



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 22 JANUARI 2014**

—

**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 22 JANVIER 2014**

—

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES	5
- van de heer Vincent De Wolf	5
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de aankondiging van drie tramlijnen van 'De Lijn' naar Brussel".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Serge de Patoul, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Danielle Caron, de heer Hervé Doyen, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Vincent De Wolf.</i>	6
- van mevrouw Cécile Jodogne	15
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de bestelling van elektrische taxi's".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	16
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de motortaxi's".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	17

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	5
- de M. Vincent De Wolf	5
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "l'annonce de trois lignes de trams 'De Lijn' à Bruxelles".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Serge de Patoul, Mme Céline Delforge, Mme Danielle Caron, M. Hervé Doyen, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Vincent De Wolf.</i>	6
- de Mme Cécile Jodogne	15
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la commande de taxis électriques".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	16
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "les taxis-motos".	
<i>Discussion – Oratrices : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	17

MONDELINGE VRAGEN	19	QUESTIONS ORALES	19
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	19	- de Mme Viviane Teitelbaum	19
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 overstroming, op 3 december 2013, van het metrostation Beurs".		concernant "l'inondation du 3 décembre 2013 à la station Bourse".	
- van de heer Didier Gosuin	21	- de M. Didier Gosuin	21
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 steunzitjes in het metrostation Demey in Oudergem".		concernant "des assis-debout à la station de métro Demey à Auderghem".	
- van de heer Pierre Migisha	23	- de M. Pierre Migisha	23
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 incidenten op de metro-sporen".		concernant "les incidents sur les voies de métro".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	26	- de Mme Viviane Teitelbaum	26
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 "het gratis vervoer van de MIVB tijdens oudejaarsnacht".		concernant "le transport gratuit assuré par la STIB la nuit du nouvel an".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

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 aankondiging van drie tramlijnen van 'De Lijn' naar Brussel".

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).*- *Op 6 december 2013 keurde de Vlaamse regering het tracé van drie tramlijnen van De Lijn goed, gelegen in het Brussels Gewest, met een totale lengte van 60 kilometer, die in 2020 operationeel worden.*

Op welke manier werd er in dit dossier samengewerkt en overleg gepleegd en welke impact heeft het project op de activiteit van de MIVB inzake het gebruik van het netwerk, de aanpassing van de dienstverlening, de reïssnelheid en de al dan niet gezonde concurrentiepositie tegenover De Lijn?

Het communiqué van de Vlaamse regering stelt dat één lijn Willebroek met Brussel-Noord zal verbinden waarbij vanaf de Ring de rails van de MIVB worden gebruikt. Het spreekt voor zich dat de MIVB hiermee eerst moet instemmen.

Het tweede traject verbindt Brussel-Noord met de luchthaven. Dat verbaast ons, daar die lijn via de NAVO loopt, waar ook al twee tramlijnen van de MIVB en twee buslijnen liggen, waaronder lijn 12 tussen station Luxemburg en de luchthaven.

Is die lijn wel noodzakelijk? Tramlijn 62 zou vanaf

INTERPELLATIONS

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

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 "l'annonce de trois lignes de trams 'De Lijn' à Bruxelles".

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Le gouvernement flamand a approuvé le 6 décembre 2013 le tracé de trois lignes de tram De Lijn en Région bruxelloise, pour une longueur totale de 60 kilomètres, lesquelles devraient être opérationnelles dès 2020.

La question qui se pose à nous tous est celle de la collaboration et de la concertation qui ont entouré ce projet, comme nous l'avons déjà souligné pour la problématique du ring. D'autres questions se posent quant à l'impact de ce projet sur l'activité de la STIB en termes de fréquentation de son réseau, d'adaptation de services, de vitesse commerciale et de relation concurrentielle saine ou non avec l'opérateur De Lijn.

Le communiqué du gouvernement flamand précise qu'une ligne reliera Willebroek à Bruxelles-Nord en empruntant, au départ du ring, les rails de la STIB. Il semble a priori évident qu'un accord de la STIB doive intervenir pour que cela puisse fonctionner.

Le deuxième traject reliera Bruxelles-Nord à l'aéroport. Nous sommes surpris car cette ligne passerait par l'OTAN, site déjà desservi par deux lignes de tram de la STIB et deux lignes de bus,

de NAVO zelf naar de luchthaven kunnen rijden, en in de andere richting eindigen in het station Brussel-Noord, zoals oorspronkelijk werd beoogd.

Steunt de beslissing van de Vlaamse regering op overleg met het Brussels Gewest? Waarom maakte de Vlaamse regering daar dan geen melding van in haar communiqué?

Wat zijn de gevolgen voor de voertuigen van de MIVB indien de lijn die in Willebroek vertrekt, vanaf de Ring gebruik zou maken van de rails van de MIVB?

Waarom loopt het traject van de trams vanaf de luchthaven naar Brussel-Noord langs de NAVO terwijl een verlengde tram 61 dezelfde route zou kunnen volgen?

Zijn er nog andere onderhandelingen aan de gang met betrekking tot bepaalde lijnen van de MIVB buiten het Brussels Gewest?

Bespreking

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

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*). - *Punt 2 van de resolutie die het parlement recent goedkeurde, zegt dat de regering erover moet waken dat het project van de Vlaamse regering ook de Brusselaars ten goede komt op het vlak van mobiliteit, werkgelegenheid, economie en milieu. Punt 3 stelt dat de netwerken in Brussel complementair moeten zijn en elkaar niet mogen beconcurreren. En punt 4 vraagt het Vlaams Gewest om meer ontradingsparkings aan te leggen in de buurt van de Brabantse tramhaltes en buiten*

dont la ligne 12 reliant la gare du Luxembourg à l'aéroport.

On peut donc s'interroger sur la nécessité de cette ligne. Dans le cadre d'une réciprocité toute naturelle, la ligne de tram 62 pourrait elle-même aller jusqu'à l'aéroport à partir de l'OTAN et, dans l'autre direction, aboutir à la gare de Bruxelles-Nord comme cela était initialement prévu.

La décision prise par le gouvernement flamand le 6 décembre est-elle le résultat d'une concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale, ou, à défaut, d'une information fournie par celle-ci ? Comment expliquez-vous que le gouvernement flamand, dans son communiqué, ne fasse aucune allusion à une telle concertation ?

Quelles seraient les conséquences pour les véhicules de la STIB si la ligne de Willebroek empruntait, à partir du ring, les voies de la STIB jusqu'à la gare de Bruxelles-Nord ?

Pourquoi les trams de De Lijn venant de l'aéroport pourront-ils transiter par l'OTAN pour aboutir également à la de Bruxelles-Nord alors que le tram 62 pourrait être prolongé jusqu'à l'aéroport d'une part, et aboutir à cette gare, d'autre part ?

Enfin, et pour éviter de nouvelles surprises, existe-t-il d'autres négociations qui porteraient sur l'extension de certaines lignes de la STIB en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale ?

Discussion

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

M. Serge de Patoul. - La résolution récemment adoptée par notre assemblée me semble être une bonne référence pour mener le débat introduit par notre honorable collègue.

Le point 2 de cette résolution mentionne la nécessité de veiller à ce que ce projet du gouvernement flamand profite également aux Bruxellois en termes de mobilité, d'emploi, d'économie et d'environnement ; le point 3, celle d'assurer la non-concurrence et la complémentarité

de Ring.

Er is zeker gepraat over technische kwesties, maar is er ook overleg gepleegd over deze drie punten? Sommigen willen immers een sneltram naar het Noordstation die zou concurreren met de lijnen van de MIVB en die, bij gebrek aan tussenstops, ook geen nut zou hebben voor de Brusselaars.

Er bestaan een plan om lijn 94 door te trekken op de Woluwelaan. Wel, deze lijn is ook een perfecte kandidaat om te verlengen tot aan de luchthaven en tot het industrieterrein Keiberg, een bron van werkgelegenheid. Ook een aftakking naar de NAVO is mogelijk.

Volgens het akkoord van 1989 over de inter-regionale lijnen, worden lijnen uitgebaat door de maatschappij die meer dan 50% ervan op haar grondgebied heeft. Wordt dat principe toegepast?

Welke standpunt heeft het Brussels Gewest verdedigd bij het overleg over het Vlaamse project?

Wat heeft dit overleg opgeleverd, met name in verband met tram 62? Die legt nu al driekwart van het traject naar de luchthaven af en kan gemakkelijk worden verlengd.

Wordt het principe toegepast dat de netwerken elkaar geen concurrentie mogen aandoen?

des réseaux en Région bruxelloise ; et le point 4, d'inciter la Région flamande à augmenter le nombre de parkings de dissuasion aux abords de ses arrêts de tram en Brabant flamand et au-delà du ring.

On s'inscrit dans une logique de collaboration et de concertation, mais quelle concertation a eu lieu ? Certes, des discussions ont pris place sur des aspects techniques - lesquels ne posent pas beaucoup de problèmes - mais je voudrais voir les trois points que je viens d'évoquer traduits dans les effets d'une concertation. Il y a cette volonté de faire un "sneltram" allant jusqu'à la gare de Bruxelles-Nord, qui non seulement se trouve en pleine concurrence avec des lignes de la STIB, mais en plus, à défaut d'arrêts intermédiaires, ne profitera pas aux Bruxellois. C'est l'exemple parfait d'une décision allant à l'encontre de la résolution adoptée par notre parlement.

Je prendrai un deuxième exemple : le problème de la ligne 94. On veut prolonger cette dernière jusqu'au boulevard de la Woluwe. Or, ce serait la ligne parfaite pour tracer une prolongation jusqu'à l'aéroport. Elle pourrait également aller jusqu'au parc industriel du Keiberg, un pôle économique et d'emploi fort intéressant pour les Bruxellois. Cette ligne pourrait même se subdiviser et desservir également l'OTAN.

Dans la logique des accords de 1989 entre les Régions sur les lignes intrarégionales, il a toujours été prévu que les sociétés qui exploitent les lignes seraient celles qui gèrent plus de 50% de la ligne sur leur territoire. Où en est-on dans l'application de ce principe ?

Qu'a défendu la Région bruxelloise dans le cadre d'une concertation portant sur ce projet porté par le gouvernement flamand ? Qu'a-t-elle obtenu, particulièrement en ce qui concerne la ligne du tram 62 qui pourrait aisément être prolongée jusqu'à l'aéroport ? La ligne existante représente en effet déjà les trois quarts du trajet. Cette prolongation ne représenterait que le quart restant du fonctionnement actuel et serait donc légère à mettre en œuvre.

Comment le principe de non-concurrence de la résolution a-t-il été appliqué dans le cadre de cette concertation ?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het is duidelijk dat er knopen zijn doorgemaakt in het dossier van de interregionale tramlijnen. Hoe staat het met de aanpassing van de betreffende overeenkomst? Kunt u ons het einddocument bezorgen?*

Een van de vragen die wij ons kunnen stellen is of een nieuwe tramlijn naar de luchthaven van Zaventem nog wel noodzakelijk is. Er rijden al treinen uit Brussel-Noord en Brussel-Centraal naar de luchthaven. We moeten ervoor zorgen dat het openbaarvervoersaanbod voldoende evenwichtig blijft. In de omgeving van Zaventem staan heel wat moderne kantoren leeg terwijl er in Brussel wijken met veel bedrijven zijn waar de files onoplosbaar lijken.

Ik denk niet dat er plots massa's Brusselaars in Zaventem zullen gaan werken. Ik heb niet de indruk dat er in de huidige economische conjunctuur tal van ongeschoolde jobs in de luchthaven worden gecreëerd. De vakbondsacties lijken eerder te wijzen op een banenverlies. Hoe zit het met onze belangen? Hoe kunnen wij de Brusselaars uitleggen dat wij de mobiliteit binnen Brussel niet kunnen verbeteren, terwijl we tegelijk plaatsen buiten het gewest optimaal bereikbaar maken?

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

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

Mme Céline Delforge.- Je vais me référer à notre excellente résolution adoptée en consensus dans cette commission. Manifestement, des décisions sont prises et l'on avance dans le dossier des trams transrégionaux. Je voudrais donc vous interroger sur cette fameuse convention qui devait être révisée.

J'imagine que vous avez attentivement suivi nos travaux, au cours desquels nous avons dit que, s'il fallait revoir la convention pour ajouter ces trams-là, nous aimerions pouvoir discuter d'une série d'autres choses, par exemple de la chaussée de Waterloo où seuls des bus des sociétés TEC et De Lijn circulent.

Où en est la révision de cette convention ? Pourriez-vous nous transmettre le document s'il a été finalisé ?

D'autre part, je m'interroge sur l'hyperaccessibilité que nous sommes en train d'offrir à l'aéroport de Zaventem. Il y a aussi des trains qui vont des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Central à Zaventem. La distorsion de concurrence en termes d'accessibilité devient assez inquiétante entre ce pôle d'emploi qui connaît un vide locatif de bureaux qui ne sont pas du tout obsolètes à des prix moindres et d'autres pôles bruxellois où les entreprises se plaignent de la congestion.

Je m'inquiète quant à notre clairvoyance. Ne voit-on pas de problème à ce qu'une série d'entreprises tertiaires se délocalisent dans les bureaux vides de Zaventem ? Les Bruxellois auront-ils soudainement besoin d'aller travailler à Zaventem ? Je n'ai pas l'impression que, dans la conjuncture économique actuelle, la création d'emplois non qualifiés batte vraiment son plein à l'aéroport. Les actions syndicales qui ont lieu dans ce coin-là me semblent indiquer une perte d'emplois plutôt qu'une création. Il devient difficile d'expliquer aux Bruxellois qu'on ne peut améliorer leurs trajets à l'intérieur de leur ville alors qu'on crée dans le même temps les conditions de l'accessibilité idéale en dehors de la Région.

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

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Ik kan geen begrip opbrengen voor de aankondiging van de Vlaamse regering.*

We hebben het al vaak gehad over overleg tussen openbare vervoersmaatschappijen. Het is goed dat het Vlaams Gewest in Brussel wil investeren, maar waarom is Vlaanderen niet bereid tot overleg?

Heel wat bussen zijn vrijwel leeg als ze aankomen aan Brussel-Noord. Zo wordt het fileprobleem alleen maar erger. De Lijn wil openbaar vervoer naar Brussel inleggen, maar de MIVB mag niet buiten het Brussels Gewest komen, al zou dat nuttig zijn voor Brusselaars die in Vlaanderen werken.

Om naar de luchthaven in Zaventem te reizen, kan je de trein nemen. Tramlijnen 62 en 55 zouden ook tot Zaventem kunnen worden verlengd, en misschien rijdt de metro ooit wel eens tot de luchthaven. En dan heb ik het nog niet over de talloze bussen naar Zaventem. Er is een overaanbod op die route.

Ik las in de krant dat de directie van de MIVB tegen de Vlaamse tramlijnen is. Kunt u dat toelichten?

Het kan de mensen niet schelen of ze een trein, tram of bus moeten nemen, als ze maar snel op hun bestemming zijn. Er bestaat helaas geen uniform tariefsysteem voor de MIVB en De Lijn, waardoor het vaak moeilijk is om openbaar vervoer van die twee maatschappijen te combineren.

Zijn de gewesten en gemeenten bereid om alle nodige stedenbouwkundige vergunningen te verstrekken, ook al is er te weinig overleg tussen de openbare vervoersmaatschappijen onderling en met het Brussels Gewest?

Mme Danielle Caron.- Je ne comprends pas cette annonce du gouvernement flamand dans la presse et je remercie mon collègue d'avoir demandé des éclaircissements à ce sujet.

La concertation entre opérateurs de transport public est un sujet récurrent. Que la Région flamande souhaite investir en Région bruxelloise peut être une bonne chose, mais pourquoi ce manque de réciprocité ? Nous en avons déjà débattu dans le cadre du projet Mobilitévisie De Lijn 2020 et nous avons alors demandé une concertation entre opérateurs.

De nombreux bus arrivent quasiment vides à la gare de Bruxelles-Nord et l'on se demande pourquoi ils encombrant la voirie de notre Région. Des projets de De Lijn prévoient l'accès en Région bruxelloise, mais la STIB ne peut pas en sortir. Or une telle possibilité serait utile à ceux qui souhaiteraient travailler en Région flamande.

Pour se rendre à l'aéroport de Bruxelles National, il existe un train. La ligne de tram 62 en travaux pourrait quant à elle être prolongée, tout comme la ligne 55, pour parvenir jusqu'à Zaventem, ce qui pourrait être aussi un jour accompli par le métro. Et je ne mentionne pas les lignes de bus 11, 65 et 21, après 20 heures. Les doublons sont donc nombreux.

La presse annonce que les administrateurs de la STIB seraient opposés à ces nouvelles lignes de tram. Qu'en est-il ?

Peu importe, pour le voyageur, qu'il doive prendre un train, un tram ou un bus. Ce qui l'intéresse, c'est de pouvoir se déplacer rapidement. Naguère, il était possible de voyager avec De Lijn dans l'heure où l'on avait acheté un titre de transport de la STIB, mais les Bruxellois ne pouvaient pas bénéficier de billets leur donnant accès au réseau de De Lijn avec la tarification ou l'abonnement de la STIB. Je songe surtout aux habitants d'Evere et de Woluwe-Saint-Lambert, qui éprouvent parfois des difficultés à se déplacer hors de la Région bruxelloise et vers le centre-ville. Malheureusement, il n'existe pas de tarification unique. Si l'époque du réseau de transport national est révolue, le voyageur apprécierait un système qui lui permette de passer aisément d'un opérateur à l'autre.

Les Régions et les communes sont-elles prêtes à délivrer tous les permis d'urbanisme nécessaires,

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Deze vraag werd al eens gesteld op 6 november 2013. Mevrouw Jodogne meldde toen dat de gemeente Schaarbeek vertegenwoordigers van de MIVB en De Lijn had ontmoet, wat erop wees dat de MIVB samenwerkte met De Lijn.*

Minister Grouwels gaf destijds toe dat het principe van wederkerigheid wat de exploitatie van de lijnen betreft, wel werd nagestreefd niet expliciet werd vermeld in de akkoorden. Dit punt was zeer technisch en behoefde opheldering. Hoe ver staat het daarmee? Hoe verlopen de contacten tussen het Brussels en het Vlaams Gewest en tussen De Lijn en de MIVB?

Het gevaar bestaat dat we op termijn worden omringd door een bijzonder voluntaristisch en rijk Vlaams Gewest dat tal van initiatieven neemt op Brussels grondgebied, terwijl de MIVB er niet in slaagt de mobiliteitsproblemen op te lossen.

Een samenwerking tussen beide gewesten en de twee openbaarvervoersmaatschappijen valt vanuit intellectueel oogpunt dan wel te verdedigen, maar moet ook politiek haalbaar blijven. Samenwerking moet in twee richtingen verlopen. Waarom wordt er niet meer samengewerkt aan de ontwikkeling van de stadsgemeenschap, het beste instrument om een intergewestelijke confrontatie te vermijden? We moeten ons concentreren op een grondgebied dat overeenstemt met de geopolitieke realiteit van Brussel en de grens van de negentien gemeenten overstijgt.

malgré l'absence de concertation entre les opérateurs et avec la Région bruxelloise ?

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

M. Hervé Doyen.- Je ne peux que me rallier aux interrogations de M. De Wolf. Nous serons particulièrement attentifs aux réponses qui seront données par Mme Grouwels.

Ces questions avaient déjà été posées le 6 novembre 2013 et, à l'occasion du débat qui s'en était suivi, Mme Jodogne était intervenue de manière très pertinente. Elle nous avait fait savoir que, le matin même, la commune de Schaarbeek avait rencontré conjointement les représentants de la STIB et de De Lijn, preuve que la STIB travaillait avec De Lijn sur ces problématiques de trams.

Dans sa réponse aux interpellations, Mme Grouwels reconnaissait que la réciprocité de l'exploitation non explicitement prévue dans les textes était bien leur volonté, et que, sur ce point, le texte particulièrement technique avait dû être clarifié ou devait l'être. Cela rejoint les questions qui ont été posées ici. Où en sommes-nous dans cette convention et dans les rapports entre la Région bruxelloise et la Région flamande et entre De Lijn et la STIB ?

Par ailleurs, je suis assez sensible à l'intervention de Mme Delforge : nous risquons en effet de nous retrouver in fine dans une situation où nous aurions à nos portes et en nos murs une Région flamande très volontariste et dotée de moyens, qui mettrait toute une série de dispositifs en place sur notre territoire. Dans le même temps, notre propre opérateur historique, la STIB, serait dans l'incapacité de répondre au minimum à la pénibilité de l'accès aux transports publics, à la saturation du réseau bruxellois de bus, de trams et de métros.

Enfin, si l'idée de collaborations intéressantes entre deux Régions, d'une part, et entre les deux opérateurs de transport public que sont De Lijn et la STIB, d'autre part, se défend intellectuellement, encore faut-il que cela soit tenable politiquement. Il ne peut y avoir de collaboration à sens unique. Je ne comprends pas pourquoi ces collaborations ne se développent pas davantage dans le contexte du développement de la communauté urbaine, qui me semble être le meilleur outil pour ne pas nous

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik vind het verbazend dat sommige commissieleden blijven spreken over trams van De Lijn. Die vervoersmaatschappij mag dan wel de studies in het Vlaamse Gewest aansturen, maar er werd nog geen beslissing genomen over de financiering, het exploitatietype of de commercialisering van de interregionale tramlijnen. Het gaat dus niet om Vlaamse trams die louter op grond van een Vlaamse beslissing de sporen van de MIVB zullen gebruiken, maar wel om lijnen waarvan de kenmerken (tracés, haltes, frequenties, begin- en einduur van de dienstverlening, type voertuigen) in overleg worden vastgelegd, met het oog op een geïntegreerd en coherent vervoersnet.*

De beslissing van de Vlaamse regering vloeit voort uit een objectieve kosten-batenanalyse van deze lijnen en de tracéstudies. Mobiel Brussel en de MIVB werden bij deze studies betrokken. Uiteindelijk werd een consensus bereikt over drie van de vier lijnen. De nieuwe tramlijnen zijn bijzonder gunstig voor Brussel, aangezien ze vooral de dichtst bevolkte gebieden van het Brussels Gewest en de Rand zullen doorkruisen.

Oorspronkelijk zouden die tramlijnen van veel verder komen. We hebben de trajecten ingekort om de dichtst bevolkte wijken voorrang te geven en hebben geprobeerd om de nieuwe tramlijnen zo goed mogelijk te laten aansluiten op het Brussels net.

De samenwerking tussen de gewesten en de vervoersmaatschappijen wordt meermaals in de officiële documenten vermeld. De bedoeling is om het overleg met de betrokken gemeenten voort te zetten.

De trajecten binnen Brussel zijn niet opgenomen in de beslissing van de Vlaamse regering. Twee trajecten kunnen worden overwogen, tussen de Heizel en de Noordwijk. De MIVB is bezig om

retrouver dans une confrontation interrégionale. Il faut travailler davantage sur un terrain qui corresponde à la réalité géopolitique de Bruxelles, qui s'étend bien au-delà de la frontière des dix-neuf communes dans son hinterland économique.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je trouve toujours aussi étonnant que des membres de l'assemblée s'obstinent à parler de "trams de De Lijn". Même si, aujourd'hui, c'est cette société de transport qui pilote les études en Région flamande (là où il y a le plus d'infrastructures nouvelles à réaliser), aucune décision n'a été prise quant au financement, au type d'exploitation ou à la commercialisation des lignes de tram interrégionales. C'est d'ailleurs comme cela qu'il faudrait les appeler exclusivement, car c'est bien de "lignes interrégionales" qu'il s'agit. Il ne s'agit nullement de "trams flamands" qui seraient implantés unilatéralement par la Flandre et qui occuperaient les voies de la STIB, mais bien de lignes dont les caractéristiques (tracés, arrêts desservis, fréquences, heures de début et fin de service, types de véhicules, etc.) seraient déterminées ensemble, dans l'optique de créer un réseau de transport intégré et cohérent.

La décision du gouvernement flamand fait suite à l'analyse objective menée dans le cadre de l'étude de l'analyse des coûts et bénéfiques pour la société de ces lignes et des études de tracé.

Bruxelles Mobilité et la STIB ont été impliquées dans ces études. La proposition de retenir trois lignes sur les quatre en phase de lancement a fait consensus. La décision du gouvernement flamand fait d'ailleurs explicitement référence à la celle de notre gouvernement de février dernier. Vous aurez certainement observé que le choix retenu est particulièrement favorable à Bruxelles, puisqu'il s'agit des zones les plus densément peuplées de notre Région et de sa proche périphérie en Région flamande qui bénéficieront, en priorité, de ce service, avant la périphérie lointaine.

Vous vous souvenez peut-être de l'exposé qui a été fait dans ce parlement par des représentants de De Lijn. La première idée qu'ils avaient développée était de faire venir ces lignes de tram de très loin. On a raccourci les trajets pour favoriser la zone la

hiervoor voorstellen uit te werken.

In juli 2013 heeft de regering ingestemd met de tram Tour & Taxis die het Bockstaelplein met het Noordstation zal verbinden. Dankzij de aanvullende interregionale lijn zal er een performant netwerk ontstaan dat de Brusselse wijken niet alleen met elkaar maar ook met de Noordrand verbindt.

De verbinding naar de luchthaven uit het interregionaal tramproject en de verlenging van tram 62 die in het beheerscontract van de MIVB wordt vermeld, vormen eenzelfde project. Er is nooit sprake geweest van concurrentie of overlapping. De bedoeling is om te zorgen voor een goede verbinding tussen de luchthaven, de NAVO, het Meiserplein en de Noordwijk.

Het mandaat van de regering aan de MIVB heeft in de eerste plaats de optimalisering van het MIVB-net binnen het gewest tot doel. De uitbreidingen die in het beheerscontract worden vermeld, betreffen alle uitbreidingen binnen Brussel. De MIVB kan niettemin overwegen om uitbreidingen buiten het gewest te bestuderen, bijvoorbeeld in de richting van het station Ruisbroek of andere bestemmingen in de nabije Rand.

De interregionale trams zijn geen eenzijdig Vlaams project, maar een project dat in samenwerking met Brussel tot stand zal komen. Er moeten nog heel wat zaken worden besproken, zoals de taakverdeling met betrekking tot de realisatie en de financiering van de studies en de infrastructuur, de tariefintegratie, de trajecten en de haltes. Buiten Brussel zouden de interregionale trams als sneltrams rijden, maar het gewest en de MIVB hebben erop gehamerd dat die trams binnen Brussel aan voldoende haltes moeten stoppen.

plus dense, à savoir la périphérie proche de Bruxelles, et tenter de s'aligner sur les lignes bruxelloises existantes.

La collaboration entre les Régions et les opérateurs est mentionnée à de nombreuses reprises dans les documents officiels et, en particulier, dans le dossier de presse remis lors de la présentation de la décision du gouvernement flamand. Il est d'ailleurs prévu de continuer les concertations avec les communes concernées.

Les tracés à l'intérieur de Bruxelles ne font pas partie de la décision du gouvernement flamand. Deux tracés sont envisageables entre le Heysel et le quartier Nord. La STIB est en train de dessiner des propositions. En juillet dernier, notre gouvernement s'est prononcé sur la réalisation du tram de Tour & Taxis qui connecterait la place Bockstael et la gare de Bruxelles-Nord.

Les synergies sont évidentes, car en couplant cette infrastructure avec la ligne interrégionale, on aurait un tracé très performant qui offrirait de nouvelles liaisons à l'intérieur de Bruxelles, mais aussi entre différents quartiers et la périphérie Nord.

Concernant la ligne de l'aéroport, je vous confirme que la liaison évoquée dans le projet de tram interrégional et le prolongement de la ligne de tram 62 évoqués dans le contrat de gestion de la STIB sont évidemment un seul et même projet. Il n'a jamais été question d'une quelconque concurrence ou de doublons. L'objectif visé est bien de créer une liaison performante entre l'aéroport, le site de l'OTAN, la place Meiser et le quartier Nord, et la STIB œuvre en ce sens.

Le mandat donné à la STIB par le gouvernement implique en premier lieu l'optimisation de son réseau à l'intérieur de la Région et les extensions visées à l'article 26 de son contrat de gestion, qui sont toutes intrabruelloises. La STIB a, toutefois, tout le loisir d'envisager d'étudier des extensions de lignes hors de la Région, par exemple en direction de la gare de Ruisbroek ou d'autres destinations en proche périphérie.

La bonne collaboration qui se met en place entre les Régions et les opérateurs pour le projet de Réseau Brabant servira évidemment de guide pour en envisager les contours : par exemple, le partage des tâches pour la réalisation des études et projet, ou les

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Dit antwoord brengt mij nog meer in verwarring. U zei dat er overleg heeft plaatsgevonden?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Inderdaad, al maanden geleden!*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Verliep dat via briefwisseling of werd er echt vergaderd? Zijn er verslagen van de vergaderingen? Kan deze commissie de betreffende stukken ontvangen?*

Blijkbaar zijn ik, alle interpellanten en ook de pers dwazen. Ik citeer een krantenartikel: "De Vlaamse regering heeft het tracé goedgekeurd van drie nieuwe lijnen van De Lijn in Brussel." Ofwel was de persmededeling van de Vlaamse regering slecht geformuleerd, ofwel heeft iedereen de boodschap verkeerd begrepen.

U zegt dat De Lijn verantwoordelijk is voor de infrastructuur in het Vlaams Gewest. Goed, maar een lijn van Zaventem of de NAVO naar Brussel-Noord loopt wel grotendeels over Brussels grondgebied. Betekent dit dat de MIVB een dergelijke lijn zal exploiteren?

modes de financement pour la réalisation de l'infrastructure.

Les trams interrégionaux ne sont donc pas exclusivement flamands. L'opération est menée en collaboration avec Bruxelles, et les deux sociétés de transport public en sont les moteurs. Mais il y a encore beaucoup de choses à discuter, dont l'intégration tarifaire, les tracés, les arrêts et leur nombre en Région de Bruxelles-Capitale... On parle d'un "sneltram" en-dehors de Bruxelles, mais à l'intérieur de la ville, la Région et la STIB ont précisé qu'il fallait s'inscrire dans les fréquences aux arrêts utilisées dans la capitale.

Tous ces détails doivent encore être arrêtés. Le projet avance phase par phase.

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Avez-vous clarifié les choses ? J'endosse la lourde responsabilité de devoir répondre au nom de tous ceux qui ont emprunté le tram de cette interpellation. Pour ma part, je suis encore plus dans le flou qu'avant avoir entendu votre réponse.

Vous nous avez dit qu'une concertation avait été organisée.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Effectivement, il y a déjà des mois !

M. Vincent De Wolf.- A-t-elle pris la forme de réunions ou d'échange de courriers ? Des procès-verbaux ont-ils été établis ? Existe-t-il un dossier sur la question ? Notre commission peut-elle recevoir des pièces informatives en la matière ?

J'ai quelque peu l'impression que tout le monde est idiot : moi le premier, tous ceux qui sont intervenus dans le cadre de cette interpellation ainsi que tous les journalistes qui ont publié des articles sur la question. Pour preuve, voici un titre paru dans la presse : "Le gouvernement flamand a approuvé le tracé de trois nouvelles ligne De Lijn à Bruxelles". Soit le communiqué du gouvernement flamand était mal rédigé - mais vous dites que ce document faisait état de cette concertation, ce que la presse n'a pas remarqué -, soit il a été mal compris. Et, comme nous nous basons tous sur la presse pour vous interroger, il y a un problème.

Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Delforge over de huidige treinverbindingen. Is er behoefte aan een tram tussen Zaventem en Brussel-Noord als er al een trein en andere verbindingen bestaan?

U bent blijkbaar de enige die de Vlaamse persmededeling anders begrepen had en daarmee schept u verwarring. Ik zou dan ook graag documenten zien die uw beweringen staven.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het is duidelijk dat lijn 62 niet bedoeld is om te stoppen aan de gewestgrens, in het midden van nergens. Dat zou u ook niet goed vinden.*

(Vrolijkheid)

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *U vindt Vlaanderen dus het midden van nergens.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Deze zone is bijna een niemandsland, naast de Ring. Het is logisch dat de tram doorrijdt tot Zaventem.*

Over de exploitatie van deze interregionale lijnen is nog niets beslist. De Lijn Vlaams-Brabant heeft geen ervaring met de exploitatie van tramlijnen en zou daarover dus een akkoord kunnen afsluiten met de MIVB.

Vous dites également que la société De Lijn pilote les infrastructures en Région flamande. Je suis d'accord mais, pour créer la ligne Zaventem-OTAN-gare de Bruxelles Nord, De Lijn circule essentiellement en Région bruxelloise. Peut-on dès lors considérer que cette ligne sera exploitée par la STIB ?

De même, je rejoins la question de Mme Delforge concernant les liaisons de train existantes. Est-ce raisonnable de faire aboutir la future ligne 62 qui relierait Zaventem à Bruxelles-Nord, alors qu'un train et d'autres liaisons effectuent déjà ce trajet ?

Votre réponse ne m'a pas apaisé. Je suis même interloqué de constater un tel degré d'opacité dans la communication et les interventions des uns et des autres. Tout le monde avait, comme moi, compris ce qui avait été communiqué par la presse. Or, vous vous inscrivez en faux en la matière. J'aimerais donc obtenir des pièces afin de nourrir le dossier.

Nous resterons attentifs à l'évolution de ce dossier particulièrement bizarre.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Concernant l'exploitation de la ligne 62 vers Zaventem, il est clair que cette ligne n'a pas été conçue pour s'arrêter à la frontière de la Région. Personne n'aurait été d'accord, vous en premier, si elle s'était arrêtée à la frontière de notre Région, dans ce bled.

(Sourires)

M. Vincent De Wolf.- La Flandre, c'est donc le bled pour vous ! C'est intéressant.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Non ! La zone dont je parle est presque un no man's land, à côté du ring. Personne n'aurait pu imaginer cela. Que ce tram continue vers Zaventem est logique.

Concernant l'exploitation de ces lignes interrégionales, rien n'a encore été décidé. Nous pourrions imaginer un accord entre De Lijn Vlaams-Brabant et la STIB. La STIB possède des trams et exploite des lignes. De Lijn Vlaams-Brabant n'a pas cette expertise. La STIB pourrait être chargée de l'exploitation des nouvelles lignes.

De heer Vincent De Wolf (*in het Frans*).- *Is dat nog niet gebeurd?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Tot nu toe heeft het Vlaams Gewest alleen beslist over de tracés op Vlaams grondgebied. Die zouden natuurlijk het best aansluiten op wat er al bestaat in Brussel, bijvoorbeeld op lijn 62.*

We willen ook afspraken maken over de tarieven enzovoort. Het dossier vordert stap voor stap.

De heer Vincent De Wolf (*in het Frans*).- *Ik hoop dat er een compromis uit de bus komt.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Wij maken al gebruik van hetzelfde soort sporen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE

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

betreffende "de bestelling van elektrische taxi's".

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

M. Vincent De Wolf.- Ce n'est pas encore fait ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Rien n'a encore été fait à ce propos. Actuellement, la Région flamande a seulement décidé des tracés situés sur son territoire. Évidemment, il serait intéressant qu'ils finissent par s'accorder avec ce qui existe déjà à Bruxelles. Par exemple, cette ligne 62, qui passe au boulevard Léopold III ne devrait pas s'arrêter à la frontière régionale, et ce serait bien que le tracé de la ligne flamande s'en rapproche.

Nous allons tenter de nous accorder au mieux en matière de tarifs, etc.

Le dossier avance pas à pas.

M. Vincent De Wolf.- À défaut de s'entendre sur une voie de tram, espérons trouver une voie de compromis.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous exploitons déjà le même type de voies.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉCILE JODOGNE

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

concernant "la commande de taxis électriques".

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

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

betreffende "de motortaxi's".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *In maart 2012 werd een motortaxidienst opgericht in Brussel. Dat systeem, dat in Parijs al bestaat, was bedoeld om het fileprobleem tegen te gaan en de klanten een snel alternatief voor klassieke taxi's aan te bieden.*

Spijtig genoeg kunnen de uitbaters amper het hoofd boven water houden. Een van de bedrijven ging al failliet. Van de zes oorspronkelijke uitbaters blijven er nog maar drie over.

Vaak vervoeren de uitbaters maar één of twee klanten per dag. Volgens hen komt dat door een gebrek aan bekendheid en aan steun van het Brussels Gewest. Zo krijgen de uitbaters geen standplaats aan de stations en mogen ze er geen reclame maken voor hun diensten.

U verkondigde in de pers dat het systeem nieuw is en dat het daarom enige tijd zal duren voordat het op kruissnelheid komt. Het is echter noodzakelijk dat de motortaxibedrijven voldoende zichtbaar zijn en de nodige middelen krijgen om de concurrentie met klassieke taxi's aan te kunnen.

Hoeveel bedrijven baten vandaag motortaxi's uit en hoeveel waren er oorspronkelijk gepland? Hoeveel motortaxi's rijden er vandaag in het gewest rond?

Welke middelen hebt u gebruikt om de dienstverlening zichtbaarder te maken? Werden er al campagnes gevoerd of hebt u plannen in die richting?

Waarom zijn er op strategische plaatsen in de stad geen standplaatsen voor motortaxi's? Zijn de tarieven voor die plaatsen dezelfde als voor klassieke taxi's?

**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 taxis-motos".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- En mars 2012, un nouveau service de taxis-motos était lancé à Bruxelles. Il était prévu que treize taxis-motos soient mis en service. Ce système, inspiré du dispositif parisien, visait à désengorger Bruxelles et à offrir aux utilisateurs du système classique des taxis un moyen de déplacement différent et rapide dans la capitale.

Malheureusement, les sociétés exploitantes peinent à garder la tête hors de l'eau et mettent progressivement la clef sous le paillason. Récemment, la presse faisait écho de la faillite d'une de ces sociétés et expliquait qu'il ne restait à présent que trois exploitants sur les six initialement annoncés.

Ces exploitants ne totalisent parfois qu'un à deux clients par jour et les responsables de ces sociétés pointent du doigt leur manque de visibilité et de soutien de la Région qui, selon eux, n'était présente que pour le lancement du système. De surcroît, ils ne parviennent pas à obtenir un emplacement stratégique dans des lieux tels que les gares et ne disposent pas des autorisations nécessaires pour y afficher la publicité de leur service.

Vous aviez annoncé dans la presse qu'il s'agissait d'un nouveau concept qui mettrait du temps à s'installer. Toutefois, assurer une visibilité à ces sociétés et leur donner les outils nécessaires pour assurer leur compétitivité par rapport aux taxis classiques est une condition nécessaire si l'on souhaite que ce système fonctionne sur le long terme.

Combien de sociétés sont-elles exploitantes de taxis-motos ? Combien d'exploitants avait-on prévus initialement ? Combien de motos-taxis

circulent encore à l'heure actuelle ?

Quels moyens avez-vous utilisés afin d'assurer la visibilité de ces motos-taxis ? Des campagnes publicitaires ont-elles été réalisées ou sont-elles prévues pour soutenir ce système ?

Pourquoi n'y a-t-il pas d'emplacements réservés aux motos-taxis dans des lieux stratégiques ? Les tarifs de ces emplacements sont-ils les mêmes pour les motos-taxis que pour les taxis classiques ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Naar aanleiding van een tweejarig proefproject met motortaxi's werd op 3 augustus 2011 een oproep voor kandidaten verspreid. Het was de bedoeling om vijftien vergunningen voor de uitbating van motortaxi's te verstrekken. Er werden zeven dossiers ingediend voor in totaal dertien motoren. Elke kandidaat mocht van start gaan. Tot dusver liet slechts één uitbater weten dat hij er de brui aan had gegeven. Hij baatte twee motortaxi's uit.

Opdat de motortaxi's voldoende zichtbaar zouden zijn, kregen ze dezelfde kleuren als de klassieke taxi's. In maart 2012 organiseerden we een persconferentie om het nieuwe systeem bekend te maken.

In september 2012 organiseerde mijn administratie een wedstrijd. De winnaar kreeg een motortaxi-abonnement ter waarde van 560 euro.

In dezelfde periode verdeelden we op strategische plaatsen flyers met de contactgegevens van de motortaxibedrijven. De uitbaters kregen ook zelf een duizendtal folders om reclame te maken.

Om gebruik te mogen maken van taxistandplaatsen, moeten uitbaters een gewestbelasting van 575 euro per voertuig betalen. Aangezien de dienstverlening met motortaxi's zich nog in een testfase bevindt, is er nog geen rekening mee gehouden in de regeling

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dans le cadre d'un projet pilote d'une durée de deux ans, l'appel aux candidats publié au Moniteur belge du 3 août 2011 prévoyait la délivrance de quinze autorisations d'exploiter un service de transport de personnes par moto. L'administration a accusé réception de sept dossiers de candidature portant sur treize motos. Chaque candidat a obtenu le nombre de motos souhaité. À l'heure actuelle, une seule société a informé l'administration de son arrêt d'activités. Son autorisation portait sur deux motos.

Pour une question de visibilité du service, les motos ont adopté la même identité visuelle que les taxis, à savoir les bandes à damier noir et jaune, ainsi que le numéro d'identification attribué par l'administration. Lors du lancement du service de transport de personnes par moto en mars 2012, nous avons organisé une conférence de presse afin de le faire connaître à un large public.

En septembre 2012, lors de la Semaine de la mobilité, nous avons organisé un concours en collaboration avec mon administration. Le gagnant s'est vu offrir un abonnement d'une valeur de 560 euros.

À la même période et durant deux après-midis, nous avons organisé, à des endroits stratégiques tels que la gare de Bruxelles-Midi, la distribution de flyers affichant les coordonnées des exploitants. Nous avons également fourni aux exploitants un

inzake standplaatsen.

Omdat motors niet als taxi's worden beschouwd en er geen gewestbelastingen voor moeten worden betaald, mogen de uitbaters de taxistandplaatsen niet gebruiken. De uitbaters wisten dat voordat ze zich kandidaat stelden. Ze mogen hun diensten enkel aanbieden aan mensen die de motorbestuurder op straat aanspreken of een motortaxi hebben gereserveerd. Het is immers niet de bedoeling om oneerlijke concurrentie met de klassieke taxisector teweeg te brengen.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Het is niet omdat de uitbaters een en ander op voorhand wisten, dat u hun problemen naast zich moet neerleggen.*

Om het fileprobleem tegen te gaan, stelt de regering motortaxi's voor als alternatief voor klassieke taxi's. Dat gebeurt echter met halfslachtige maatregelen, waardoor het systeem onbekend blijft. U had het over folders, maar ik heb er nooit een gezien!

Motortaxi's zijn totaal onbekend. Een buitenlander die in een Brussels station arriveert, zou meteen motortaxi's in het oog moeten krijgen en uitleg krijgen over het systeem. Voor een motortaxi moet je immers niet in een wachtfile staan.

Het systeem van de motortaxi's is een goed alternatief maar wordt, 'op z'n Brussels', halfslachtig uitgewerkt: de uitbaters moeten betalen en moeten niet betalen, ze mogen wel ergens staan maar mogen zich niet laten zien... Op die manier lukt het uiteraard nooit. Wordt het niet gesteund?

millier de flyers pour qu'ils fassent leur propre publicité.

Pour pouvoir stationner sur les emplacements de taxis, les exploitants doivent payer une taxe régionale de 575 euros par véhicule exploité. Étant donné que le transport rémunéré de personnes par moto est un projet pilote, il n'a pas été incorporé dans la réglementation relative aux taxis. Les exploitants de ce genre de service ne payent dès lors aucune taxe régionale. Leurs véhicules n'étant pas considérés comme des taxis, au sens qu'ils ne paient pour eux aucune taxe régionale, les exploitants du transport rémunéré de personnes par moto ne peuvent garer leurs véhicules sur les emplacements réservés aux taxis. Cette condition entourant le projet pilote était connue des candidats-exploitants avant le dépôt de leur dossier de candidature. Les exploitants ne peuvent mettre une moto qu'au service d'une personne interpellant le chauffeur ou ayant, au préalable, fait une réservation. Ceci fut stipulé pour éviter une concurrence déloyale avec les taxis classiques.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Ce n'est pas parce que cette condition était connue qu'elle constitue forcément un élément convaincant sur le fonctionnement.

Ce gouvernement, pour désengorger la circulation automobile, propose l'alternative à la voiture des taxis-motos. Mais il élabore des demi-mesures qui ne permettent pas aux exploitants de faire leur promotion sur les sites où ils pourraient se faire connaître. Distribuer des prospectus ? Je n'en ai jamais vu un seul !

Les motos-taxis n'ont pas de visibilité. Aux gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, en tant qu'étranger à la ville, la première chose que l'on devrait rencontrer, c'est un chauffeur de moto qui explique le fonctionnement du système pour permettre de bénéficier également de l'alternative sans faire la queue pendant trois quarts d'heure, comme c'est le cas aujourd'hui, une durée qui s'allonge en outre couramment en temps de pluie !

Nous tenons ici une possibilité de solution, et, de nouveau, à la bruxelloise, on propose une demi-mesure : les exploitants de motos-taxis doivent

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het proefproject wordt uiteraard geëvalueerd.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Als u nog lang wacht, geven alle uitbaters er de brui aan.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Slechts twee chauffeurs hebben hun activiteiten stopgezet.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de overstroming, op 3 december 2013, van het metrostation Beurs".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

payer, mais ne doivent pas payer ; ils peuvent être là, mais ne peuvent se montrer ; on peut les prendre, mais on ne peut pas les héler ; et l'on doit savoir à l'avance qu'ils sont là parce que sinon, ils sont absents !

Cela ne peut pas fonctionner ainsi ! Ne pensez-vous pas qu'il est peut-être temps de procéder à une évaluation sur la manière dont ils sont soutenus ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il s'agit d'un projet pilote qui sera évidemment évalué.

Mme Viviane Teitelbaum.- Mais si l'on attend trop longtemps, il n'y aura plus de pilotes pour le projet !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous ai donné les chiffres : il n'y a que deux chauffeurs qui ont abandonné.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "l'inondation du 3 décembre 2013 à la station Bourse".

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Op dinsdag 3 december stroomde rond 15.30 uur het premetrostation Beurs langzaam maar zeker over. Er vormde zich een enorme plas in een van de gangen op de bovenverdieping en op de tussenverdieping, tussen de Go-automaten en de controlepoortjes.*

Die situatie hield meerdere uren aan, zonder dat er iets aan werd gedaan, zodat de reizigers door het nat moesten om de sporen te bereiken.

Wat was de oorzaak van de overstroming? Het water bleek afkomstig te zijn van de plafonds. Het was die dag nochtans vrij zonnig. Wat is de kostprijs van de schade? Hoe lang heeft het geduurd voor er werd ingegrepen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Op 3 december ontstond er in het premetrostation Beurs een lek in de waterleiding. Een technisch team van de MIVB heeft binnen de 30 minuten het probleem opgespoord en het lek gedicht. Vervolgens werd het schoonmaakteam opgeroepen, zodat de dienstverlening kon worden hervat.*

We hebben bijzonder snel gereageerd maar konden niet vermijden dat sommige reizigers natte voeten kregen. De persoon die u verzocht heeft deze vraag te stellen, was niet goed op de hoogte.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Blijkbaar heeft het probleem de hele namiddag aangeslept. Ik weet niet wie u uw antwoord heeft*

Mme Viviane Teitelbaum.- Le mardi 3 décembre, vers 15h30, une inondation s'est lentement formée à la station Bourse. En effet, une énorme flaque recouvrait l'un des couloirs du niveau supérieur et une autre, au niveau intermédiaire, s'étendait entre les automates Go et les portiques de contrôle.

Cette situation a perduré pendant plusieurs heures sans que rien ne soit fait, obligeant les usagers, fort nombreux en heure de pointe et lors des Plaisirs d'hiver, à se mouiller pour rejoindre les voies.

Étant donné que l'eau semblait venir des plafonds et qu'il s'agissait d'une journée assez ensoleillée, avez-vous établi la cause de cette inondation ?

Quel est le coût des dégâts causé par cette inondation ?

Combien de temps a-t-il fallu pour qu'une intervention soit mise en place afin d'améliorer la situation ?

Comment expliquez-vous que les usagers soient restés si longtemps les pieds dans l'eau sans qu'aucune mesure ne soit prise ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le 3 décembre, une fuite d'eau d'une canalisation est survenue à la station Bourse. Une équipe de techniciens de la STIB a identifié et réglé le problème à la source.

La fuite a été identifiée et colmatée en moins de 30 minutes. Les équipes de nettoyage sont immédiatement intervenues après afin de nettoyer la zone et de rétablir le service aux clients. Nous avons donc travaillé très vite, même si quelques personnes ont eu les pieds mouillés. La personne qui vous a demandé de poser cette question a dû être mal informée.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Apparemment, cela a duré tout l'après-midi. Je ne sais pas qui vous a suggéré la réponse, mais nos informations ne

ingefluisterd, maar onze informatie stemt duidelijk niet overeen met de uwe.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de steunzitjes in het metrostation Demey in Oudergem".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (*in het Frans*):- *Na langdurige werken is het metrostation Demey eindelijk operationeel. In de plaats van banken werden er echter steunzitjes geplaatst die weinig praktisch zijn en bijzonder oncomfortabel voor kinderen, kleine mensen, bejaarden en gehandicapten.*

De MIVB denkt eraan die steunzitjes te verwijderen. Wat een verloren geld! Worden de zitjes vervangen door banken waarvan alle reizigers gebruik kunnen maken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*):- *Steunzitjes zijn een nieuwe soort banken op een hoogte van circa 75 cm, waartegen de gebruiker kan aanleunen. Ze worden gebruikt op plaatsen waar men doorgaans niet lang blijft zitten, zoals in een metrostation. Men maakt er steeds vaker gebruik van omdat daklozen er niet op kunnen gaan liggen.*

concordent pas.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "des assis-debout à la station de métro Demey à Auderghem".

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

M. Didier Gosuin.- *Après de trop longs travaux, la station de métro Demey est aujourd'hui opérationnelle. En lieu et place de bancs, les sièges assis-debout qui y ont été installés s'avèrent peu ergonomiques, inconfortables et impraticables pour les enfants, les personnes de petite taille, les personnes âgées et les personnes handicapées.*

La suppression de ces assis-debout envisagée par la STIB, qui constitue un réel gâchis financier, sera-t-elle compensée par le placement de bancs afin de rencontrer les besoins de tous les usagers, les enfants, les seniors et les personnes handicapées également ? La suppression pure et simple de tout siège est inacceptable et constituerait un manque de respect des usagers.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Le type de nouveaux bancs installés à la station Demey est dit "assis-debout". Son utilisation diffère d'un banc traditionnel dont l'assise est à 45cm du sol. Dans le cas d'un siège assis-debout, l'utilisateur s'appuie contre une surface à 75cm de hauteur environ.*

Ce type de banc est utilisé dans les endroits où l'on ne doit pas rester assis longtemps, ce qui est

Steunzitjes vragen bij het opstaan minder inspanning, wat een groot voordeel is voor ouderen en personen die slecht te been zijn. Men hoeft bovendien zijn rugzak of handtas niet af te nemen. Het is echt een nieuwe manier van zitten.

Als men de zitjes correct gebruikt, is de zithouding minder belastend voor de onderrug. De correcte houding is om het bekken in de daartoe bestemde holte te laten rusten.

Binnenkort worden de steunzitjes aangevuld met traditionele banken, om alle reizigers tevreden te stellen.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Uw uitleg gaat zeker niet voor alle reizigers op. Aangezien de steunzitjes 75 cm hoog zijn, kan een kind er geen gebruik van maken. En voor bejaarden zijn ze helemaal niet comfortabel en zelfs gevaarlijk.*

Ook het argument van de daklozen gaat niet helemaal op. Ze komen niet doorheen de poortjes en aangezien het station Demey niet winddicht is, is het niet zo in trek bij de daklozen.

Ik vraag u om gewone banken te laten plaatsen. De steunzitjes moeten niet worden weggenomen, zoals sommigen al suggereerden, omdat ze mogelijk een nieuwe manier van zitten inluiden. Iedereen heeft echter het recht om comfortabel te kunnen zitten.

typiquement le cas d'une station de métro. On y a également de plus en plus recours pour éviter que les sans domicile fixe s'y allongent pour s'endormir, un problème courant dans les stations de métro.

S'appuyer plutôt que s'asseoir permet de fournir un moindre effort car on se relève plus facilement que si l'on était assis à 45cm du sol. Cela constitue un grand avantage pour les personnes âgées et les personnes qui ont mal aux jambes. Cette manière de s'appuyer permet aussi de ne pas devoir enlever son sac à dos ou son sac à main avant de s'asseoir, par exemple. C'est une nouvelle façon de s'asseoir. Une simple recherche "banc assis-debout" sur internet vous fournira une multitude d'exemples.

De plus, en utilisant correctement le banc, on se rend compte que cette position soulage le bas du dos. Or, de plus en plus de personnes souffrent de douleurs lombaires et il est fréquent pour ces personnes de se coincer le dos en se relevant d'une position assise trop basse. Pour ces personnes, la position induite par le siège assis-debout est bien plus confortable.

Bien évidemment, on ne s'assoit pas sur ce banc en se positionnant sur le dessus et en laissant pendre les jambes, mais bien en s'appuyant dans le creux dédié à recevoir le bassin.

Quoi qu'il en soit, cette série de bancs sera accompagnée, dans un futur proche, de sièges traditionnels afin de contenter tous les voyageurs.

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

M. Didier Gosuin.- Je vous remercie d'abord pour l'apologie de cette nouvelle technique que je ne conteste pas sur le plan esthétique, voire sur le plan fonctionnel pour des personnes très valides. Mais les arguments avancés sont de mauvaise foi : s'ils font 75cm de haut, un enfant ne parvient pas à s'y asseoir. Et je vous invite à aller le constater par vous-même : pour des personnes âgées, ce type d'assise est très inconfortable, voire dangereux.

Je note tout de même que vous installerez des banquettes.

Ceci étant, l'argument des sans-abri n'est pas très correct : je ne pense pas que les sans-abri passent les portiques, et en outre, la station Demey, étant ouverte aux vents, n'est pas des plus confortables.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PIERRE MIGISHA**

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

**betreffende "de incidenten op de metro-
sporen".**

De voorzitter.- De heer Migisha heeft het woord.

De heer Pierre Migisha (*in het Frans*).- *Op 13 en 14 december hebben zich twee incidenten voorgedaan op de metroporen. Het metroverkeer moest worden stopgezet ten gevolge van de aanwezigheid van personen in de tunnels. Om elk risico van elektrocutie te vermijden, wordt de stroom in dergelijke gevallen onderbroken.*

Dergelijke incidenten leiden tot onderbrekingen van circa 30 minuten, wat leidt tot ontevredenheid bij de reizigers, vooral tijdens de spitsuren. Ze zouden bovendien steeds vaker voorkomen. Volgens de MIVB werden tussen 2011 en 2012 74 tot 109 personen van de sporen gehaald.

De MIVB ziet twee mogelijke oplossingen. Een eerste bestaat in het plaatsen van portaaldeuren, zoals op lijn 1, zodat de reizigers niet op de sporen kunnen. Een tweede bestaat in de invoering van

Elle est, par ailleurs, équipée de banquettes !

Je vous demande, par respect, que des bancs soient placés. Je veux qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. Certains parmi vos amis politiques souhaitaient l'enlèvement de ces assis-debout, ce qui aurait été une gabegie. Je ne les enlèverais pas car ils peuvent être porteurs d'une nouvelle façon de s'asseoir, mais il faut rencontrer tous les publics, y compris les personnes handicapées, les personnes de petite taille, les enfants, les personnes âgées... C'est le moindre des respects.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. PIERRE
MIGISHA**

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

**concernant "les incidents sur les voies de
métro".**

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

M. Pierre Migisha.- Il nous revient par la presse qu'en date des 13 et 14 décembre, deux incidents sont survenus sur les voies de métro : la circulation a été suspendue en raison de la présence de personnes dans les tunnels. Par mesure de précaution, le courant est coupé en pareille situation pour éviter tout risque d'électrocution, car, contrairement aux autres transports publics électriques, le métro s'alimente à une source de courant se trouvant au niveau du sol.

Les conséquences de ces incidents sont importantes, car ils provoquent une interruption de la circulation pendant près de 30 minutes. Et le mécontentement des usagers est à la hauteur des retards. Cela se produit parfois à des heures de très forte fréquentation du réseau.

Selon la même source, de tels incidents tendent à se

administratieve boetes die schommelen tussen 150 en 500 euro.

Volgens het regeerakkoord zal de regering streven naar een betere frequentie, regelmaat en commerciële snelheid bij de MIVB. Die doelstelling wordt door dergelijke incidenten evenwel ondermijnd.

Welke maatregelen hebt u genomen om dergelijke incidenten te voorkomen? Wordt er nagedacht over kortetermijnoplossingen, aangezien het plaatsen van portaaldeuren bijzonder duur en tijdrovend is?

Wat weet u over de motivering en het profiel van de personen die zich op de sporen begeven?

Welke andere bewustmakingskanalen worden, los van de mededelingen in de stations, aangewend om zoveel mogelijk mensen te bereiken?

Hoeveel kost een onderbreking van het metroverkeer aan de MIVB, in het bijzonder tijdens de piekuren?

multiplier. La STIB fait état d'une augmentation : de 74 à 109 personnes interceptées sur les voies entre 2011 et 2012.

Selon la STIB, deux procédés sont envisagés pour résoudre le problème.

D'une part, l'installation de portes palières, comme prévu sur la ligne 1, qui empêchent les voyageurs d'accéder aux voies de circulation, à l'instar de certaines stations du métro parisien.

D'autre part, la STIB peut prendre des sanctions par le biais d'amendes administratives, comme stipulé dans son plan anti-incivilités. Ces amendes varient entre 150 et 500 euros.

Je souhaiterais rappeler qu'un des points de l'accord de majorité mentionne que "l'amélioration des fréquences, de la régularité et de la vitesse commerciale de la STIB est indispensable". Or un tel objectif est compromis par ce phénomène de plus en plus récurrent.

Je voudrais vous entendre sur les mesures prises pour lutter contre ces nuisances. Sachant qu'une des deux solutions énoncées - à savoir l'installation de portes palières - est un processus qui demandera énormément de temps et de moyens, quelles sont les possibilités envisagées à court terme pour enrayer ce phénomène et éviter toute récurrence ?

Par ailleurs, avez-vous eu connaissance des motivations et des profils des personnes qui descendent sur les rails ?

À part les messages diffusés dans les stations de la STIB, quels sont les autres canaux de sensibilisation utilisés pour toucher le plus de monde ?

Enfin, à combien est estimée la perte financière pour la STIB à chaque perturbation de la circulation ? Je pense particulièrement aux nombreux incidents intervenus pendant la période des fêtes de fin d'année. Beaucoup de passagers empruntent les lignes de la STIB à ce moment-là, que cela soit pour se rendre aux Plaisirs d'hiver ou faire leurs courses.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Uit ervaring blijkt dat het om twee soorten incidenten gaat: reizigers die zich op de sporen begeven om een voorwerp op te rapen dat ze hebben laten vallen of mensen die in de marge van de samenleving zijn beland en niet altijd een objectieve reden hebben om op de metroporen te lopen.*

De MIVB vraagt aan haar stationspersoneel om oog te hebben voor verdacht gedrag. Ze moeten ongepast gedrag zoveel mogelijk voorkomen en indien nodig ingrijpen.

De MIVB heeft in het najaar van 2013 een groot-schalige informatiecampagne gevoerd over de procedures voor het veilig recupereren van een voorwerp dat op de sporen is gevallen. Die campagne omvatte affiches in de stations en de metrostellen evenals de omroeping van boodschappen. De informatie staat ook vermeld in de veiligheidsvoorschriften die in alle metrostations ophangen en op de website van de MIVB. Op 13 januari 2014 heeft de MIVB een artikel over de problematiek laten verschijnen in de krant Metro.

Omdat de MIVB zich ook tot toekomstige gebruikers richt, heeft ze partnerschappen gesloten met Brusselse scholen, waar vrijwillige MIVB-medewerkers uitleg komen geven over de veiligheids- en beleefdheidsregels die in de metro's van toepassing zijn.

In 2013 heeft de MIVB 105 incidenten geregistreerd in de metrotunnels. Die incidenten hebben geleid tot een gecumuleerd productieverlies van 3.970 kilometer en meer dan 40.000 euro aan rechtstreekse kosten. Gemiddeld is er sprake van een kostenplaatje van iets minder dan 70.000 euro.

In het kader van de automatisering van lijnen 1 en 5 zullen perrongevels worden geplaatst om een fysieke barrière te creëren. Dat zal nog wat tijd in beslag nemen maar het is de meest efficiënte manier om reizigers van de sporen te houden.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le retour d'expérience sur ce type d'incidents distingue deux profils. Un premier profil est constitué de voyageurs qui descendent sur les voies afin de récupérer un objet qu'ils ont laissé tomber. Un second profil est constitué de personnes socialement en décrochage. Elles n'ont pas toujours de motivation objective pour descendre sur les voies du métro.

En matière de prévention, la STIB table sur la sensibilisation de son personnel présent en station. Il est demandé aux agents d'être attentifs à tout comportement suspect. Ils ont pour responsabilité de prévenir autant que possible les comportements inadaptés et de ne pas hésiter à intervenir le cas échéant.

La STIB a mis en œuvre, tout au long de l'automne 2013, une vaste campagne d'information sur les procédures qui existent en son sein pour récupérer en toute sécurité un objet tombé sur les voies, afin de sensibiliser les voyageurs au danger qu'ils courent en tentant eux-mêmes d'y accéder. Cette campagne a été déclinée sous la forme d'affiches placées dans les stations et les rames du métro. Des annonces vocales ont également été diffusées dans les stations. Ces informations sont reprises dans les consignes de sécurité affichées dans toutes les stations. Le site internet de la STIB a également relayé cette information. Dernièrement, le 13 janvier 2014, la STIB a publié un article sur cette problématique dans le journal Métro.

Enfin, parce que la STIB s'adresse aussi à ses futurs utilisateurs, elle met en œuvre des partenariats avec les écoles bruxelloises afin d'expliquer dans les classes, avec des volontaires qui sont des collaborateurs de terrain de la STIB, les règles de sécurité et de convivialité entre usagers qui sont en vigueur dans le métro.

En 2013, la STIB a recensé 105 incidents en raison de "tiers en tunnel". Ces incidents ont entraîné une perte de production kilométrique cumulée de 3.970km ainsi que des coûts directs pour le métro qui s'élèvent à un peu plus de 40.000 euros. Le coût moyen pour la société s'élève à un peu moins de 70.000 euros.

Au niveau technique, les façades de quai qui vont être placées sur les lignes 1 et 5 dans le cadre de l'automatisation du métro constitueront une barrière

De voorzitter.- De heer Migisha heeft het woord.

De heer Pierre Migisha (*in het Frans*).- *Het is positief dat er in de scholen aan bewustmaking wordt gedaan.*

Ik ken de campagne die mensen afraadt om voorwerpen die op de sporen zijn gevallen, op te rapen. Ik had het echter over mensen die zich in de tunnels begeven. Soms gaat het om reizigers die lang hebben moeten wachten en zelf naar het volgende station willen stappen. Vaak hebben die mensen psychische problemen.

Het MIVB-personeel moet bijzonder waakzaam zijn voor dergelijk gedrag, maar niet in elk station is er personeel aanwezig op de perrons. De MIVB voerde in het verleden al campagnes over de gele lijnen, die niet mogen worden overschreden.

Er moeten dringend oplossingen worden gevonden.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "het gratis vervoer van de
MIVB tijdens oudejaarsnacht".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

physique empêchant ces intrusions non contrôlées sur les voies. Cela prendra encore du temps, mais c'est le moyen le plus efficace d'empêcher les gens de descendre sur les rails.

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

M. Pierre Migisha.- J'apprécie la sensibilisation qui est faite au niveau des écoles.

Je suis au courant de la campagne pour dissuader les gens d'aller sur les voies pour récupérer des objets tels que des gsm, des peluches, des doudous... Dans le cas dont je parle, les gens se trouvaient dans les tunnels. Je vois ici dans un article qu'il peut s'agir de personnes qui souhaitent rejoindre la station suivante parce qu'ils ont attendu trop longtemps. Ce sont peut-être des personnes en difficulté au niveau mental. Les agents doivent faire preuve d'une vigilance accrue en station afin d'empêcher de tels comportements. Mais toutes les stations ne sont pas pourvues d'agents sur les quais.

Il y a d'abord un vrai danger d'électrocution, mais aussi des conséquences catastrophiques en heures de pointe. La STIB fait aussi des campagnes de sensibilisation au sujet des lignes jaunes à ne pas dépasser, par exemple. Ce genre de problèmes empêche le respect des horaires. Il est important de trouver des vraies solutions à cette problématique.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

**concernant "le transport gratuit assuré par
la STIB la nuit du nouvel an".**

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- Tijdens de voorbije oudejaarsnacht vervoerde de MIVB 110.000 feestvierders gratis op haar netwerk. Het initiatief blijft een succes en draagt bij tot de strijd tegen verkeersongevallen.

Maar zelfs tijdens oudejaarsnacht verplichtte de MIVB de reizigers om over te stappen. Tussen Kruidtuin en Louiza reed geen enkel voertuig. Het traject van zowel tram 92, afkomstig van het station van Schaarbeek, als van tram 93, afkomstig van de begraafplaats van Jette, stopte aan halte Kruidtuin. Het traject van tram 92, afkomstig van Ukkel, stopte aan Louiza.

Tussen beide punten konden de reizigers uiteraard de metro gebruiken, maar daarvoor moesten ze afstappen en dus wachten. Ware het niet beter geweest om tussen de Koningsstraat en de Regentstraat ten minste één tramlijn te laten rijden?

Waarom creëerde de MIVB een onderbreking op lijnen 92 en 93 tussen Kruidtuin en Louiza? Beschikt u over gebruikscijfers per uur voor de verschillende lijnen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Zoals elk jaar was op nieuwjaarsnacht het MIVB-net gratis vanaf middernacht. De MIVB heeft op haar net ongeveer 110.000 reizigers vervoerd, tegenover 104.000 vorig jaar.

Omdat gratis ritten niet worden gevalideerd, kan ik geen details geven over de verschillende lijnen. Op basis van de informatie van het MIVB-personeel kunnen er voor een aantal lijnen wel schattingen

Mme Viviane Teitelbaum.- La STIB, comme les TEC et De Lijn ont recueilli un certain succès de fréquentation sur les lignes mises gratuitement à la disposition de la clientèle lors de la nuit du nouvel an.

Il faut saluer cette initiative qui continue à recueillir un réel succès et contribue largement à diminuer les risques d'accidents sur le réseau routier. L'initiative de la STIB aurait permis à 110.000 fêtards de profiter pleinement de la nuit du 1^{er} janvier 2014.

En examinant de plus près les lignes proposées par la STIB en plus des bus Noctis, on constate que, même lors de la nuit du nouvel an, la STIB a forcé sa clientèle à certaines ruptures de charge.

Le tronçon compris entre la Porte de Schaerbeek et la place Louise n'était parcouru par aucun véhicule. Tant le tram 92 venant de la gare de Schaerbeek que le tram 93 venant du Cimetière de Jette avaient leur parcours limité à la Porte de Schaerbeek. Ce même tram 92, qui venait d'Uccle, voyait son trajet limité à la place Louise.

Certes, entre les deux points précités, il était possible d'utiliser le métro, mais c'était contraindre la clientèle à des ruptures de charge s'accompagnant inévitablement de temps d'attente. Était-ce la bonne solution d'imposer aux fêtards des ruptures de charge en n'assurant aucune desserte de la rue Royale et de la rue de la Régence par au moins une ligne de tram ?

Pour quelle raison la STIB a-t-elle créé cette fracture sur les lignes 92 et 93 entre la Porte de Schaerbeek et la place Louise ? Pourrait-on disposer des chiffres de fréquentation des différentes lignes heure par heure ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme chaque année, le réseau de la STIB était gratuit à partir de minuit, la nuit du nouvel an. Cette année, ce soir-là, la STIB a transporté environ 110.000 voyageurs sur son réseau, contre 104.000 l'an dernier.

Il n'est pas possible de donner le détail pour toutes les lignes, notamment en raison de la gratuité du réseau la nuit du nouvel an et donc, de l'absence de

worden gemaakt.

De elf nachtbuslijnen hebben tot 5 uur 's ochtends gereden. De MIVB telde meer dan 14.000 op- en afstapbewegingen aan de halte Beurs. De meest gebruikte lijnen waren de lijnen N08, N09 en N10. De piekperiode lag tussen 2 en 4 uur 's morgens.

Op het tramnet werden de Chronolijnen 3 en 4 het meest gebruikt. De MIVB telde meer dan 10.000 mensen aan boord aan de halte Beurs. De lijnen 93 en 94 volgden met ongeveer 6.500 bewegingen aan de halte Louiza. Daar vonden richting centrum de meeste opstapbewegingen plaats tussen 23 uur en middernacht, en richting de buitenwijken tussen middernacht en 1 uur.

Het metronet zou tijdens de nacht van oud naar nieuw ongeveer 44.000 mensen hebben vervoerd.

Op verzoek van de politie werden de lijnen 92 en 93 opgesplitst en beperkt tot Louiza en Kruidtuin. Dat had te maken met de veiligheidscriteria voor het vuurwerk aan de Kunstberg: de politie had alle verkeer op het Koningsplein verboden.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De drukste periode lag dus tussen 2 en 4 uur 's nachts. Waarom dan om 2 uur stoppen?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Die vraag werd door het Bureau geschrapt.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *U had het er zelf over, vandaar.*

De voorzitter.- Mevrouw de minister, het parlementslid heeft gevraagd om deze vraag in haar

validations. Toutefois, les observations des agents de la STIB (agents aux arrêts et en station, conducteurs et dispatching) permettent d'établir des estimations de fréquentation pour les lignes suivantes.

Les onze lignes de bus Noctis ont circulé jusqu'à 5 heures du matin. Sur le réseau Noctis, la STIB a comptabilisé plus de 14.000 mouvements (montées-descentes) à l'arrêt Bourse. La nuit du nouvel an, les lignes de bus les plus utilisées étaient les lignes N08, N09 et N10. Les heures de fortes affluences se situent entre 2 et 4 heures du matin.

Concernant le tram, les lignes Chrono 3 et 4 ont été les plus fréquentées. La STIB a compté près de 10.000 personnes à bord à l'arrêt Bourse. Les lignes 93 et 94 suivent avec environ 6.500 mouvements à l'arrêt Louise. Vers le centre-ville, à l'arrêt Louise, la majorité des descentes se déroule entre 23 heures et minuit. À l'inverse, à Louise, on remarque que la majorité des montées vers la périphérie se font entre minuit et 1 heure. La nuit du nouvel an, on estime que le réseau métro de la STIB a transporté environ 44.000 personnes.

Les lignes 92 et 93 ont dû être scindées et limitées à Louise, d'une part, et Botanique, d'autre part, à la demande de la police. Pour des raisons de sécurité liées à l'organisation du feu d'artifice au Mont des Arts, la police interdit toute circulation sur la place Royale. La place Royale constitue en effet un excellent poste pour admirer le spectacle, et nombreux sont les spectateurs qui s'y rendent à partir de 23 heures.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Vous disiez que la période la plus fréquentée se situait entre 2 et 4 heures du matin. Pourquoi alors arrêter à 2 heures ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est une question que vous aviez posée, mais elle a été supprimée par le Bureau...

Mme Viviane Teitelbaum.- Puisque vous en avez parlé, j'ai rebondi...

M. le président.- C'est pour cela que Mme Teitelbaum a demandé si elle pouvait ajouter

repliek te mogen toevoegen. U bent echter niet verplicht te antwoorden.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik heb geen officieel antwoord, maar ik vermoed dat het te maken heeft met extra kosten.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Ik zal u daarover een schriftelijke vraag stellen.*

- *Het incident is gesloten.*

cette question dans sa réplique. Elle peut le faire, mais vous n'êtes pas obligée de répondre.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'ai pas la réponse officielle, mais je pourrais imaginer qu'il s'agit d'une question de coûts supplémentaires.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je procéderai donc par question écrite pour en savoir plus.

- *L'incident est clos.*