou de loisirs.

Sur le plan du réseau, on constate que les axes souterrains métro et pré-métro sont orientés d'est en ouest et du nord au sud tandis que les bus assurent des liaisons en étoile pour compléter le maillage depuis les autres communes de la Région. On compte aujourd'hui plus de 40.000 embarquements par jour ouvrable à l'intérieur du Pentagone, dont plus du tiers concernent les terminus de Brouckère, Bourse et Gare Centrale, qui constituent des lieux majeurs à desservir, en complément au métro.

En outre, chaque week-end, les bus Noctis transportent quelque 3.000 voyageurs, dont plus de 75% embarquent à l'intérieur du Pentagone. La STIB m'informe qu'une suppression des bus du centre-ville poserait plusieurs problèmes majeurs pour ses voyageurs. La STIB serait ainsi confrontée à des ruptures de charge, dénoncées par ailleurs au sein de cette même assemblée et à l'impossibilité d'accueillir les masses de voyageurs supplémentaires sur les axes souterrains qui connaissent déjà une forte croissance de fréquentation.

La Ville de Bruxelles a effectivement désigné un bureau d'études pour élaborer un plan de circulation du Pentagone où les emplacements actuels des terminus des bus disparaîtraient. Dans un second temps, la STIB a été invitée à prendre part aux discussions. L'utilité d'un terminus d'une ligne de transport public est aussi de servir à la régulation de la ligne, afin de garantir le départ à l'heure des



*rijden en heeft ze stappen ondernomen om de eindhaltes minder intensief te gebruiken. Zo rijden bijvoorbeeld niet alle bussen op lijnen 29, 71 en 86 tot de Brouckère. Op andere lijnen rijdt de bus niet meer of niet meer altijd tot in het centrum. Dit is respectievelijk zo op lijn 34 en lijn 47.*

*De MIVB heeft uitgebreid bestudeerd welke plaatsen het geschiktst zijn voor haar eindhaltes.*

*De volgende alternatieven zijn voorhanden. We zouden de trajecten per twee kunnen samenvoegen, zodat het centrum nog maar een tussenstop is. Dat levert heel lange lijnen op van de ene kant van het gewest naar de andere, met bussen die zonder regelmaat door het centrum komen, omdat de mogelijkheid tot bijsturing wegvalt.*

*Bovendien nemen lijnen die van het oosten naar de Vijfhoek lopen 85% van de frequenties voor hun rekening en die van het westen maar 15%. Een samensmelting zou resulteren in een overaanbod ten westen van de centrumlanen, wat de exploitatiekosten met miljoenen zou verhogen.*

*De tweede mogelijkheid is de lijnen te verlengen naar een plaats in de buurt van de centrumlanen, wat, afhankelijk van de afstand, de benodigde tijd en de frequentie, ook extra kosten met zich brengt. Het zou absurd zijn de verbeteringen in het aanbod op sommige lijnen terug te schroeven voor een verlenging over trajecten die misschien nauwelijks gebruikt worden.*

*Zo'n oplossing is maar mogelijk als ze gefinancierd wordt zonder het transportaanbod te verminderen en het traject langs interessante plaatsen in het centrum loopt. De verlenging van lijnen zou ook de dienst kunnen verstoren als er geen adequate verkeersfaciliteiten komen.*

*Een derde alternatief is de lijnen in te korten, bijvoorbeeld tot aan de Kleine Ring. Daar zouden reizigers dan moeten overstappen op ondergrondse lijnen, die nu al aan hun maximumcapaciteit zitten.*

*Ook al zien de lanen van de Kleine Ring er hier en daar als snelwegen uit, het is niet makkelijk om er eindhaltes aan te leggen waar een bus kan draaien. Bovendien maakt de heraanleg van sommige pleinen, zoals het Rogierplein, dat gewoon onmogelijk.*

véhicules. Dans une ville comme Bruxelles où les problèmes de congestion de la circulation sont bien connus, il est un maillon essentiel pour assurer une qualité de service pour les voyageurs du transport public.

Il y a lieu de signaler que la quasi totalité des lignes aboutissant dans le centre - les lignes 29, 46, 47, 63, 65, 66, 86, 88 et 95 - sont de longues lignes ayant leur terminus opposé à l'extrémité de la Région.

Les terminus actuels sont répartis en sept endroits différents et occupent au total un peu moins de 1.000m<sup>2</sup> d'espace public, soit une infime partie de la superficie totale des voiries dans le Pentagone. En outre, soucieuse de ne pas occuper un espace disproportionné dans le cœur de la ville, la STIB se contente actuellement de moins d'espace que ce qui serait nécessaire pour assurer une régulation correcte de ses véhicules. Par ailleurs, elle a déjà mis en œuvre diverses actions visant à limiter l'occupation de ses terminus, que ce soit via des relèves de conducteurs ou en limitant les trajets de certaines lignes en amont. Ainsi, tous les trajets des lignes 29, 71 et 86, par exemple, ne vont pas à De Brouckère. Signalons également que, par le passé, certaines lignes ont été raccourcies et ne pénètrent plus dans le centre, comme la ligne 34 ou la plupart des trajets de la ligne 47.

Depuis de longues années, la STIB a étudié manière la plus adéquate d'implanter ses terminus dans la ville.

On peut distinguer les familles d'alternatives suivantes. En premier lieu, nous pourrions opérer une fusion des parcours deux par deux pour que le centre ne soit qu'un point de passage. Cela créerait de très longues lignes qui parcourraient la Région de part en part et passeraient au centre à des heures totalement aléatoires, puisqu'il n'y aurait pas de possibilité de régulation.

En outre, les lignes venant de l'est du Pentagone et de l'ouest ont des fréquentations totalement différentes, dans un rapport de 85% contre 15% de la fréquentation totale. Une fusion entraînerait des fréquences disproportionnées à l'ouest des boulevards du centre, ce qui représenterait plusieurs millions d'euros de coûts d'exploitation supplémentaires.

*Het zou ook ingaan tegen het gewestelijke beleid om het gebruik van het openbaar vervoer in de stad te stimuleren, want veel wijken zouden geen rechtstreekse verbinding met het stadscentrum meer hebben. Om nog maar te zwijgen over de foute boodschap dat deze maatregel zou brengen als Brusselaars die met de auto naar het centrum willen dat kunnen blijven doen en er voor hen zelfs bijkomende parkeer- en verkeersfaciliteiten komen.*

*De evaluatie van de verplaatsing van de eindhalte in de Henri Mausstraat naar het Fontainasplein is globaal in evenwicht volgens de MIVB. Positief is wel dat het nieuwe traject verkeersfaciliteiten heeft die over het algemeen de regelmaat van de lijnen ten goede komen.*

*De huidige eindhalte is ook ruimer dan die van vroeger in de Henri Mausstraat.*

*Het nieuwe traject bedient de bewoonde buurten in de Vijfhoek, maar heeft het nadeel minder zichtbaar te zijn dan op het toeristische Beursplein.*

*Er bestaat geen Brusselse studie over de impact van een eindhalte op de omliggende handelszaken. Het argument dat bussen hinder opleveren, houdt geen steek. Gebruikers van het openbaar vervoer zijn immers net zo goed potentiële klanten voor de handelszaken in de buurt van de halte.*

*Voor zover wij weten gaat de Technumstudie voornamelijk over de MIVB-eindhales in het hart van de stad. Bussen 126, 127 en 128 van De Lijn doorkruisen de Vijfhoek om naar het Noordstation te rijden. Tijdens het weekend stoppen deze bussen ter hoogte van de Antoine Dansaertstraat, maar dat vormt blijkbaar geen probleem.*

*De stad Brussel is van plan om De Lijn te betrekken bij het begeleidingscomité. De TEC heeft geen lijnen binnen de Vijfhoek en is dus geen betrokken partij.*

Deuxième possibilité, nous pourrions prolonger les lignes vers un lieu éloigné des boulevards du centre. L'allongement des lignes est par définition un facteur de coûts, au prorata de la distance, du temps nécessaire et de la fréquence des lignes concernées. Certains scénarii peuvent se chiffrer en millions d'euros par an. Il serait également absurde de devoir renoncer aux améliorations de l'offre sur des lignes où ceci est plus que nécessaire au profit de cet allongement qui pourrait créer des parcours faiblement fréquentés.

Une telle solution ne pourrait s'envisager que pour autant que le coût puisse être financé sans devoir recourir à une baisse généralisée de l'offre de transport et pour autant que le trajet permette une desserte des lieux utiles aux voyageurs dans l'hypercentre. L'itinéraire du trajet allongé pourrait aussi être une source d'irrégularité de la ligne s'il ne dispose pas de facilités de circulation adéquates.

Il y a une troisième alternative qui consiste en une limitation des parcours en amont, par exemple à la Petite ceinture.

Cela conduirait à rejeter les voyageurs sur les axes souterrains, alors que ceux-ci fonctionnent déjà au maximum de leurs capacités actuelles, tout en sollicitant encore plus les stations d'échange, notamment Arts-Loi et Rogier, où l'espace n'est pas extensible à l'infini.

Malgré leur aspect parfois autoroutier, les boulevards de Petite ceinture ne se prêtent pas nécessairement à l'implantation de terminus de bus de sorte à permettre aux véhicules d'y faire demi-tour et de disposer d'une zone de régulation. Le réaménagement envisagé de certaines places, comme la place Rogier, exclut d'ailleurs cette éventualité.

Un tel schéma irait à l'encontre de toute la politique régionale visant à désencombrer la ville via un transfert modal vers le transport public, en multipliant le nombre de quartiers qui perdraient toute liaison directe avec le centre-ville. En outre, il colporterait un mauvais message vers la population, au même moment où les Bruxellois qui souhaitent se déplacer en voiture vers le centre pourront continuer à le faire, et pour qui sont envisagées des facilités supplémentaires de stationnement et de circulation.

Concernant l'évaluation du déplacement des terminus de bus de la rue Henri Maus vers la place Fontainas, la STIB a tiré un bilan globalement neutre de la modification. Les aspects positifs sont que le nouveau trajet, bien que plus long dans l'absolu, dispose de facilités de circulation qui, si elles sont encore perfectibles, sont bénéfiques pour générer une bonne régularité des lignes.

Le terminus actuel est, du reste, plus spacieux que celui qui se trouvait auparavant rue Henri Maus.

Le nouvel itinéraire favorise la desserte des quartiers habités du Pentagone, plus proches de la place Fontainas, mais au détriment de la visibilité apportée par une desserte du cœur touristique que constitue la place de la Bourse.

Aucune étude n'existe à Bruxelles sur l'impact d'un terminus de bus sur l'activité commerciale riveraine. L'argument invoqué par les opposants à la présence des terminus, à savoir la gêne que constituent les véhicules, n'est pas justifié. En effet, les voyageurs du transport public sont autant de clients potentiels des commerces implantés à proximité du lieu où ils embarquent dans le bus qui les ramène chez eux.

Enfin, à notre connaissance, l'étude de Technum se concentre sur les terminus des lignes de la STIB dans l'hypercentre. Les bus des lignes 126, 127 et 128 de De Lijn traversent le Pentagone pour rejoindre la gare du Nord. Le week-end, ces bus s'arrêtent à la hauteur de la rue Antoine Dansaert et ne semblent pas visés.

La Ville de Bruxelles a prévu d'inviter la société De Lijn au comité d'accompagnement. Le réseau de la société TEC n'est, quant à lui, pas concerné, aucune de ses lignes ne desservant l'intérieur du Pentagone.

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

**De heer Hervé Doyen** (in het Frans).- *De minister heeft duidelijk geluisterd naar de MIVB, die zich ook zorgen maakt.*

*Los van de technische aspecten moeten we het erover eens zijn dat we het openbaar vervoer naar de stad willen halen en de auto's er buiten willen houden, en niet omgekeerd! Schaart iedereen zich achter dat doel? We kunnen de MIVB de toegang*

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

**M. Hervé Doyen.**- La réponse de la ministre est rassurante. Elle a manifestement écouté la STIB, qui s'inquiète également des informations qui nous sont parvenues.

Je ne me prononcerai pas sur les aspects techniques. En revanche, en matière d'orientation, il faut que nous nous mettions d'accord sur l'ennemi à désigner et l'ami à inviter ! L'ami à inviter en ville,

*tot het stadscentrum niet ontzeggen, want het is net haar taak om zo veel mogelijk mensen met het openbaar vervoer naar het stadscentrum te krijgen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de MIVB-personeelsleden die aan asbest blootgesteld worden of werden".**

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Ik werd gecontacteerd door voormalige werknemers van de MIVB, die zich zorgen maken omdat zij in het verleden vermoedelijk aan asbest zijn blootgesteld.*

*Vroeger bevatten alle voertuigen asbest, zowel de metro's, de bussen als de trams. Ze werden onderhouden in werkplaatsen waar geen enkele bijzondere voorzorgsmaatregel van toepassing was. Ondertussen zijn we tientallen jaren verder en zullen we de prijs van dat onvoorzichtige beleid moeten betalen, niet alleen bij de MIVB maar ook elders.*

*Het is een complexe problematiek. Het personeel van toen werkt niet langer bij de MIVB. Het is bovendien niet onze rol om de vorige of huidige beleidsmakers met de vinger te wijzen.*

ce sont les transports publics, l'ennemi à faire fuir, c'est la voiture, et ce n'est pas le contraire ! Si nous sommes d'accord là-dessus, nous y arriverons, mais avons-nous tous le même objectif ? La STIB a pour vocation de développer les transports publics et d'amener un maximum de gens dans la ville, jusqu'au cœur de celle-ci. On n'imagine pas un instant interdire aux transports publics l'accès au centre des villes !

Partageons-nous bien tous l'idée qu'il faut désengorger la ville, et singulièrement son centre, et que cela se fera en la débarrassant des voitures qui y traînent ?

*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE**

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

**concernant "les travailleurs de la STIB exposés ou ayant été exposés à l'amiante".**

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

**Mme Céline Delforge.**- J'ai été contactée par des anciens travailleurs de la STIB qui s'inquiètent, à juste titre, des conséquences de l'exposition à l'amiante à laquelle nombre d'entre eux ont été certainement soumis par le passé.

En effet, il fut une époque où tous les véhicules, quel que soit le mode de déplacement concerné (métro, tram, bus), contenaient de l'amiante. Ces équipements étaient traités dans des dépôts où aucune précaution particulière n'était prise. Quelques dizaines d'années plus tard, il nous faut faire face à la facture d'un passé caractérisé par l'absence de mesures de précaution, à la STIB comme partout ailleurs. Les travailleurs touchés par l'amiante sont nombreux et les effets se déclarent aujourd'hui.

Le problème est multiple. On se doute que les

*Een van de problemen met asbest is dat de ziektesymptomen pas lang na de blootstelling optreden. Worden de voormalige en huidige werknemers van de MIVB medisch gevolgd? Zijn zij verzekerd voor beroepsziekten?*

*Wij moeten twee perioden onderscheiden: een eerste periode zonder enige regeling rond asbest en een tweede waar de gevaren bekend raakten en er maatregelen werden genomen.*

*Die maatregelen zouden evenwel niet altijd zijn nageleefd, met name in de werkplaatsen van de MIVB. Voormalige werknemers hebben getuigd dat zij asbesthoudend materiaal moesten onderhouden zonder enige voorzorgsmaatregel.*

*Hoewel de MIVB-verantwoordelijken vandaag niet meer dezelfde zijn, wil ik u toch vragen of u weet hebt van sancties. Uit de processen-verbaal van de toenmalige arbeidsinspectie blijkt immers dat de regelgeving niet werd nageleefd en dat sommige werknemers daardoor gezondheidsproblemen kunnen krijgen.*

*Moeten de werknemers van de MIVB vandaag nog asbesthoudend materiaal manipuleren?*

*Werden er naast het onderhoudspersoneel nog andere mensen blootgesteld aan het asbest in de voertuigen van de MIVB? Ik denk daarbij aan de chauffeurs en de reizigers.*

travailleurs en poste à la STIB ne sont pas ceux qui exerçaient à l'époque du problème. Nous ne sommes d'ailleurs pas ici pour faire le procès des dirigeants actuels, ni même anciens. De plus se pose le problème de l'historique. Les travailleurs d'alors, tous échelons confondus, ne sont plus là pour nous retracer l'histoire de la question et nous faire l'inventaire des problèmes potentiels qui y sont liés.

Du personnel exposé à l'amiante travaille-t-il toujours à la STIB ? Une des caractéristiques des pathologies liées à l'amiante est la longue durée d'apparition des symptômes après l'exposition. Tous ces travailleurs, qu'ils travaillent encore ou non à la STIB, sont-ils suivis et assurés d'une couverture pour maladie professionnelle ? Les gens ont été contaminés dans le cadre de leur emploi. Il est fondamental qu'ils bénéficient d'un suivi et de la prise en charge collective d'un prix qui, pour certains, équivaut à leur vie.

On peut diviser l'histoire de la problématique de l'amiante en deux époques : la première où, en l'absence de toute réglementation, tout était permis et tout existait ; et la seconde où les risques étaient connus, où des mesures ont dû être prises et des réglementations, adoptées.

Or, il nous revient que ces mesures n'ont pas toujours été respectées, notamment dans des dépôts de la STIB. Nous avons recueilli des témoignages de personnes travaillant dans ces dépôts qui auraient été priées, voire contraintes, d'entretenir des pièces contenant de l'amiante sans aucune protection. Bien que, depuis, les responsables de cette situation ne soient plus ceux qui occupent les postes de décision de la STIB, j'aimerais savoir si des sanctions ont été prises. Les procès-verbaux de l'Inspection du travail attestent en effet qu'ici, la réglementation n'a pas été respectée et que ces travailleurs risquent de le payer de leur santé, voire de leur vie.

Des travailleurs de la STIB sont-ils encore amenés à manipuler des éléments contenant de l'amiante ?

Dans les véhicules de la STIB contenant de l'amiante, d'autres publics que le personnel d'entretien et les conducteurs de la STIB - je songe aux voyageurs - ont-ils été exposés à cette substance dangereuse ?

*Bespreking*

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

**De heer Jef Van Damme.-** Dit is een erg belangrijke kwestie. Het is ook een moeilijk dossier, waarin u persoonlijk noch de mensen die vandaag de beslissingen nemen, veel verantwoordelijkheid hebt. Dat maakt het iets gemakkelijker om vandaag op een volwassen manier om te gaan met de problemen uit het verleden en ze op te lossen.

De fundamentele vraag van de mensen die de commissieleden hierover hebben aangeschreven, is hoe we omgaan met de slachtoffers. Het gaat niet over een detail, dit is een kwestie die veel mensen kan raken en in een aantal gevallen ook al raakt.

Worden er vandaag binnen de MIVB nog mensen blootgesteld aan asbest, via het rollend materieel, in de stelplaatsen of hoe dan ook? Het is belangrijk dat u daarover volledige klaarheid schept. Als er inderdaad geen blootstelling meer is, sinds wanneer is dat dan zo?

Mijn tweede vraag betreft de werknemers van de MIVB die al ziek zijn of het nog zullen worden. Wat is het beleid van de MIVB ten aanzien van die mensen? Zoals ook wordt vermeld in de brief die we ontvingen, is er een ex-werknemer van de MIVB die van het kastje naar de muur wordt gestuurd door het Fonds voor Arbeidsongevallen en zijn voormalige werkgever. Bestaat het risico dat zich nog gelijkaardige situaties zullen voordoen? Het is uit den boze dat de MIVB en het Fonds voor Arbeidsongevallen allebei beweren dat het hun probleem niet is. Zoals mevrouw Delforge al zei, kan het twintig tot veertig jaar duren voor de symptomen van de ziekte duidelijk worden. Hoe gaat de MIVB om met zieke werknemers?

Als ik het goed heb begrepen, krijgen alle werknemers die bij de MIVB vertrekken, een waarschuwing mee dat zij mogelijk in contact zijn gekomen met asbest. De schrijvers van de eerder genoemde brief dringen erop aan om in deze brief duidelijk te vermelden of de ex-werknemer al dan niet in aanraking is gekomen met asbest. Dit is zeker mogelijk aangezien bekend is waar de ex-werknemer precies heeft gewerkt en of daar asbest aanwezig was.

*Discussion*

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *Ni vous, ni les responsables actuels ne sont vraiment responsables de cet important dossier difficile.*

*La question fondamentale des personnes qui s'adressent à nous à ce sujet est celle du traitement réservé aux victimes.*

*À l'heure actuelle, des travailleurs de la STIB sont-ils exposés à l'amiante, via le matériel roulant, dans les dépôts ou d'une autre manière ? Si non, depuis quand veille-t-on à ce que plus aucun travailleur n'y soit exposé ?*

*Quelle est la politique de la STIB vis-à-vis des travailleurs malades ou chez qui la maladie pourrait se déclarer dans les 20 à 40 ans qui suivent ? Ces travailleurs risquent-ils, comme c'est arrivé à l'un d'entre eux, de voir leur employeur et le Fonds des accidents du travail se renvoyer la balle ?*

*Tous les travailleurs qui quittent la STIB sont avertis par courrier qu'ils ont été potentiellement exposés à l'amiante. Il devrait être possible de cibler plus précisément les personnes exposées à ce risque, puisque la STIB connaît la localisation précise de l'amiante ainsi que les lieux de travail de ses employés.*

*Notre préoccupation première est celle de la santé des travailleurs actuels et anciens de la STIB, non pas celle de la responsabilité.*

Of het nu gaat om mensen die nog bij de MIVB werken of om ex-werknemers, het moet duidelijk worden of ze al dan niet een risico lopen.

Het gaat om de gezondheid van de werknemers en ex-werknemers van de MIVB. Dat moet onze belangrijkste prioriteit zijn, zonder dat we per se de schuld bij iemand leggen.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Asbest is een bijzonder gevaarlijke stof, maar alleen wanneer het verwerkt wordt, met andere woorden wanneer de vezels zich in de lucht kunnen verspreiden.*

*Arbeidsgeneesheren volgen de personeelsleden van de MIVB die in het verleden mogelijk blootgesteld zijn aan asbest. Aan die dienstverlening komt echter een einde wanneer iemand de MIVB verlaat. Dan wordt de controle overgenomen door de nieuwe werkgever of door het Fonds voor de beroepsziekten. Dat geldt voor alle risico's die werknemers lopen ten gevolgen van fysieke, chemische of biologische oorzaken.*

*Het is niet altijd gemakkelijk om te bepalen wie mogelijk blootgesteld werd, noch of iemand ook daadwerkelijk in contact is geweest met asbest.*

*De MIVB is nooit op de vingers getikt door de arbeidsinspectie en weet niet over welke processen-verbaal u het hebt. Integendeel, de MIVB heeft altijd proactief gehandeld wat de volgende zaken betreft:*

- *procedures (vochtig houden van ruimten, hygiënische regels, enzovoort);*
- *materieel voor individuele bescherming (maskers, kledij);*
- *inventarisering van het aanwezige asbest;*
- *sociaal overleg met een werkgroep van het comité voor preventie en bescherming op het werk;*
- *beschermende maatregelen op verscheidene werkplaatsen;*
- *medische begeleiding.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- L'amiante est, en effet, une substance particulièrement dangereuse, mais seulement lorsqu'elle se présente sous forme friable, quand on la travaille ou qu'on l'usine. Autrement dit : lorsque des fibres sont susceptibles d'être mises en suspension dans l'air et peuvent pénétrer dans les voies respiratoires.

Dans le cadre de la médecine du travail, il existe un suivi médical pour les travailleurs de la STIB susceptibles d'avoir été exposés à l'amiante par le passé. C'est le médecin du travail de l'époque qui, sur la base des activités et des tâches, a déterminé les groupes de travailleurs à surveiller ainsi que les examens médicaux périodiques à réaliser (spirométrie, radiographie). Un examen médical périodique à titre préventif est donc pratiqué.

Lorsque le travailleur quitte l'entreprise, la surveillance médicale réalisée par la STIB prend fin. Elle est alors soit prise en charge par le nouvel employeur, soit par le Fonds des maladies professionnelles. Ce transfert de prise en charge est identique pour tous les risques liés à des agents physiques, chimiques ou biologiques auxquels les travailleurs sont exposés chez un employeur. Il n'est pas toujours évident de déterminer qui est susceptible d'avoir été exposé, ni si une personne a réellement été en contact avec de l'amiante.

La STIB n'a jamais été sanctionnée par l'Inspection du travail et ne voit pas à quels procès-verbaux vous faites référence. Bien au contraire, la STIB a toujours été proactive et a devancé les textes législatifs en la matière, pour :

- la mise au point de procédures (humidification des pièces, mise à disposition d'aspirateurs à filtre absolu, règles d'hygiène...);
- la mise à disposition d'équipements de protection

*Na brieven te hebben ontvangen van twee ex-werknemers van de MIVB, heeft de Brusselse arbeidsinspectie een dossier geopend en een rapport bezorgd aan de toeziende federale minister, mevrouw De Coninck. Voor zover de MIVB weet, is dat dossier ondertussen afgesloten.*

*Er zit geen asbest meer in de voertuigen van de MIVB. Van al het zichtbare asbest in de gebouwen, stations en tunnels bestaat er een inventaris. Zolang de vezels niet kunnen vrijkomen, is er geen gevaar. Het aanwezige asbest wordt jaarlijks gecontroleerd.*

*Als het asbest aangetast is of als er stukken worden verwijderd, gebeurt dat door een gespecialiseerde firma. Er is ook een procedure ingevoerd, die het personeel van de dienst gebouwen helpt om asbest te herkennen en er op de juiste manier mee om te springen.*

*De vergoeding van werknemers die ziek zijn als gevolg van blootstelling aan asbest, is iets voor de sociale zekerheid en meer bepaald voor het Fonds voor de beroepsziekten. Dat fonds onderzoekt het verband tussen de ziekte en de blootstelling op basis van een verklaring van de behandelende arts of de arbeidsgeneesheer. Als het verband erkend wordt, vergoedt het fonds de werknemer of ex-werknemer.*

*Alle werknemers van de MIVB hebben overigens een verzekering voor hospitalisatie en ambulante zorgen en ook ex-werknemers kunnen die verzekering aanhouden tegen een verminderd tarief.*

individuelle (masque, combinaison) ;

- l'établissement d'inventaires liés à la présence d'amiante (véhicules, bâtiments) ;

- la concertation sociale avec un groupe de travail issu du comité de prévention et de protection au travail sur le sujet ;

- les campagnes de mesures sur différents lieux de travail (ateliers d'Ixelles, de Delta et de Belgrade avec le concours du service de santé publique de l'Université libre de Bruxelles (ULB) et sous la surveillance de l'Inspection technique et médicale) ;

- le suivi médical.

À la suite des courriers répétitifs de deux ex-travailleurs de la STIB envoyés à de nombreux mandataires publics, la Direction contrôle du bien-être de Bruxelles (Inspection du travail) dépendant du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, a ouvert un dossier et a fait rapport à sa ministre de tutelle, Mme De Coninck. À la connaissance de la STIB, ce dossier est clôturé.

Il n'y a plus aucune pièce en amiante dans les véhicules de la STIB. Tout l'amiante visible et connu dans les bâtiments, les stations et les tunnels de la STIB, est inventorié et fait l'objet d'un programme de gestion. Les éléments en amiante ne sont pas dangereux tant qu'on ne les "travaille" pas et font l'objet d'une inspection visuelle annuelle.

En cas de dégradation ou dans le cadre d'un renouvellement, l'enlèvement et l'élimination des pièces en amiante sont confiés à une société spécialisée. Enfin, le personnel concerné du service des bâtiments a été formé afin de pouvoir reconnaître les matériaux en amiante en cas de nouvelle découverte, selon une procédure claire et précise.

Le dédommagement des travailleurs malades ayant été exposés à un agent physique, chimique ou biologique est dévolu à la sécurité sociale et, plus particulièrement, au Fonds des maladies professionnelles (FMP). Il appartient au FMP de déterminer le lien éventuel entre la maladie d'un travailleur ou d'un ex-travailleur et son exposition professionnelle sur la base d'une déclaration par le médecin traitant, le spécialiste ou le médecin du travail. Dans le cas où ce lien est reconnu, c'est le



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

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Wij hebben die brieven ontvangen. Ik beschik ook over een uittreksel uit de audit van het controleorganisme AIB-Vinçotte. Die specialisten concluderen dat bepaalde regels inzake asbestbehandeling niet werden nageleefd.*

*Ook uit de persoonlijke getuigenissen blijkt dat de personeelsleden vroeger niet voldoende werden beschermd.*

*Asbest is vooral gevaarlijk als het afbrokkelt en in de lucht terecht komt. In kleine ruimten zoals trams en bussen doet de verwarming de lucht circuleren, en dus eventueel ook de asbestdeeltjes.*

*De slachtoffers van die asbestblootstelling mogen niet aan hun lot worden overgelaten. Daarom vraag ik u om een diepgaand onderzoek in te stellen en na te gaan wie bij de MIVB zou kunnen zijn blootgesteld aan asbest, met inbegrip van de mensen die ondertussen niet meer bij de MIVB werken.*

*Wij kunnen niets meer doen aan de besmettingen die in het verleden hebben plaats gehad, maar wij kunnen wel nagaan of de arbeidsgeneesheer die toen de risicogroepen heeft vastgesteld, een correcte diagnose heeft gemaakt. Wij moeten gebruikmaken van de gegevens waarover wij beschikken en in het achterhoofd houden dat de regels minder streng waren dan nu.*

*Ik vraag u dus om een lijst op te stellen van alle plaatsen en personen die potentieel zijn blootgesteld aan asbest op het MIVB-net.*

*Uw antwoord is niet erg geruststellend.*

FMP qui indemnise ou dédommage le travailleur ou l'ex-travailleur.

Il est à noter que tous les travailleurs de la STIB bénéficient d'une assurance soins de santé - hospitalisation et soins ambulatoires - et que, en cas de départ à la retraite, l'ex-travailleur a la possibilité de continuer à y souscrire à un tarif réduit.

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

**Mme Céline Delforge.**- Nous avons tous reçu les mêmes courriers et j'ai ici un extrait d'audit d'AIB-Vinçotte concernant le traitement de l'amiante. Ces spécialistes de la problématique mettent en avant le non-respect d'une série de règles en matière de traitement de l'amiante.

De même, à moins qu'il ne s'agisse de mensonges, les témoignages que nous avons reçus font état d'un manque de protection dû aux pratiques de l'époque.

J'ai pris note de tout ce qui se rapporte aux réglementations, aux procédures et à la loi, mais le problème n'en demeure pas moins important.

Vous avez rappelé que l'amiante était dangereux sous forme friable et en suspension dans l'air. Or, dans les espaces confinés des trams et des bus, le chauffage fait circuler l'air, et donc éventuellement l'amiante.

Si l'on ne s'occupe plus trop des anciens travailleurs de la STIB, on peut dire que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes, mais cela n'en cache pas moins une série de dysfonctionnements. Il ne serait pas normal que des victimes de l'amiante se retrouvent mises à l'écart !

Je vous demande donc que soit menée une investigation plus sérieuse sur l'historique de la problématique et sur les gens qui auraient été en contact avec de l'amiante dans le contexte de la STIB, même si cela concerne des gens qui n'y travaillent plus. Il faut suivre le dossier des citoyens tombés malades suite au contact avec cette substance.

On ne peut pas empêcher les contaminations passées, mais il faut s'assurer, par exemple, que le jugement du médecin du travail qui a déterminé les

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Ik heb nooit gezegd dat er geen probleem is. Ik heb ook uitgelegd welke maatregelen de MIVB heeft genomen.*

*In het verleden bevatten de bussen inderdaad asbest. Asbest werd indertijd als een fantastisch nieuw product beschouwd. Het werd overal en door iedereen gebruikt.*

*Toen de risico's aan het licht kwamen, heeft de arbeidsgeneesheer van de MIVB maatregelen genomen en medische opvolging georganiseerd. Wanneer de werknemers de MIVB verlaten, kunnen zij die dienstverlening blijven genieten.*

*Er zit ongetwijfeld nog hier en daar asbest in de gebouwen van de MIVB. Wij zullen de nodige voorzorgsmaatregelen nemen wanneer ze worden gesloopt. Daarvoor zijn de nodige plannen uitgewerkt.*

*De MIVB heeft het probleem dus wel degelijk aangepakt.*

**De heer Jef Van Damme.**- Dat geldt alleen voor wie er nu nog werkt.

groupes à risques à l'époque était bien valide. Nous devons nous servir des informations en notre possession en ne perdant pas de vue le manque vraisemblable de rigueur de l'époque de la contamination.

Je vous invite à nous fournir un état des lieux exhaustif des endroits et des personnes susceptibles d'avoir été contaminés par l'amiante au sein de la STIB.

Les éléments que vous me donnez aujourd'hui ne sont pas très rassurants.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je n'ai jamais dit qu'il n'y avait eu aucun problème. J'ai expliqué ce que la STIB a mis en œuvre.

Dans le passé, il y a effectivement eu de l'amiante dans les bus. Mais il y avait de l'amiante partout. À une certaine époque, l'amiante a été considéré comme un produit formidable et novateur. Tout le monde l'utilisait partout. Les graves problèmes causés par cette substance n'ont été découverts que par la suite.

Le médecin du travail de l'époque a mis en place des règles et permis aux gens de se faire examiner. Le problème fut pris en main pour les travailleurs de la STIB.

J'ai également indiqué comment, après avoir quitté le personnel de la STIB, un travailleur pouvait continuer à se faire suivre. Un plan a été élaboré, et il est encore d'application à la STIB.

Il y a certainement encore de l'amiante ici et là dans des bâtiments de la STIB. Lorsque nous les démolirons, nous prendrons les précautions nécessaires. Des plans sont élaborés.

Cette problématique, aigüe dans le passé et persistant aujourd'hui, la STIB l'a vraiment prise en main. Les personnes travaillant pour la STIB qui ont été exposées à l'amiante ont bénéficié d'un suivi médical et elles continuent à y avoir droit.

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Cela concerne seulement les personnes qui y travaillent encore.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Voor diegenen die er niet meer werken, bestaat er een ander systeem, namelijk het Fonds voor de Beroepsziekten.

**De heer Jef Van Damme.**- Blijkbaar is er in het verleden een discussie geweest tussen de NMBS en dat fonds, met als gevolg dat de mensen die na hun vertrek ziek werden, niet werden vergoed of ondersteund. Honderden mensen die inmiddels niet meer bij de MIVB werken, verkeren in dit geval. Ze lopen het risico dat ze geen steun krijgen omdat het fonds dergelijke aanvragen vroeger al heeft afgewezen.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Er zijn twee gevallen bekend van mensen die hun situatie aangeklaagd hebben bij de MIVB. Die gevallen zijn onderzocht, ook door de federale minister die bevoegd is voor de arbeidsinspectie, en de MIVB heeft mij laten weten dat deze dossiers volgens hen afgesloten zijn. Ik kan u niet meer zeggen dan dat. Ik ben er zeker van dat de MIVB deze gevallen ernstig neemt en er zich niet probeert uit te draaien.

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).**- *Volgens een auditverslag van AIB-Vinçotte van 2011 werden sommige procedures in de werkplaatsen niet nageleefd en is een deel van het personeel mogelijk besmet.*

*Er moet worden nagegaan op welke plaatsen er een reëel gezondheidsrisico was.*

*Wij moeten situaties zoals bij de NMBS voorkomen.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Wij zullen nagaan of de MIVB naar aanleiding van het rapport van AIB-Vinçotte*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- *Pour ceux qui n'y travaillent plus, c'est le Fonds des maladies professionnelles qui intervient.*

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).**- *À la SNCB, à la suite d'une discussion avec le Fonds des maladies professionnelles, les personnes qui tombaient malades après leur départ n'étaient ni indemnisées, ni soutenues. Des centaines de personnes qui ne travaillent plus à la STIB ne courent-elles pas le risque de ne pas bénéficier d'un soutien de ce fait ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- *Deux personnes ont dénoncé cette situation à la STIB. Leurs cas ont notamment été étudiés par la ministre fédérale en charge de l'Inspection du travail, et d'après la STIB, ces dossiers seraient clôturés. Je n'en sais pas plus. Je suis certaine que la STIB prend ces cas très au sérieux.*

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

**Mme Céline Delforge.**- Selon un rapport d'audit d'AIB-Vinçotte daté de 2001, certaines procédures ne sont pas respectées dans les ateliers et une partie du personnel est potentiellement contaminé.

AIB-Vinçotte a procédé à des investigations qui prouvent que des erreurs manifestes ont été commises et que certaines choses ont été prises à la légère.

Une mini-enquête s'impose, pour vérifier où existaient des risques réels, qui n'ont pas été pris en compte à l'époque.

Tout comme mon collègue Jef Van Damme, je suis soucieuse d'éviter que la situation vécue par les travailleurs de la SNCB ne se répète pour d'autres travailleurs.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Nous vérifierons si le rapport d'AIB-Vinçotte a incité la STIB à organiser des campagnes de mesure sur

*metingen heeft uitgevoerd op een aantal werkplaatsen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF**

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

**betreffende "de plaatsing van antiparkeervoorzieningen".**

**De voorzitter.-** Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

#### **MONDELINGE VRAAG**

**De voorzitter.-** Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer De Wolf.

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF**

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

**betreffende "de instructie aan de gemeenten om tegen 1 januari 2014 parkeer-retributiereglementen aan te nemen".**

**De voorzitter.-** Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

divers lieux de travail.

*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF**

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

**concernant "le placement des dispositifs anti-stationnement".**

**M. le président.-** À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est retirée et transformée en question écrite.

#### **QUESTION ORALE**

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle la question orale de M. De Wolf.

#### **QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF**

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

**concernant "la consigne aux communes d'adopter, pour le 1<sup>er</sup> janvier 2014, des règlements-redevances de stationnement".**

**M. le président.-** À la demande de l'auteur, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

**INTERPELLATIE**

**De voorzitter.-** Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Ozdemir.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW MAHINUR OZDEMIR**

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

**betreffende "de uitbreiding van het systeem 'Fix my street' naar problemen in verband met netheid".**

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, wordt de interpellatie geacht te zijn ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

\_\_\_\_\_

**INTERPELLATION**

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

**INTERPELLATION DE MME MAHINUR OZDEMIR**

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

**concernant "l'extension du système 'Fix my street' aux problèmes de propreté".**

**M. le président.-** En l'absence de l'auteur, l'interpellation est considérée comme retirée et transformée en question écrite.

\_\_\_\_\_