



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 23 APRIL 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 23 AVRIL 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	7
- van mevrouw Danielle Caron	7
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "de fietsen van het Villo-systeem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Danielle Caron.</i>	8
- van de heer Emmanuel De Bock	12
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "de problemen met de bevoorrading van de Villo-standplaatsen".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Emmanuel De Bock.</i>	14
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	19
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de overlegcommissie betreffende de Havenlaan".	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	7
- de Mme Danielle Caron	7
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 "les vélos du système Villo en Région de Bruxelles-Capitale".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Danielle Caron.</i>	8
- de M. Emmanuel De Bock	12
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 "les problèmes d'approvisionnement des stations Villo".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Emmanuel De Bock.</i>	14
- de Mme Viviane Teitelbaum	19
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la commission de concertation relative à l'avenue du Port".	

<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	21	<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	21
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	23	- de Mme Viviane Teitelbaum	23
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 "het tevredenheidsonderzoek 2013 bij de MIVB".		concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2013".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Alain Destexhe,	23	Interpellation jointe de M. Alain Destexhe,	23
betreffende "het tevredenheidsonderzoek 2013 bij de MIVB".		concernant "l'enquête de satisfaction 2013 de la STIB".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Alain Destexhe.</i>	26	<i>Discussion conjointe– Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum, M. Alain Destexhe.</i>	26
- van de heer Jef Van Damme	31	- de M. Jef Van Damme	31
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 heraanleg van de Ninoofsepoort".		concernant "le réaménagement de la porte de Ninove".	
- van mevrouw Céline Delforge	31	- de Mme Céline Delforge	31
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 nieuwe jobs voor het MIVB-personeel".		concernant "les postes de reclassement à destination des travailleurs de la STIB".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	33	<i>Discussion – Oratrices : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	33

MONDELINGE VRAGEN		QUESTIONS ORALES	
	35		35
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	35	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	35
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 jaarverslag 2013 van de Inland Navigation Europe".		concernant "le rapport annuel 2013 de l'Inland Navigation Europe".	
- van de heer Hervé Doyen	37	- de M. Hervé Doyen	37
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 verdeling van het personeel op de MIVB-metrolijnen".		concernant "la répartition du personnel sur les lignes de métro de la STIB".	
- van de heer Alain Destexhe	39	- de M. Alain Destexhe	39
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 bouw van een GEN-station in Ganshoren".		concernant "la construction d'une gare RER à Ganshoren".	
- van de heer Joël Riguelle	41	- de M. Joël Riguelle	41
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 afschaffing van de agglomeratienamen op de verkeersborden".		concernant "la suppression des noms d'agglomération sur les panneaux de signalisation".	
- van mevrouw Céline Delforge	41	- de Mme Céline Delforge	41
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du	

van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de eigen baan voor de bussen op de Oudergemlaan".		concernant "le site propre réservé aux bus sur l'avenue d'Auderghem".	
- van mevrouw Céline Delforge	43	- de Mme Céline Delforge	43
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 nieuwe bedekking van een stoep aan het Flageyplein".		concernant "la modification du revêtement d'un trottoir de la place Flagey".	
- van mevrouw Céline Delforge	46	- de Mme Céline Delforge	46
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 tramhalte aan de Mouterijbrug".		concernant "l'arrêt de tram du pont du Gerموir".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de fietsen van het Villosysteem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *Ik vind het jammer dat er deze legislatuur geen fietscommissie is opgericht. Ik hoop dat die er in de toekomst alsnog komt.*

Het Villosysteem sluit aan bij een streven naar meer zachte mobiliteit, wat goed is voor het hele gewest en waardoor automobilisten zich vlotter kunnen bewegen.

Een van de redenen waarom sommige mensen niet geneigd zijn van het systeem gebruik te maken, is dat de fietsen erg zwaar zijn. Het vergt een grote lichamelijke inspanning om ermee rond te rijden in Brussel, want de hoogteverschillen zijn niet min.

Ik neem aan dat de fietsen zwaar zijn, omdat ze robuust moeten zijn en om ze minder aantrekkelijk te maken voor dieven. Toch denk ik dat de overheid naar een evenwicht moet streven.

Bejaarden hebben bijvoorbeeld een voorkeur voor lichtere plooi-fietsen. Villo zou hen ook kunnen bereiken door lichtere fietsen aan te bieden.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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 "les vélos du système Villo en Région de Bruxelles-Capitale".

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

Mme Danielle Caron.- En cette fin de législature, je regrette simplement, tout comme deux de mes collègues, que nous n'ayons pas pu mettre en place une commission vélo. Je souhaite bien sûr que nous puissions encore travailler au sein du Parlement bruxellois et, dans cette optique, disposer d'une telle commission serait un objectif louable. Chacun sait aujourd'hui qu'il s'agit là d'un enjeu important.

Dans le même cadre, l'utilisation des vélos du système Villo en Région de Bruxelles-Capitale contribue à faire appel à une mobilité plus douce, intéressante pour l'entière de la Région et qui permet aux automobilistes de circuler plus facilement.

J'ai eu l'occasion d'utiliser - à Paris ou ailleurs - d'autres systèmes tout aussi performants, intéressants, soucieux de l'environnement et meilleurs pour la santé des utilisateurs, tant en matière de qualité de l'air qu'en termes de nuisances ou de bruit. L'une des réticences - justifiée en l'occurrence - de certains utilisateurs

Bestaan er studies waaruit blijkt dat Villo voor potentiële gebruikers onaanvaardbaar is, omdat de fietsen te zwaar zijn? Bestaan er studies over het ideale gewicht van huurfietsen in steden met grote hoogteverschillen?

Overweegt u om lichtere Villofietsen in te voeren? Hebt u er een idee van hoeveel extra gebruikers u kunt bereiken met lichtere fietsen?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ook ik vind het jammer dat het niet is gelukt om een parlementaire fietscommissie op te richten.

Villo is een succes geworden. Vijf jaar na de invoering bewijzen de cijfers dat het systeem een groot aantal gebruikers telt.

Mensen fietsen echter het liefst bergaf. Is het daarom niet mogelijk om, gelet op de vele

potentiels de ce système est peut-être liée au poids trop élevé de ce type de vélo, qui, lors de son utilisation sur certaines routes connaissant d'importants dénivelés, relève quasiment de l'exploit sportif !

Outre la recherche de robustesse, l'objectif premier d'un tel poids est sans doute d'éviter le vol autant que faire se peut. Toutefois, il y aurait probablement un juste milieu à trouver concernant le poids des vélos du système Villo, afin de le rendre plus attractif aux yeux d'un certain public.

Je pense par exemple aux personnes âgées qui ont du mal à manipuler de tels engins et qui se rabattent de plus en plus sur les vélos pliables, plus légers, petits et faciles à manipuler. Villo pourrait pourtant concerner ce public également.

Dès lors, Monsieur le secrétaire d'État, mes questions sont les suivantes. Existe-t-il des études qui attestent cette réticence d'utilisateurs potentiels liée au poids des vélos du système Villo en Région de Bruxelles-Capitale ? Existe-t-il des études relatives au poids idéal à avoir pour des vélos en libre-service, pour des villes connaissant d'importants dénivelés, comme c'est le cas de Bruxelles ? Une commission aurait-elle étudié la chose au niveau européen ?

Est-il envisageable de passer à des vélos du système Villo plus légers que ceux actuellement en service, d'atteindre moins de 20 kg, voire beaucoup moins si c'est techniquement faisable ? Serait-il possible d'évaluer le gain en termes de taux d'utilisation en Région de Bruxelles-Capitale, si un allègement "idéal" des vélos du système Villo était adopté ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Je déplore moi aussi qu'on n'ait pas réussi à mettre sur pied une commission parlementaire vélo.*

Villo est un succès. Cinq ans après ses débuts, les chiffres démontrent qu'il compte de nombreux utilisateurs.

Ne serait-il pas envisageable de lancer un projet pilote de vélos électriques à Bruxelles ? Avez-vous

hellingen in Brussel, een proefproject te starten met elektrische fietsen? Hebt u hierover reeds contact opgenomen met de uitbater van het Villosysteem? Het is mogelijk een goede oplossing voor wie niet graag bergop fietst, en dat zijn heus niet alleen senioren.

Kunnen er ook fietsen voor kinderen vanaf twaalf jaar worden ingevoerd? Ik heb dat nog nergens gezien, maar mogelijk loopt er ergens ter wereld wel een proefproject met kinderfietsen.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Villo is een succes. Het systeem is nu in de negentien gemeenten beschikbaar en de gebruikers zijn gevolgd. Volgens een enquête van vorig jaar is 80% van de gebruikers uitermate tevreden over het systeem.*

We hebben ook bij niet-gebruikers naar hun beweegredenen gepeild. Het gewicht van de fiets is niet een van de elf belangrijkste redenen om geen gebruik te maken van het systeem. Daarentegen verwijst 12% van de respondenten wel naar het Brusselse reliëf.

(verder in het Nederlands)

Iedereen rijdt natuurlijk liever bergaf. Bij de interpellatie van de heer De Bock zal ik wat dieper ingaan op de maatregelen die ik genomen heb, maar uit de antwoorden blijkt alvast niet dat de mensen in het bijzonder klagen over het gewicht van de fiets.

(verder in het Frans)

Overigens hebben de Villofietsen zeven versnellingen en is slechts een wiel vol, wat het gebruikscomfort verhoogt. De Parijse huurfietsen hebben maar drie versnellingen en twee volle wielen.

(verder in het Nederlands)

Voor zover ik weet, bestaan er geen studies over het ideale gewicht van een huurfiets. Het is natuurlijk wel zo dat er een verband is tussen het gewicht en de stevigheid van een fiets. De fietsen van Villo staan voortdurend buiten, in weer en wind, en er wordt niet altijd even voorzichtig mee

déjà pris des contacts avec l'exploitant du système Villo à ce propos ?

Serait-il également possible d'introduire des vélos pour les enfants de plus de 12 ans ? Je n'ai encore vu cela nulle part, mais un projet pilote est peut-être en cours quelque part.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État. - Le système Villo est un succès : on voit désormais beaucoup de gens l'utiliser. Il est maintenant installé dans les dix-neuf communes et, après un démarrage difficile - il a fallu convaincre les communes -, les utilisateurs ont suivi.

L'enquête que nous avons menée l'an dernier démontre un taux de satisfaction de 80% des usagers, qui sont même prêts à faire la publicité du système.

Nous avons également demandé à des non-utilisateurs pourquoi ils n'utilisent pas Villo. Le poids ne figure pas dans les onze raisons les plus fréquemment citées. Il est vrai que ce sont des engins assez costauds, mais ce n'est pas considéré comme un frein, même chez les utilisateurs. Par contre, 12% des répondants signalent que le relief bruxellois leur pose problème.

(poursuivant en néerlandais)

J'aborderai plus en détail les mesures prises dans le cadre de l'interpellation de M. De Bock, mais il ne ressort pas des réponses que les utilisateurs se plaignent particulièrement du poids du vélo.

(poursuivant en français)

Je signale que les Villo ont sept vitesses, contrairement aux Vélib parisiens ou aux Vélo lyonnais, qui n'en comptent que trois. Cela confère un meilleur développement et un confort d'usage par rapport au poids du vélo. Seule une roue du Villo est pleine, contrairement aux deux autres modèles, ce qui permet également de réduire le poids.

omgesprongen.

(verder in het Frans)

Fietsers dragen vaak minder goed zorg voor een fiets die hen niet toebehoort. Om bestand te zijn tegen vandalisme en beschadigingen zijn de fietsen van Villo vrij robuust en zwaar. Hetzelfde geldt voor huurfietsen in andere steden.

Het gewicht schrikt fietsendieven niet echt af. De fietsen van Villo worden echter zelden gestolen.

(verder in het Nederlands)

We hebben met JCDecaux al de mogelijkheid besproken om elektrische Villofietsen te plaatsen. Voor de Brusselse hellingen zou dat een ideale oplossing zijn. Bovendien hebben we wel de jongste bevolking van het land, maar we hebben ook een groeiende groep oudere mensen. Voor hen zouden elektrische fietsen heel nuttig zijn.

JCDecaux is hiermee bezig maar verwacht dat het zeker nog een jaar of twee zal duren voor de Villofietsen kunnen worden uitgerust met een elektrisch aandrijfsysteem.

(verder in het Frans)

Er zijn dus goede redenen om elektrische Villofietsen in te voeren, maar die moeten ook efficiënt zijn. We hebben daarvoor al contacten gelegd.

(verder in het Nederlands)

Als het gewicht van de fietsen al een rol zou spelen voor het gebruik, dan is het zeker geen doorslaggevende factor. We moeten ons vooral blijven toespitsen op een betere spreiding van de stallingen over het hele gewest, op een betere fietsinfrastructuur, zodat mensen veilig en comfortabel kunnen fietsen, en op betere informatie voor gebruikers.

(verder in het Frans)

Villo is een belangrijke schakel in het gewestelijke fietsbeleid. De helpt van de gebruikers reed voordien niet met de fiets. Villo stimuleert het fietsen in Brussel.

(poursuivant en néerlandais)

Pour autant que je sache, il n'y a aucune étude relative au poids idéal d'un vélo de location. Mais il y a évidemment un lien entre son poids et sa robustesse.

(poursuivant en français)

L'utilisateur est souvent moins soigneux de ces vélos qui ne lui appartiennent pas. Pour résister au vandalisme et au mauvais usage, les vélos du système Villo sont relativement costauds. La plupart des vélos en libre-service dans le monde sont donc lourds et pèsent plus de 20kg.

Le poids n'est cependant pas un frein contre le vol, ce dernier étant toutefois très peu fréquent.

(poursuivant en néerlandais)

Nous avons étudié avec JCDecaux la possibilité de mettre en service des vélos électriques, qui seraient une solution idéale pour les dénivelés bruxelloises ainsi que pour les personnes âgées, qui représentent un groupe de plus en plus important d'utilisateurs.

Cela prendra toutefois encore un an ou deux avant de pouvoir équiper les vélos Villo d'un système de propulsion électrique.

(poursuivant en français)

Vu que les mêmes contraintes se présentent, cela donne une bonne raison de songer à convertir les Villo en vélos électriques, car c'est un des points faibles du système. On doit cependant s'assurer que les Villo électriques soient efficaces. Nous avons des contacts en ce sens, mais cela prend un peu de temps.

Les Villo électriques sont aussi une réponse pratique pour se mouvoir malgré le poids handicapant des Villo.

(poursuivant en néerlandais)

Même si le poids des vélos influence sur l'utilisation, ce n'est sûrement pas un facteur déterminant. Nous devons surtout maintenir nos efforts pour améliorer la répartition des parkings vélos sur le territoire de la Région, l'infrastructure cyclable et

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *U zegt dat 80% van de gebruikers tevreden is en geen klachten heeft over het gewicht van de fiets, maar voor een betrouwbaar resultaat moet u ook de niet-gebruikers ondervragen.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Dat hebben we gedaan.*

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *Ik betreur dat er geen studie bestaat over het ideale gewicht van huurfietsen. Hoeveel wegen de Villofietsen eigenlijk?*

Meestal staan de stations in de benedenstad vol, terwijl die in de bovenstad leeg zijn. Komt dat door het gewicht van de fietsen? Overweegt u verschillende tarieven in te voeren naargelang het station waar de fiets wordt ingeleverd om het inleveren in de bovenstad aan te moedigen?

Een systeem van gedeelde elektrische fietsen lijkt mij heel wat moeilijker in te voeren, omdat elektrische fietsen vaker hersteld moeten worden en ze ook meer kosten.

Tegenwoordig worden fietsen in steeds lichtere materialen gemaakt. Bij de vernieuwing van het fietsenpark kunt u met dit aspect misschien rekening houden.

L'information des utilisateurs.

(poursuivant en français)

Pour conclure, Villo constitue une offre de poids dans la politique cyclable régionale. Je rappelle que 50% de ses utilisateurs n'étaient pas cyclistes avant le lancement de ce système. Villo est donc un créateur net de cyclistes, ce qui nous réjouit.

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

Mme Danielle Caron.- Vous indiquez que 80% des usagers de Villo sont satisfaits du système. Le poids du vélo ne semble donc pas les gêner. Mais pour que l'enquête soit tout à fait fiable, il faudrait également interroger les non-utilisateurs.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- C'est ce que nous avons fait.

Mme Danielle Caron.- Il faudrait examiner de plus près le type de personne interrogée et veiller à sonder également les non-utilisateurs.

Il est regrettable qu'il n'existe pas d'étude sur le poids idéal d'un vélo en libre-service. Il serait également intéressant de préciser les facteurs qui, en dehors du poids, freinent l'utilisation de Villo.

Quel est précisément le poids d'un Villo ?

Par ailleurs, les stations Villo sont généralement vides dans le haut de la ville et saturées dans le bas de la ville. Cette situation est-elle également liée au poids des Villo ? Une tarification correspondant à la station de restitution du Villo ne serait-elle pas préférable ? Un utilisateur qui restituerait un Villo dans le haut de la ville serait ainsi avantagé par rapport à celui qui restitue un Villo dans le bas de la ville.

L'utilisation des vélos électriques partagés semble beaucoup plus difficile à mettre en place, en raison de défaillances éventuelles et du coût élevé de ce type de vélo.

Les vélos actuellement proposés sur le marché sont composés de matériaux de plus en plus légers, qui pourraient également être utilisés pour la

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GE-
WEST, BELAST MET MOBILITEIT,
OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN
EN ADMINISTRATIEVE VEREEN-
VOUDIGING,

betreffende "de problemen met de
bevoorrading van de Villo-standplaatsen".

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

De heer Emmanuel De Bock (*in het Frans*). - *Nu het Villosysteem vijf jaar bestaat en werd uitgebreid tot de negentien gemeenten is het jammer dat er slechts één Brusselaar op veertig op geabonneerd is. Hoe is dat in andere steden?*

Heel wat abonnees klagen over het tekort aan fietsen, doorgaans boven op hellingen. In de lager gelegen stations, voornamelijk in de tweede kroon, is er dan weer vaak geen plaats om de fietsen te stallen.

De dienst die dit systeem weer in evenwicht moet brengen, werkt niet efficiënt. Zijn de problemen te verklaren doordat het aantal stations is verdubbeld, nu ook de tweede kroon is uitgerust met Villostations? Er zouden vijfduizend fietsen komen in 360 stations, dus gemiddeld vijftien fietsen per station. Dat aantal halen tal van stations niet.

Hebt u JCDecaux op de hoogte gebracht van het probleem van de lege stations? Welke maatregelen hebt u genomen? Voeren uw diensten controles uit? Treedt u op als overheid en vraagt u JCDecaux de dienstverlening aan te passen?

Heeft JCDecaux voldoende personeel en middelen ter beschikking gesteld sinds de verdubbeling van

fabrication des Villo. Il conviendra d'être attentif à cet aspect lors du renouvellement du parc de vélos.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE BOCK

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 "les problèmes d'appro-
visionnement des stations Villo".

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

M. Emmanuel De Bock. - Vous avez récemment fêté le cinq millionième trajet en Villo à la place De Brouckère. Si le système Villo existe depuis cinq ans et a été élargi aux dix-neuf communes, on peut regretter qu'il plafonne à quelque 32.000 abonnés, soit un Bruxellois sur quarante. Qu'en est-il des autres villes ? Sommes-nous plutôt en retard ou pionniers ?

Pour rappel, les Bruxellois ont payé ce service par la contrepartie de centaines de panneaux publicitaires. De nombreux abonnés se plaignent de la lenteur avec laquelle Villo intervient sur le réseau pour mettre suffisamment de vélos en disponibilité.

Nombre d'utilisateurs se retrouvent devant des stations vides et cela de plus en plus souvent, en particulier en haut des pentes. Par contre, il n'y a souvent plus de place pour mettre son vélo dans les stations qui se trouvent en bas et surtout dans la seconde couronne.

Il y a un service qui cherche à rééquilibrer le système, mais qui n'est pas assez efficient. Est-ce que c'est dû au fait d'avoir doublé le nombre de stations en équipant la seconde couronne ? Vous avez annoncé 5.000 vélos pour 360 stations, ce qui représente une moyenne de 15 vélos par station.

het aantal stations?

De reclame is er wel, maar de fietsen niet. Ik wil uw aandacht vestigen op het feit dat JCDecaux meer geïnteresseerd lijkt te zijn in reclame dan in mobiliteit. Het is niet omdat dit bedrijf de opdracht heeft binnengehaald dat het de stations niet langer moet bevoorraden en de fietsen niet meer moet herstellen. Indien de gebruikers niet over voldoende goede fietsen kunnen beschikken, laten ze het systeem mogelijk links liggen.

Uit de tevredenheidsenquête kwamen goede, maar ook slechte punten naar voren. Vaak zijn politici niet kritisch genoeg voor zichzelf en hebben ze eerder oog voor de goede dan voor de slechte punten.

Or, ce n'est jamais le cas dans de nombreuses stations.

Je voudrais dès lors vous interroger sur l'évaluation du système Villo. Avez-vous fait part à JCDecaux du problème récurrent de stations vides, qui prend en otage de nombreux Bruxellois qui doivent se rabattre sur un autre moyen de transport pour aller travailler ? Quelles sont les mesures que vous avez prises pour remédier à cette situation ? Y a-t-il un contrôle effectué par vos services sur ces problèmes ? Est-ce que vous intervenez en tant que pouvoir public et demandez à JCDecaux d'ajuster l'offre de service ?

Est-ce que l'entreprise Decaux a mis suffisamment de personnel et de matériel à disposition depuis que le nombre de stations a doublé pour atteindre aujourd'hui 360 stations ?

Il me semble en effet quelque peu symptomatique de voir les publicités, mais pas les vélos. Je ne suis pas le seul à m'être déjà plaint de cet aspect ; Mme Céline Delforge a en effet été l'une des pionnières de la lutte contre les publicités collées sur les vélos. Mais, souvent, on ne peut avoir un bien sans avoir de mal.

J'attire simplement votre attention sur le fait que Decaux semble plus intéressée par la publicité que par la mobilité. Or, je ne voudrais pas que ce dernier aspect s'estompe petit à petit. Ce n'est pas parce que Decaux a obtenu le marché qu'il faut délaissier l'aspect relatif à l'alimentation des stations et à la réparation des vélos.

Ces éléments ne peuvent en effet que contribuer à la pérennisation du système et l'améliorer. À défaut d'un nombre suffisant de vélos en bon état, les usagers risquent d'abandonner le système, car il aura atteint ses limites.

J'attire votre attention sur cette problématique, car elle touche de nombreux Bruxellois. Mme Danielle Caron a évoqué tout à l'heure l'enquête de satisfaction. Cette dernière révèle de bons, mais aussi de mauvais points. Il faut en tenir compte aussi et se garder de ne regarder que le bon côté des choses.

Certes, il faut relever ce qui fonctionne bien, mais il faut également pointer ce qui est améliorable. Je ne vous fais aucun procès d'intention personnel,

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *U beweert dat JCDecaux Villo verwaarloost, omdat het de als tegenprestatie verleende reclameruimte toch al heeft binnengehaald. Dat klopt niet. Volgens de overeenkomst moet JCDecaux minstens een derde van de inkomsten die verband houden met Villo realiseren door de uitbating van het systeem zelf. Als het systeem niet werkt, ontvangt Villo geen inkomsten en zou het Brussels Gewest moeten ingrijpen omdat JCDecaux de overeenkomst niet respecteert.*

We weten dat er problemen zijn met de beschikbaarheid van de fietsen. In een ideale wereld zou Villo een zelfregulerend systeem zijn, maar als gevolg van de hoogteverschillen in Brussel is dat helaas niet het geval. Gebruikers fietsen liever bergaf dan bergop. We nemen maatregelen om het probleem tegen te gaan. Zo zijn er bestelwagens die fietsen verplaatsen van de volle fietsstallingen in het centrum naar stallingen met weinig fietsen. Er zijn al minder klachten over het probleem. JCDecaux heeft wat tijd nodig gehad om het systeem goed te organiseren.

Tegenwoordig zijn er bijna vierduizend Villofietsen, verspreid over 330 stations. Er komen nog duizend fietsen bij. Het zal weer wat tijd vergen om na te gaan hoe de gebruikers op de nieuwe situatie zullen reageren.

Villofietsen zijn het populairst tijdens de spitsuren, waaruit blijkt dat ze een alternatief bieden voor de wagen. Het probleem is dat de bevoorradingswagens van JCDecaux op die tijdstippen vaak stilstaan in de files, waardoor het moeilijk is om de fietsstallingen te bevoorraden. De enige oplossing daarvoor is de autodruk nog meer te verminderen.

Net als in andere steden kunnen we niet garanderen dat er altijd fietsen beschikbaar zijn in elke fietsstalling of dat de stallingen nooit volzet zijn.

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Vous dites que comme Decaux a obtenu la publicité, il délaisse les vélos. Ce n'est pas exact. Par convention, Decaux est en effet tenu d'obtenir au moins un tiers de ses revenus via le système lui-même. Et si ce système ne fonctionnait plus, il n'aurait plus ces revenus, et comme il ne respecterait plus la convention, nous pourrions intervenir.

La question de la disponibilité des vélos, que ce soit pour les prendre ou les déposer en station, nous est bien connue. Idéalement, le système devrait se réguler naturellement, grâce à la répartition des utilisateurs sur le territoire. Mais comme nous l'avons déjà dit, le relief et les dénivelés à Bruxelles ne facilitent pas cette régulation. Certaines stations sont effectivement plus sollicitées que d'autres. Par exemple, les stations du centre-ville sont particulièrement sollicitées pour déposer les vélos et moins d'utilisateurs sont disposés à les remonter vers le haut de la ville.

Nous avons pris des mesures afin de compenser ce problème, dont des camionnettes qui font le tour des stations. Et le nombre de plaintes concernant les stations du centre-ville et de la première couronne a vraiment diminué. Decaux a eu besoin de temps pour s'organiser de manière optimale. Chaque nouvelle initiative entraîne en effet une réaction du public et un changement de la situation.

Et maintenant, les vélos en deuxième couronne représentent une nouvelle situation à laquelle il faut s'adapter. Nous avons maintenant presque 4.000 vélos répartis dans 330 stations. Un millier de vélos doit encore s'y ajouter. Il faut de nouveau prendre un certain temps pour voir comment le système fonctionne et comment les gens réagissent aux changements. Comme cela a été le cas dans la première couronne, ici aussi la situation va se normaliser, Decaux va s'adapter et les utilisateurs auront un meilleur service. Mais il faut un certain

In de overeenkomst van het Brussels Gewest met JCDecaux staat niet dat alle fietsstallingen dag en nacht beschikbaar moeten zijn. Wel moet JCDecaux garanderen dat het systeem voor minstens 95% operationeel is.

Bij de fietsstallingen werd een scherm geplaatst met informatie over de beschikbaarheid van Villofietsen in andere stallingen. Wanneer een stalling helemaal leeg of vol is, zijn de drie dichtstbijzijnde doorgaans wel beschikbaar.

Er werd meer personeel ingezet om fietsen van de ene naar de andere fietsstalling te verplaatsen. Dat gebeurt tegenwoordig zelfs 's nachts. Er werd immers vastgesteld dat bepaalde stallingen 's avonds helemaal vollopen, zodat daar fietsen weggehaald moeten worden.

Het is de bedoeling om de capaciteit van de populairste fietsstallingen uit te breiden.

Aan de fietsstalling bij het De Brouckèreplein komt er plaats voor 22 extra fietsen, waardoor deze stalling een totale capaciteit van 45 fietsen zal hebben. Ook de capaciteit van de stallingen bij de Beurs, de Dansaertstraat, het Fontainasplein, het Anneessensplein enzovoort wordt uitgebreid.

JCDecaux heeft de opdracht gekregen om de situatie in de gemeenten aan de gewestgrens te evalueren. Het is de bedoeling de capaciteit van de stallingen in die gemeenten nog hier en daar uit te breiden.

Sommige fietsstallingen lopen sneller leeg dan andere, omdat ze hoog zijn gelegen. Gebruikers die een fiets naar die stallingen brengen, krijgen gratis minuten om een Villofiets te gebruiken. De maatregel maakt geen enorm verschil, maar helpt toch een beetje.

In de toekomst zal blijken welke invloed de uitbreiding van Villo zal hebben op het gebruik.

Mobiel Brussel controleert regelmatig of het aanbod van Villofietsen beantwoordt aan de overeenkomst. Dat blijkt het geval te zijn. In de 330 stallingen staan er in totaal bijna vierduizend fietsen. In 2013 was gemiddeld 6% van de fietsen niet beschikbaar wegens onderhoud of herstellingen, wat beantwoordt aan de verwachtingen.

temps pour cela.

Des problèmes surgissent parfois. Ainsi, c'est pendant les heures de pointe que les Villo sont le plus sollicités, ce qui démontre qu'ils sont une alternative à la voiture. Mais pendant ces mêmes heures, les camionnettes de JCDecaux sont souvent prises dans les embouteillages, ce qui ralentit le réapprovisionnement des stations. La seule solution est de faire baisser encore la pression automobile.

Nous ne pouvons garantir que toutes les stations seront toujours libres ou approvisionnées. Ce n'est d'ailleurs le cas nulle part, ni à Paris ni à Lyon.

J'en viens à la disponibilité de Villo ou de places de stationnement. La convention entre la Région et l'opérateur ne prévoit pas de disponibilité de toutes les stations 24h/24, notamment à cause des flux pendulaires. Le gestionnaire est tenu de mettre tout en œuvre pour assurer le fonctionnement du système et garantir les paramètres suivants : un taux d'opérationnalité supérieur à 95% et un taux de déviance du système inférieur à 5%.

L'installation, sur les bornes d'accueil, d'un écran affichant la disponibilité des Villo dans les stations environnantes a permis d'améliorer l'information. Dans la majorité des cas, quand une station est pleine ou vide, des vélos sont disponibles dans les trois stations alentour. Donc, pour faciliter la communication, de telles informations sont affichées sur les panneaux publicitaires attenants.

Les équipes de régulation ont été renforcées et opèrent même de nuit, ce qui n'était pas prévu dans la convention initiale. L'on constate que, le soir, beaucoup de vélos arrivent dans certaines stations, lesquelles sont désormais vidées pour être prêtes le lendemain matin.

Une augmentation de la capacité des stations les plus sollicitées est prévue.

La station De Brouckère comptera 45 bornettes en tout, soit 22 de plus. La station de la Bourse sera pourvue du même nombre de bornettes et en comptera 20 de plus qu'auparavant. La station Dansaert en comptera 35, soit dix de plus. La station Fontainas en comptera le même nombre, soit douze de plus qu'auparavant.

Elke fiets wordt ongeveer om de acht weken volledig nagekeken.

Om aan te geven dat er een probleem is met de Villofiets draaien de gebruikers het zadel van de fiets, wanneer ze hem achterlaten in de fietsstalling. Deze maatregel wordt ook in Parijs toegepast.

La station Anneessens se verra augmentée de 10 bornettes, Rogier en reçoit 20 nouvelles. La station Saint-Jean recevra 10 nouvelles bornettes. Louise en comptera 40, soit 10 de plus. Nous ajouterons 5 bornettes à la station Lesbroussart et 10 à Flagey.

Nous avons chargé JCDecaux de l'évaluation de la deuxième couronne, une fois que le système sera achevé. Il est prévu de garder quelques dizaines de bornettes en réserve pour en ajouter là où ce sera nécessaire.

Nous avons créé des bonus là où les stations se vident plus rapidement à cause du relief. L'utilisateur reçoit des minutes gratuites lorsqu'il y dépose un Villo. C'est une formule inspirée de Lyon. Elle ne fait pas beaucoup de différence, mais elle est tout de même une aide bienvenue pour le système Villo.

Le futur nous montrera de quelle manière l'extension du système va modifier son usage.

Bruxelles Mobilité contrôle régulièrement l'adéquation de l'offre des Villo dans les stations aux conditions mentionnées dans la convention. Aucun élément ne permet de constater un non-respect de cette dernière. Presque 4.000 vélos sont disponibles sur 330 stations ouvertes. En 2013, une moyenne de 6% des vélos ont été indisponibles pour cause d'entretien ou de réparation, un chiffre inférieur à l'obligation imposée dans la convention.

En effet, toutes les huit semaines environ, chaque vélo est vérifié par JCDecaux lors d'un entretien total. Cela permet de maintenir une qualité optimale des vélos.

Un système de signalisation des problèmes est né grâce aux utilisateurs, qui consiste à tourner la selle du vélo problématique laissé dans la station afin d'informer les équipes techniques. Le système vient de Paris.

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

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Hoeveel bevoorradingswagens zijn er voor de 360 Villostations?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Zes, denk ik. Sommige daarvan hebben een aanhangwagen.*

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

M. Emmanuel De Bock.- Combien de camionnettes à vélos alimentent-elles les 360 stations Villo ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je n'ai pas exactement la réponse, mais je pense que six camionnettes circulent. Elles sont de tailles

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Op dit ogenblik werkt het Villosysteem nog niet optimaal, want het telt nu vierduizend fietsen en binnenkort vijfduizend. Ondertussen kan het zijn dat sommige stations in de tweede kroon minder goed bediend worden.*

Wat gebeurt er als JCDecaux tekortschiet? Stelt u de onderneming dan in gebreke? Over welke drukingsmiddelen beschikt u?

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het systeem is aan het uitbreiden en nog niet alle stations zijn volledig geïnstalleerd. We zullen het systeem evalueren, zodra alle fietsen beschikbaar zijn.*

Er is een beheerscomité dat met JCDecaux overlegt, wanneer er problemen zijn. Tot nu toe hebben we altijd een oplossing gevonden. Zo waren we aanvankelijk ontevreden over de verdeling van de fietsen en heeft JCDecaux een extra inspanning geleverd. Het is ook in het belang van JCDecaux dat het systeem werkt.

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

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Beschikt u over een analyse van de afgelegde trajecten?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Neen.*

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Dat zou nuttig zijn om de behoeften van de gebruikers beter te kunnen inschatten.*

De voorzitter.- Ik wil nog eens iedereen bedanken die bijgedragen heeft tot het werk in deze commissie. In de eerste plaats dank ik het

différentes : certaines sont équipées d'une remorque, d'autres non.

M. Emmanuel De Bock.- Le système Villos n'est donc pas optimal à l'heure actuelle, car il compte 4.000 vélos et il en comptera 5.000 dans les mois à venir. Cette situation intermédiaire peut expliquer que certaines stations de la deuxième couronne ne soient pas bien desservies.

Si un manquement survient dans le chef de JCDecaux, que se passe-t-il ? Est-ce que vous mettez le contractant en demeure d'agir ? Quels sont vos moyens de pression ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Le système a grandi et toutes les stations ne sont pas encore installées. Cette évolution est normale. Nous devons évaluer l'ensemble du système lorsque tous les vélos seront à disposition.

Pour ce qui est d'une mise en demeure, nous disposons d'un comité de gestion qui se met autour de la table avec JCDecaux lorsqu'une défaillance ou une possibilité d'amélioration est constatée. Jusqu'ici, nous avons toujours trouvé une solution.

Comme nous n'étions pas satisfaits de la répartition au début, nous nous sommes concertés et JCDecaux a renforcé ses équipes et travaillé la nuit, même si la convention ne le prévoyait pas. JCDecaux est un partenaire qui tient à montrer que le système fonctionne. C'est aussi dans son propre intérêt.

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

M. Emmanuel De Bock.- Disposez-vous d'une analyse des trajets, au moins de borne à borne ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je ne sais pas si Decaux en dispose.

M. Emmanuel De Bock.- Cela nous permettrait de mieux de connaître le comportement des utilisateurs et donc de mieux appréhender leurs besoins. Cela me paraît une bonne suggestion pour le futur.

M. le président.- De toute façon, même ainsi, vous n'aurez pas d'informations sur les trajets effectués. Vous saurez à quels endroits on a pris

personeel van het parlement, de dienst Verslaggeving en de commissiesecretaris. Ik dank ook alle commissieleden voor de kwaliteit van hun werk.

Deze commissie heeft unaniem een resolutie goedgekeurd over het project van De Lijn. Dat toont aan dat we allemaal op een volwassen manier de belangen van de Brusselaars verdedigen.

Ik dank ook de minister, die steeds uitgebreid op alle vragen heeft geantwoord en daarbij indruk gemaakt heeft. Ook wie andere standpunten heeft, kan alleen bewondering opbrengen voor haar volharding.

- Het incident is gesloten.

les vélos et à quels endroits on les a remis, mais cela ne vous dira toujours rien sur les trajets.

Par ailleurs, je tiens à remercier toutes les personnes qui nous ont permis d'effectuer de longs travaux à la fois dynamiques et intensifs.

Je pense au personnel du parlement, aux rédacteurs chargés de retranscrire les comptes rendus, à mon secrétaire ici présent qui a dû me supporter. Je remercie aussi l'ensemble des commissaires, tous partis confondus, pour leur présence assidue à cette commission et la qualité de leur travail et de leurs interpellations. Celles-ci ont souvent donné naissance à d'intéressants débats et discussions si bien que la mobilité est aujourd'hui au cœur des préoccupations de tout un chacun.

Un fait marquant en ce qui me concerne. S'agissant de prendre position par rapport au projet De Lijn, nous avons adopté ici une résolution à l'unanimité, majorité et opposition confondues. Quand il s'agit de défendre les intérêts des Bruxellois et de la mobilité, en concertation avec les autres Régions, nous pouvons le faire avec beaucoup de maturité.

Je ne serai pas plus long. Je tenais également à vous remercier, Mme la ministre, car c'est à vous que nous devons en partie le fait d'avoir passé beaucoup de temps dans cette commission. Si les commissaires ont été très actifs et ont posé beaucoup de questions, vous avez pris beaucoup de temps pour y répondre et vous m'avez impressionné.

Que l'on soit d'accord ou non avec votre manière de procéder, force est de vous reconnaître cette particularité : la persévérance ! Je tiens également à remercier les commissaires que j'ai appris à connaître, personnellement et professionnellement parlant. Je pense à Mme Teitelbaum ou Mme Jodogne.

Au fil des années, au travers d'expériences menées à Bruxelles et ailleurs, nous avons appris de nombreuses choses au sujet de la mobilité qui est aujourd'hui au cœur des préoccupations de l'ensemble des partis démocratiques. C'est une grande victoire !

- L'incident est clos.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de overlegcommissie
betreffende de Havenlaan".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Gedurende de hele regeerperiode hebben we herhaaldelijk gedebatteerd over de Havenlaan. Het historische en industriële karakter van die laan zou al lang beschermd moeten zijn. De platanen zijn weliswaar gedeeltelijk beschermd, maar we konden u toch niet overtuigen van het belang van die laatste getuigen van het industriële verleden van het gewest.*

De stad Brussel onderzocht het dossier midden maart, maar moest haar beslissing uitstellen omdat uw dossier onvolledig was en geen effectenrapport bevatte, wat nochtans verplicht is. Sindsdien heeft ze een negatief advies uitgebracht. Wat is volgens u de reden?

Het probleem van uw vergunningsaanvraag is dat u de kasseien niet behoudt. We hebben daar al uitvoerig over gedebatteerd, maar er blijven nog vragen over. U wilt flitspalen plaatsen over de hele lengte van de laan om de snelheid van het verkeer te beperken. Onlangs zei u nog dat kasseien geen vertragend effect hebben. Nochtans blijkt uit een vergelijking tussen de Groendreef en de Havenlaan dat de gemiddelde snelheid op kasseien duidelijk lager ligt dan die op asfalt. Op de Havenlaan bedraagt de gemiddelde snelheid slechts 42 km/u. De politie is dan ook van mening dat het niet rendabel is om er camera's te installeren.

Baseert u uw beslissing om flitspalen te installeren op de gemiddelde snelheid op de twee lanen? Hebt u studies laten uitvoeren? Zo ja, welke conclusies hebben u tot het plaatsen van flitspalen aangezet?

Enkele maanden geleden vroeg ik u hoe het zat met

**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 "la commission de concertation
relative à l'avenue du Port".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Tout au long de cette législature, le devenir de l'avenue du Port est revenu dans nos débats. On aurait préféré que cela ne soit pas le cas et que vous nous répondiez de manière exhaustive et favorable à la protection du caractère historique et industriel de cette avenue. Même si les platanes ont pu être partiellement protégés, nous n'avons pas réussi à vous convaincre de l'importance de ce dernier témoin du passé industriel de notre Région.

La Ville de Bruxelles, qui avait examiné à la mi-mars le dossier relatif à l'avenue du Port en commission de concertation, a dû reporter sa décision car le dossier que vous aviez déposé était incomplet et ne contenait aucun rapport d'incidences, un élément pourtant obligatoire. Depuis, elle s'est prononcée en défaveur de ce projet. Selon vous, quelles sont les raisons de cet avis négatif ?

De nombreuses associations se sont également fait entendre afin de défendre ce témoin de notre passé.

Dans votre demande de permis, le point d'achoppement est la suppression des pavés de cette artère. Nous avons déjà longuement débattu ici de cet aspect, mais il reste des points qui suscitent mon questionnement. Votre objectif serait d'installer des radars tout au long de l'avenue en vue d'y diminuer la vitesse de circulation. Vous m'avez, par ailleurs, expliqué il y a peu que les pavés ne diminuaient pas la vitesse des automobilistes.

Pourtant, des comparaisons entre l'allée Verte et l'avenue du Port effectuées par la police ont démontré que la vitesse moyenne adoptée sur les

de bescherming van de kasseien. Ondertussen heeft het gewest akte genomen van die beschermingsaanvraag. De vergunningsaanvraag voor de heraanleg van de Havenlaan wordt geschorst tot de beschermingsprocedure is afgerond. Hoe ver staat die procedure?

U zei me ook dat de omwonenden klaagden dat de kasseien geluidsoverlast veroorzaken. Dat is echter normaal als ze tientallen jaren niet zijn onderhouden. Alleen de bewoners van de Van Meyelstraat 22 hebben last van het lawaai, klaarblijkelijk door een constructiefout aan hun gebouw. Hebben andere omwonenden u ook gecontacteerd in verband met dat probleem?

Een van uw argumenten om de kasseien te verwijderen, is de onmogelijkheid om er lijnen op te trekken. Dat geldt weliswaar voor thermoplastische wegmarkeringen, maar verven kan wel zonder probleem. Een detectiesysteem kan op een diepte van 25 cm aangebracht worden, terwijl een kassei slechts 15 cm dik is. Waarom dan niet die optie kiezen?

De kasseien komen los door het grote aantal vrachtwagens met stuurbekeuring. Je zou toch denken dat zo'n drukke verkeersas regelmatig onderhouden en met voorrang hersteld wordt.

Want bent u juist van plan met de kasseien in de Havenlaan? Kunt u naar aanleiding van de nieuwste ontwikkelingen uw positie verduidelijken?

pavés était nettement inférieure à celle pratiquée sur une rue asphaltée. Pour l'avenue du Port, cette constatation se vérifie : la vitesse moyenne n'y serait "que" de 42km/h. Par ailleurs, la police estime qu'il ne serait pas rentable d'y installer des radars.

Aviez-vous pris cette décision d'installer des radars dans l'avenue du Port en vous basant sur la vitesse moyenne des véhicules dans ces deux avenues ? Avez-vous fait procéder à des études sur le sujet ? Si oui, quels sont les résultats qui vous ont amenée à prendre cette décision ?

Je vous interrogeais également il y a quelques mois sur le classement des pavés. Nous avons appris par la presse que la Région avait pris acte de cette demande. Ceci suspend la demande de permis pour le projet de réaménagement et ce, jusqu'à ce que la procédure aboutisse. Où en est cette procédure ?

Vous m'avez en outre expliqué que les riverains du quartier se plaignaient du bruit occasionné par les pavés. Des pavés non entretenus pendant plusieurs décennies finissent par créer du bruit, c'est normal. Ce qui ne l'est pas, c'est qu'ils n'aient pas été entretenus et qu'ils aient résisté malgré le lourd charroi.

Seuls les habitants du 22 de la rue Van Meyel rapportent être victimes de ce bruit, qui serait dû à un défaut de conception de leur bâtiment. D'autres riverains ont-ils fait état de ce problème ? Vous ont-ils contactée à ce sujet ?

Selon vous, un des arguments en la défaveur des pavés serait l'impossibilité d'y apposer des bandes. S'il est vrai que le pavé supporte moins bien les bandes thermocollées, la peinture y adhère néanmoins très bien. Quant au système de détection, il peut être enterré à 25cm de profondeur quand le pavé n'en fait que 15. Pourquoi, dès lors, ne pas utiliser cette option ?

Enfin, vous aviez expliqué que le passage de nombreux camions équipés d'une direction assistée entraînait le déchaussement de pavés. Une artère qui supporte autant de passage devrait être entretenue régulièrement et bénéficier de réparations ponctuelles.

Au sortir de l'hiver, il y a des nids-de-poule partout sur les routes de notre Région et garder sa voiture

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Brussel Stedelijke Ontwikkeling, de instelling die bevoegd is voor de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen, vond een effectenrapport niet nodig voor de heraanleg van de Havenlaan.*

Mobiel Brussel heeft van de politie geen informatie gekregen over de rijnsnelheid op de Havenlaan en de Groendreef. Uit metingen van 2011 in het kader van de veiligheidsaudit, uitgevoerd door het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW), blijkt dat de gemiddelde snelheid van 85% van de gebruikers 43 km/u bedraagt. De geluidsmetingen geven dan weer een resultaat van 83 decibel aan, wat veel meer is dan de interventiedrempel van 70 decibel die door Leefmilieu Brussel wordt gehanteerd.

Het lijkt erop dat de gemiddelde snelheid op een vlakke weg als de Groendreef hoger ligt, maar dat moet nog worden geverifieerd door metingen met een flitspaal. Het risico bestaat dat de gemiddelde rijnsnelheid in de Havenlaan na de heraanleg toeneemt. De beste oplossing zou daarom zijn er flitspalen te plaatsen.

Anderzijds betwijfel ik of de snelheid nageleefd zal worden indien de kasseien behouden blijven. 70 km/u in plaats van 80 blijft te snel. Bovendien is de remafstand op kasseien veel groter. Om op de kasseien een aanvaardbaar geluidsniveau te halen, moet de snelheid beperkt worden tot 30 km/u.

Ik ben niet verantwoordelijk voor de beschermingsprocedure van de Havenlaan, en stel dan ook voor dat u contact opneemt met de bevoegde minister. De gewestregering heeft zich nog niet over de bescherming uitgesproken.

Discussion

en bon état en y roulant relève du parcours du combattant. Je vous encourage vivement à entretenir les voiries bruxelloises.

Où en est la suppression des pavés de l'avenue du Port ? Pouvez-vous, dans le cadre des derniers événements, clarifier votre position ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'autorité compétente en matière de permis d'urbanisme, Bruxelles Développement urbain, a estimé qu'un rapport d'incidences n'était pas nécessaire pour le réaménagement de l'avenue du Port.

Bruxelles Mobilité n'a obtenu aucun renseignement de la police concernant les vitesses de circulation sur l'avenue du Port et sur l'allée Verte. Les mesures effectuées dans le cadre de l'audit de sécurité mené par le Centre de recherche routière (CRR) sur cette artère font état d'une vitesse moyenne de 43 km/h pour 85% des usagers (comptages de 2011). Par contre, les mesures de bruit donnent des résultats de l'ordre de 83 décibels, ce qui est largement au-dessus du seuil d'intervention des 70 décibels fixé par Bruxelles Environnement.

Comme le fait remarquer Mme Teitelbaum, il semble, mais cela reste à vérifier, que la vitesse moyenne sur une voirie plus plane comme l'allée Verte soit plus élevée. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'un radar y a été placé. Après le réaménagement, le risque existe donc de voir augmenter la vitesse moyenne de circulation dans l'avenue du Port. La réaction la mieux adaptée sera alors de placer des radars sur cet axe, puisque que son tracé rectiligne ne peut être modifié.

D'autre part, je me permets de remettre fortement en doute le lien que vous établissez entre le maintien des pavés et le respect de la vitesse indiquée. Même si certains automobilistes roulent à 70km/h au lieu de 80km/h, ces vitesses restent élevées. En outre, cette situation est beaucoup plus dangereuse parce que la distance de freinage sur des pavés peut être beaucoup plus longue. Par ailleurs, pour atteindre des niveaux sonores acceptables, il serait nécessaire de limiter la vitesse

Buurtbewoners klagen over geluidsoverlast: volgens de metingen van het OCW bedraagt het geluidsvolume 83 decibel. De verkeersas zou daarom met een geluiddempend wegdek moeten worden uitgerust. De bewoners van de Claessenslaan wezen tijdens de overlegcommissie op de akoestische voordelen van het asfalt op hun laan.

De komende jaren komen er tal van nieuwe woonprojecten, kantoren en scholen op leegstaande terreinen in de buurt van de Havenlaan.

In haar advies van juli 2013 heeft de regering gevraagd om de kasseien te verwijderen.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Uw antwoord zal veel mensen teleurstellen.*

De erfgoed specialisten die zich over de Havenlaan hebben gebogen, bevestigen dat, indien de Havenlaan een asfaltweg wordt, de wagens sneller zullen rijden en dat er dus radarcontroles nodig zullen zijn.

Na 30 of 40 jaar zonder onderhoud liggen veel kasseien los, waardoor ze veel meer lawaai veroorzaken. Als de weg beter onderhouden wordt, zullen sommige problemen al verdwijnen.

Ik betreur de houding van de regering. Er bestaan voldoende manieren om de geluidsoverlast en de nadelen van kasseien te beperken. Bij gebrek aan een strategische visie dreigt de Havenlaan te worden vernield.

à 30km/h.

N'étant pas responsable de la procédure de classement de l'avenue du Port, je vous propose d'interpeller le ministre compétent en la matière. Je peux seulement vous signaler que le gouvernement régional ne s'est pas encore prononcé sur la question.

Des riverains se sont effectivement plaints du bruit occasionné par les pavés de l'avenue du Port. Cet élément a été mis en évidence par les relevés du CRR, qui a mesuré le volume sonore à 83 décibels. La meilleure option pour corriger le tir consiste à doter cette artère d'un revêtement susceptible d'atténuer la gêne acoustique. Les riverains de l'avenue Claessens ont souligné les qualités acoustiques de l'asphaltage sur leur avenue lors de la commission de concertation.

Il faut considérer aussi que de nouveaux projets de logements, de bureaux, d'écoles vont voir le jour dans les prochaines années sur des terrains, pour l'instant inoccupés, proches de l'avenue du Port. Il est donc nécessaire de garantir un confort acoustique à ces futurs riverains.

Je rappelle que la demande de suppression des pavés émane du gouvernement, dans son avis émis en juillet 2013.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Votre réponse en décevra plus d'un.

La thèse selon laquelle les pavés ralentissent naturellement le trafic est défendue par des experts du patrimoine qui se sont penchés sur cette avenue et ont fait part de leurs craintes en la matière dès le début des débats. Supprimer cet élément naturel entraînera une augmentation de la vitesse sur cette artère et nécessitera l'installation de radars pour contrôler cette vitesse.

Par rapport au bruit, une avenue non entretenue pendant 30 ou 40 ans souffre forcément de déchaussements des pavés, qui amplifient le bruit et suscitent, à juste titre, le mécontentement des riverains. Les voiries dont les pavés sont entretenus, remis à niveau et rescellés ne provoquent pas les mêmes désagréments.

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "het tevredenheidsonderzoek
2013 bij de MIVB".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER ALAIN DESTEXHE,**

**betreffende "het tevredenheidsonderzoek
2013 bij de MIVB".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *In maart hebben wij de resultaten van het tevredenheidsonderzoek 2013 bij de MIVB ontvangen.*

Dat globale score die de MIVB krijgt is dezelfde als de voorbije jaren, namelijk 6,6/10. Het aantal verplaatsingen is minder gestegen dan in 2012, maar de veiligheid scoort beter met 6,8 in plaats van 6,6/10. De aansluitingen blijven tot slot een van de grootste pijnpunten.

Van de 10.000 respondenten werd een derde per telefoon gecontacteerd, waardoor de vragenlijst een deel van haar neutraliteit verliest. Er blijven uiteindelijk nog maar 6.500 personen over die spontaan hebben geantwoord. Het zou interessant

Ce gouvernement adopte une approche regrettable pour aborder le réaménagement de cette artère qui témoigne du patrimoine industriel de notre Région. Il existe d'autres solutions qui permettent aussi de réduire le bruit et les inconvénients des chocs sur les pavés.

L'avenue du Port risque d'être démolie, abîmée, à cause de l'absence de vision stratégique de ce gouvernement.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

**concernant "l'enquête de satisfaction
auprès des usagers de la STIB pour l'année
2013".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. ALAIN
DESTEXHE,**

**concernant "l'enquête de satisfaction 2013
de la STIB".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- En mars 2014, avec une courte avance par rapport à l'année précédente, nous avons reçu les chiffres de l'enquête de satisfaction menée en octobre 2013 par la STIB auprès des usagers pour connaître leur niveau de satisfaction.

De prime abord, l'enquête menée auprès de quelque 10.000 personnes donne le même résultat que celles menées les deux dernières années, soit 6,6 sur 10, ce qui apparaît comme un score en demi-teinte. Vous avez souligné, lors de la présentation de ces chiffres, que c'était un statu quo, avec quelques améliorations en matière de sécurité.

Le fait que le nombre de voyages se soit élevé, en

zijn geweest om te zien welke verschillen er tussen beide groepen waren.

De score blijft uiteindelijk middelmatig, ondanks een verbetering van het aanbod via de invoering van de T4000 op de lijnen 4 en 7 en van de T300 op de lijnen 82, 92 en 94. Bovendien is het reizigersaantal slechts zeer lichtjes toegenomen ten opzichte van de voorgaande jaren. De maatregelen die de MIVB in 2013 heeft genomen, zijn dus niet met enthousiasme door de reizigers onthaald. Dat bevestigt dat ze de oncomfortabele reisomstandigheden beu zijn, vooral de overstappen.

Als argument roept de MIVB de regelmaat in, maar dat houdt geen steek. De reizigers willen zo snel mogelijk van punt A naar punt B en door de overstappen wordt de reistijd onnodig verlengd.

Is het niet hoog tijd om het aantal overstappen te verminderen? Hoe verklaart u dat de reizigers zo'n slechte score voor comfort geven?

Kunt u ons aparte cijfers te geven voor de enquêtes die per telefoon werden afgenomen en voor de spontane antwoorden?

2013, à près de 354,7 millions de déplacements traduit un tassement par rapport à l'année 2012, qui avait enregistré une augmentation des déplacements de l'ordre de 6% par rapport à 2011. L'amélioration observée en 2013 par rapport à 2012 porte notamment sur la sécurité, dont le score passe de 6,6 à 6,8 sur 10, nouvelle accueillie avec satisfaction.

Mais toute médaille a son revers et c'est du côté des correspondances que les scores se font moins bons par rapport à l'année précédente. Il convient donc de nuancer ces résultats sur plusieurs points.

D'abord, sur quelque 10.000 répondants, un tiers a été contacté par téléphone, ce qui prive le questionnaire de l'aspect neutre qu'il doit revêtir ; il reste, en fin de compte, environ 6.500 personnes qui ont pu répondre de manière spontanée. L'on aurait apprécié de savoir comment se présentaient ces réponses par rapport à celles obtenues lors des appels téléphoniques.

Ensuite, le score est en définitive mitigé, puisqu'il reste au niveau des deux années précédentes, alors que des lignes ont connu des améliorations de l'offre par la mise en service du T4000 quasi généralisée sur la ligne 4 et progressive sur la ligne 7, et la mise en service des T3000 sur les lignes 82, 92 et 94.

Malgré cette amélioration de l'offre, on ne retrouve aucun signal positif de la part de la clientèle qui, de surcroît, a augmenté de façon assez marginale en 2013 par rapport aux années précédentes. Vous conviendrez que l'impact des mesures prises en 2013 par la STIB n'a pas trouvé d'écho enthousiaste auprès de la clientèle, vu que le baromètre de satisfaction n'a pas décollé par rapport aux deux années précédentes.

On serait tenté de conclure à une dégradation de la satisfaction quant à l'offre de transport compensée par une amélioration à peine perceptible de la sécurité de manière générale. Il faut déceler dans ces chiffres une confirmation à peine voilée de la lassitude de la clientèle face aux conditions peu confortables dans lesquelles elle doit voyager, principalement aux points de rupture de charge, appelés pudiquement correspondances, qui restent un réel inconvénient pour l'utilisateur.

Il n'est pas utile de revenir sur cette infernale

De voorzitter.- De heer Destexhe heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Alain Destexhe (in het Frans).- *De tarieven, de frequentie en de website komen het slechtst uit de enquête, maar hoe verklaart u dat ook het comfort van de bussen slecht scoort bij de gebruikers? Komt dat doordat ze altijd overvol zitten tijdens de spitsuren of zijn er nog andere redenen?*

Is de gemiddelde vertraging van bussen en trams gestegen sinds 2012 en in vergelijking met vijf en tien jaar geleden? Is de commerciële snelheid gewijzigd? Zijn de wachttijden korter of langer dan vroeger?

Welke kwalificaties hebben de veiligheidsagenten van de MIVB tegenwoordig en welke daden mogen ze stellen? Sommigen klaagden dat ze niet eens een identiteitskaart mochten vragen en dus moesten rekenen op de bereidwilligheid van de mensen. Volgens de website van de MIVB beschikken de agenten nu over meer bevoegdheden. Welke zijn dat?

rupture de charge à la station Churchill qui pourrait être levée quasi du jour au lendemain en réinstaurant pour la plus grande satisfaction de la clientèle une liaison directe par la fusion de ces deux lignes.

L'argument invoqué de la régularité est inacceptable. La toute première priorité pour l'usager reste le temps de déplacement réel pour se rendre d'un point A à un point B et cette réalité est balayée d'un revers de la main par la STIB qui persiste à imposer des ruptures de charge pénalisantes qui allongent de façon inutile les temps de déplacement.

Pouvez-vous nous communiquer la ventilation des résultats séparant les chiffres dégagés des réponses spontanées de celles données par téléphone ?

Les correspondances étant pointées de façon défavorables par les usagers, n'est-il pas urgent de mettre fin à certaines ruptures de charge comme celle imposée à la station Churchill ? Comment expliquez-vous que le confort reçoive une note défavorable de la part des usagers ?

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

M. Alain Destexhe.- Mme Teitelbaum a rappelé les cotes qui se dégagent de l'enquête. Les tarifs, les fréquences et le site internet sont les critères les plus défavorables dans la perception des clients.

Comment expliquez-vous que le confort des bus soit mal perçu par les usagers ? Est-ce lié aux heures de pointe, où les bus souvent bondés obligent des personnes à rester debout ? Est-ce dû à d'autres facteurs ?

Le retard moyen des lignes de bus et de tram a-t-il augmenté depuis 2012 ? Surtout, a-t-il augmenté depuis cinq et dix ans ? La vitesse commerciale a-t-elle changé ? Depuis l'année dernière et depuis cinq et dix ans, le temps d'attente s'est-il allongé ou raccourci ?

Enfin, quel est le degré de qualification des agents de sécurité de la STIB et les actes qu'ils sont désormais autorisés à poser ? Le sujet vous a beaucoup occupée durant cette législature, parfois de façon plus aigüe. Des personnes se sont émues du fait qu'ils n'avaient pas même le droit de

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De methode voor de jaarlijkse tevredenheidsenquête van de MIVB werd bepaald door een onafhankelijk adviesbureau en het Brussel Gewest, in samenwerking met de MIVB. De criteria houden verband met de kwaliteit van de dienstverlening, de toegankelijkheid, de stiptheid en de betrouwbaarheid. Voorts wordt er ook rekening gehouden met de netheid, de uitrusting en de informatieverstrekking.*

Sinds 2011 wordt de enquête persoonlijk afgenomen bij een aantal mensen. Vervolgens worden ongeveer 3.000 mensen opgebeld. We willen een exact beeld krijgen van de tevredenheid bij de klanten van de MIVB.

Door een representatieve doelgroep te selecteren en op te bellen, wordt vermeden dat we een vertekend beeld krijgen. We moeten ook voldoende jongeren onder de achttien jaar bij de telefonische enquête betrekken, want die groep is niet geneigd om online enquêtes in te vullen.

Om een tevredenheidsscore te bepalen, hebben we rekening gehouden met de resultaten van de online enquête (ongeveer 7.000 respondenten) en van de telefonische enquête (bijna 3.000 respondenten).

De algemene tevredenheidsscore is 7,1/10 voor de telefonische enquête en 6,1/10 voor de online enquête. Het gemiddelde is bijgevolg 6,6/10.

Voor algemeen comfort haalde de MIVB een score van 6,3/10 en voor comfort in de bussen 6/10, net zoals in 2011 en 2012. Voor het reiscomfort in de metro en de tram kreeg de MIVB respectievelijk

demander la carte d'identité des usagers et reposaient sur le bon vouloir et la coopération des gens.

Il a été question d'une réforme. Le site de la STIB annonce sans plus de précisions que ces agents disposent désormais de compétences étendues. Lesquelles ? Comment peuvent-ils désormais se comporter envers des fraudeurs ou à l'occasion d'autres incidents ?

Discussion conjointe

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La méthodologie de l'enquête annuelle de satisfaction a été établie par un bureau d'étude indépendant et la Région, en étroite collaboration avec la STIB, afin de mesurer le niveau de satisfaction des principales composantes des services et de servir d'évaluation de la politique commerciale de la STIB. Les critères choisis sont les critères de qualité de service liés au transport de voyageurs (confort, temps de parcours, fréquence, information, sécurité, tarifs et offre) et des critères liés à l'accessibilité, à la ponctualité et à la fiabilité du réseau. L'étude de satisfaction comprend également des questions liées à l'appréciation de la propreté, du bon fonctionnement des équipements mis à la disposition des voyageurs et de la qualité des informations.

Depuis 2011, le baromètre comprend un volet mixte avec recrutement en face-à-face sur le réseau, suivi d'une enquête par téléphone auprès d'environ 3.000 personnes représentatives de la structure de la clientèle de la STIB. Le but de cette méthodologie est d'obtenir une image exhaustive et correcte de la perception de la satisfaction des usagers.

En effet, la mesure réalisée par téléphone permet d'éviter les réponses aberrantes, la surreprésentation de certains profils et notamment celle des profils sociodémographiques les plus élevés. Elle permet également d'atteindre un quota suffisant de jeunes de moins de 18 ans qui, paradoxalement, participent proportionnellement de moins en moins aux sondages en ligne en général, et à l'enquête sur le site web de la STIB en particulier. Le volet téléphonique, basé sur un

6,4/10 en 6,5/10.

Het spreekt voor zich dat vooral bussen last hebben van files en bouwplaatsen, wat nefast is voor het reiscomfort. Nochtans zou het reiscomfort moeten verbeteren dankzij 172 nieuwe voertuigen en de vervanging van de oudste bussen. Dit jaar en volgend jaar worden de nieuwe bussen geleverd.

Voorts zou het comfort voor de reizigers erop vooruit moeten gaan door de aankoop van borden die de wachttijd bij de bushaltes weergeven, een beter beheer van de haltes en het einde van een aantal bouwplaatsen.

De gemiddelde vertraging op het netwerk wordt niet gemeten, maar de regelmaat en de stiptheid van de verschillende lijnen worden wel voortdurend in het oog gehouden.

De stiptheid van het hele netwerk is de afgelopen jaren aanzienlijk verbeterd.

De keerzijde van de medaille is dat de bussen in het algemeen minder snel rijden. Toch is de wachttijd tussen twee bussen en de vertraging in vergelijking met de dienstregeling minder groot dan vroeger.

De resultaten van de enquête met betrekking tot de overstappen moeten correct geïnterpreteerd worden, want het oordeel van de reizigers kan afhangen van verschillende factoren.

Over de Churchillrotonde heb ik al veel vragen beantwoord. Het overstapcomfort zal er verbeteren, wanneer de heraanleg van het kruispunt ter hoogte van de halte Vanderkindere is voltooid.

De regelmaat en de stiptheid van de dienstverlening zijn van groot belang voor de klanten. Door tramlijnen 3 en 7 eenvoudigweg samen te voegen, zou de kwaliteit van de dienstverlening op de Noord-Zuidverbinding spectaculair achteruitgaan. Dat blijkt uit de tevredenheidsbarometer.

De maatregel zou voordelig zijn voor bepaalde klanten, maar nadelig voor een veel groter aantal andere klanten. Bovendien wil de MIVB de reisfrequentie van lijnen 3 en 4 vanaf september verbeteren. Dat is niet mogelijk als ze worden

recrutement aléatoire et non sur une participation volontaire et spontanée, donne une image plus fidèle et exacte de la satisfaction de la clientèle et se rapproche davantage des méthodes utilisées dans d'autres réseaux ou dans d'autres enquêtes de satisfaction.

Pour l'établissement du score global, la Région a souhaité tenir compte d'un mélange équivalent des deux méthodes de sondage. Au final, près de 7.000 répondants ont été retenus pour l'enquête en ligne et près de 3.000 pour l'enquête téléphonique, soit un total de 9.719 participants. Les résultats ont été redressés, comme précédemment, sur la base des données de l'étude nationale Beldam (Belgian Daily Mobility), afin d'être représentatifs de la clientèle STIB en termes de sexe, d'âge et de région.

Le score global de satisfaction est de 7,1/10 pour la méthode par téléphone, et de 6,1/10 pour l'enquête en ligne sur le site de la STIB. L'administration souhaite prendre le mélange (50/50) des deux méthodes comme référence tout au long du contrat de gestion. Le score global de satisfaction ainsi obtenu est de 6,6/10 pour la STIB en général.

Quant aux résultats pour le confort en général (6,3/10) et le confort du trajet dans le bus (6/10), ils sont identiques aux scores obtenus en 2011 et 2012. Néanmoins, la satisfaction du confort du trajet est moins élevée pour le bus (6/10) que pour le métro (6,4/10) ou le tram (6,5/10).

Il est évident que le mode bus est le plus touché par les problèmes de congestion ou de chantiers, ce qui n'est pas sans conséquence sur le confort de voyage. Par ailleurs, le confort des trajets en bus devrait être amélioré avec la mise en service de 172 nouveaux véhicules en remplacement de véhicules plus anciens et en extension du parc, afin d'augmenter la capacité du réseau des bus. Les nouveaux véhicules seront livrés cette année et l'année prochaine.

De manière générale, le confort des clients devrait aussi être amélioré grâce à la poursuite des investissements relatifs à l'acquisition d'afficheurs de temps d'attente aux arrêts, la rationalisation de la gestion des arrêts et l'aboutissement de plusieurs chantiers en cours.

Concernant les retards, il n'existe pas au sens strict

samengevoegd met lijn 7.

Mijnheer Destexhe, op de website van de MIVB staat inderdaad dat de veiligheidsmedewerkers van de MIVB sinds 2012 meer bevoegdheden hebben. Die uitbreiding kwam er nadat een van hen omkwam tijdens een incident.

Alle bevoegdheden van de veiligheidsmedewerkers staan onder de rubriek 'Veiligheid en Preventie'.

Alle veiligheidsmedewerkers volgen een verplichte opleiding bij een door de FOD Binnenlandse Zaken erkende instantie en moeten slagen voor een examen bij Selor.

Afhankelijk van hun functie krijgen ze 127 of 36 uur opleiding. Bovendien volgen ze nog een interne opleiding van 524 uur bij de MIVB.

de mesure du "retard moyen" sur le réseau, mais les lignes sont suivies en permanence du point de vue de leur régularité et ponctualité.

La ponctualité du réseau s'est nettement améliorée au cours des dernières années, ce qui a permis à la STIB de certifier la quasi-totalité de son réseau : d'aucune ligne il y a une quinzaine d'années à 49 sur 50 aujourd'hui. Il s'agit d'un progrès remarquable !

Ceci a toutefois été obtenu au prix d'un ralentissement général du réseau : les bus roulent globalement moins vite - ce qui est préoccupant à de nombreux égards -, mais, en revanche, les écarts de temps d'un bus à l'autre et de chaque véhicule par rapport à son horaire sont globalement plus faibles qu'auparavant.

En matière de correspondances, il convient de faire la part des choses dans l'interprétation des résultats au sujet des correspondances, puisque le jugement des clients peut dépendre du nombre de correspondances, de leur localisation dans la ville, des aménagements in situ ou du fait que les véhicules s'attendent ou non.

Concernant plus spécifiquement le rond-point Churchill, je vous renvoie aux nombreuses réponses déjà données à ce sujet, en vous rappelant que cette correspondance sera améliorée lorsque le projet du réaménagement du carrefour Vanderkindere aura abouti.

Je tiens à préciser une nouvelle fois que la régularité et la ponctualité du service sont précisément un paramètre important pour la clientèle et que vouloir "simplement reconnecter" les lignes 3 et 7 conduirait à une chute brutale de la qualité de service sur tout l'axe Nord-Sud. Ce point s'est vérifié dans le baromètre de satisfaction.

En voulant favoriser certains clients, on en léserait cinq à dix fois plus et c'est bien cette motivation qui est au centre du débat. En outre, la STIB améliorera les fréquences des lignes 3 et 4 de l'axe Nord-Sud dès la rentrée de septembre. Une fusion avec la ligne 7 aurait dû conduire à renoncer à cette amélioration du service, vu le nombre de trams supplémentaires que cela aurait nécessité.

Enfin, concernant la question de M. Destexhe, le site internet de la STIB indique en effet que les

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Het is uiteraard een goede zaak dat er verbeteringen op stapel staan voor bepaalde lijnen, maar die hadden er veel vroeger kunnen komen!*

Wat het tevredenheidsonderzoek betreft, vind ik een score van 6,1/10 geen mooi resultaat.

Ik heb tevens vragen bij de weging die werd gebruikt om tot bepaalde resultaten te komen: een score van 6,6/10 als gemiddelde van 3.000 positieve antwoorden via de telefoon en 7.000 positieve antwoorden online, lijkt me niet logisch.

Het is nu wachten op het tevredenheidsonderzoek voor 2014.

agents de sécurité de la STIB disposent de compétences élargies depuis 2012. Ceci constitue l'une des mesures prises par le gouvernement fédéral après le décès du superviseur de la STIB, M. Iliaz Tahiraj, le 7 avril 2012.

L'ensemble de ces compétences est détaillé sur le site internet à la rubrique "Sécurité et Prévention". Ce sujet a également fait l'objet de plusieurs questions auxquelles j'ai déjà répondu au sein de cette commission.

Tous les agents de sécurité ont reçu une formation légalement obligatoire, donnée par un organisme agréé par le SPF Intérieur, et sanctionnée par la réussite d'un examen organisé par le Selor. Cette formation s'organise comme suit :

- agent de gardiennage : cours de 127 heures ;
- agent de sécurité : cours de 36 heures.

À cela s'ajoute une formation interne à la STIB de 524 heures, afin de rendre les agents complètement opérationnels sur le réseau.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Il est plus que temps que des améliorations soient réalisées puisque la législature se termine ! Nous sommes satisfaits qu'elles soient prévues sur certaines lignes, mais elles auraient pu être apportées bien plus tôt au cours de cette législature ! Le problème de la rupture de charge au niveau de la station Churchill est évoqué depuis la législature précédente ! On aurait aimé que ce gouvernement détermine certaines priorités et intervienne plus rapidement.

Concernant l'enquête de satisfaction, personnellement, je ne me satisferais pas d'une note de 6.1. Tout dépend évidemment du degré d'exigence requis pour le travail accompli.

Bien qu'il soit logique que l'administration présente les choses positivement, je m'interroge sur la pondération utilisée pour obtenir certains résultats. Ainsi, vous obtenez un résultat de 6,6/10 en établissant une moyenne entre les 3.000 réponses favorables obtenues par téléphone et les 7.000 réponses en ligne. Cette pondération ne me paraît pas logique.

De voorzitter.- De heer Destexhe heeft het woord.

De heer Alain Destexhe (in het Frans).- *Net als mevrouw Teitelbaum heb ik mijn bedenkingen bij de methodologie. De vertragingen en de frequenties worden slecht geëvalueerd in de enquête.*

Ik wil wel geloven dat de stiptheid verbeterd is, maar ik zou graag cijfers zien. De algemene perceptie is toch dat men zowel met de bus, als de wagen langer over dezelfde afstand doet dan vroeger, zeker tijdens de spits.

Het reiscomfort is natuurlijk erg subjectief. Ook dat begrip moet in de methodologie preciezer bepaald worden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De tevredenheidsenquête en -barometer werden gerealiseerd door Ipsos, een erkend en onafhankelijk marktonderzoeksbureau.*

Het aantal ondervraagden per telefoon weegt iets meer door in het gemiddelde, omdat de antwoorden die per telefoon zijn verkregen betrouwbaarder worden geacht dan de spontane antwoorden op de enquête op internet.

De methodologie werd door Ipsos opgesteld. Er zijn waarschijnlijk verschillende methoden mogelijk, maar wij hebben vertrouwen in de deskundigheid van dit onderzoeksbureau. Om pertinente vergelijkingen te kunnen maken, moet bovendien gedurende een zekere tijd dezelfde methode worden gebruikt.

Pour le reste, on attendra l'enquête de satisfaction pour l'année 2014.

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

M. Alain Destexhe.- Je partage les réserves de Mme Teitelbaum sur la méthodologie qui me semble imprécise. Votre réponse sur les retards et les fréquences me laisse aussi un peu sur ma faim. C'est un des critères mal évalués de l'enquête.

Je ne doute pas de ce que vous me dites sur l'évolution de la ponctualité, mais j'aurais aimé quelques chiffres et précisions à ce sujet. Sur ces questions de mobilité, il est bon d'avoir une perspective dans la longueur. Le sentiment général est qu'en voiture ou en bus, les déplacements prennent de plus en plus de temps, en particulier aux heures de pointe. Je voudrais donc une quantification beaucoup plus précise.

Quant au sentiment de confort, il est particulièrement subjectif. Il faudrait déterminer une méthodologie qui cerne mieux cette notion.

Pour le reste, je suis intéressé par le document que vous avez aimablement proposé de me donner.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cette enquête et le baromètre ont été réalisés par l'institut Ipsos. Cet institut de sondage reconnu est indépendant de la STIB.

La partie téléphonique de l'enquête pèse un peu plus dans cette moyenne parce qu'on estime que les réponses obtenues par téléphone sont plus fidèles à l'opinion réelle que les réponses spontanées à l'enquête sur internet.

L'ensemble de la méthodologie a été élaboré par Ipsos. Il existe probablement différentes manières de prendre les mesures, mais nous avons choisi de faire confiance à Ipsos. Ce qui donne ces résultats.

Il est important d'effectuer les mesures de la même manière pendant un certain temps afin de pouvoir faire des comparaisons et de conserver une information précieuse.

L'année prochaine, il y aura de toute façon de

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de heraanleg van de Ninoofsepoort".

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de nieuwe jobs voor het MIVB-personeel".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Vanaf een zekere leeftijd nemen bepaalde essentiële vaardigheden voor het besturen van een bus of tram af. Bovendien worden chauffeurs van de MIVB tijdens het uitoefenen van hun functie soms het slachtoffer van een ongeval, waardoor ze hun baan niet langer kunnen uitoefenen.*

Gelukkig zijn er bij de MIVB zo'n 7.500 andere banen dan het besturen van een voertuig. Daarvoor komen chauffeurs die niet meer kunnen rijden in aanmerking.

Door de privatisering van de kantines en de afschaffing van loketten in bepaalde metrostations

nouveaux chiffres.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "le réaménagement de la porte de Ninove".

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

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 postes de reclassement à destination des travailleurs de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- Conduire un métro un tram ou un bus rempli de passagers tout au long de la journée requiert une certaine résistance mentale et physique.

Malheureusement, l'âge venant, les chauffeurs de la STIB sont, comme nous tous, condamnés à subir une diminution de certaines des aptitudes requises par leur travail. De même, certains d'entre eux sont parfois, dans l'exercice de leurs fonctions, victimes d'un accident qui les rend incapables de réintégrer un poste de conduite.

Heureusement, la STIB est une société qui compte près de 7.500 emplois qui ne sont pas tous dédiés à

zijn een aantal van die waardevolle herplaatsingsfuncties helaas verdwenen.

Men kan van 60-jarige chauffeurs, die niet langer in staat zijn een hele dag een voertuig te besturen, niet verwachten dat ze elders op zoek gaan naar een baan. Het kan evenmin de bedoeling zijn dat een chauffeur die het slachtoffer werd van een werkongeval plots werkloos wordt.

Herplaatsingsfuncties zijn daarnaast ook belangrijk voor de veiligheid van de MIVB-gebruikers.

Hoe is het aantal herplaatsingsfuncties bij de MIVB de afgelopen jaren geëvolueerd? Hoeveel banen werden afgeschaft? Hoeveel banen werden er ter compensatie gecreëerd?

Krijgen alle chauffeurs die recht hebben op een herplaatsingsfunctie er effectief een? Wat gebeurt er als er niet genoeg banen voorhanden zijn?

la conduite d'un véhicule. Cette diversité des fonctions permet de disposer de postes de reclassement à destination des conducteurs qui, tout en étant encore aptes à travailler, ne le sont plus pour conduire un véhicule de transport public. Il est effectivement préférable que les conducteurs soient au mieux de leur forme pour diriger des véhicules d'un tel poids.

On peut déplorer la disparition, depuis quelques années, de certains de ces postes de reclassement pourtant si précieux. Ainsi, la privatisation des cantines a privé la STIB d'une réserve pour ces emplois de reclassement. Ces cantines permettaient de reclasser bon nombre de conducteurs ayant subi un dommage physique irréversible ou momentané. La STIB a préféré, selon ses termes, "professionnaliser" ses cantines et le personnel employé dans ces cantines n'a plus été du personnel de la STIB. La récente suppression de guichets dans certaines stations de métro est également de nature à diminuer le nombre de postes de reclassement.

Si ces postes de reclassement sont importants, c'est bien évidemment d'un point de vue social. On imagine mal demander à des chauffeurs qui n'ont plus la résistance suffisante pour conduire toute la journée à 60 ans d'aller se chercher un nouvel emploi ailleurs. De même, il serait injuste qu'un conducteur victime d'un accident de la route dans le cadre de son travail et qui se retrouve inapte à la conduite sans pour autant devenir incapable de travailler se retrouve sans emploi.

Mais ces postes sont tout aussi importants pour les usagers de la STIB et de la voirie. Car, dans le contexte de pénurie d'emploi actuel, si le seul choix qui s'impose à ces chauffeurs est de continuer à conduire pour ne pas se retrouver au chômage, on risque de les encourager à conduire même s'ils feraient mieux d'arrêter, avec tout ce que cela implique en matière de sécurité routière et de qualité de service.

Quelle est l'évolution du volume de postes de reclassement à la STIB ces dernières années ? Combien de postes accessibles aux agents en reclassement ont-ils été supprimés ? Combien de postes de même nature ont-ils été créés en compensation de ceux qui ont disparu ?

Enfin, je souhaite savoir si tous les agents de

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het herplaatsingsbeleid van de MIVB steunt op een collectieve arbeidsovereenkomst betreffende de omscholing bij tijdelijke of definitieve medische ongeschiktheid.*

Voor tijdelijke functies krijgen werknemers een praktijkopleiding. Over het algemeen gaat het om een functie die nauw aanleunt bij hun oorspronkelijke taak. Definitief ongeschikte werknemers krijgen begeleiding in de zoektocht naar een andere MIVB-functie, die overeenstemt met hun capaciteiten en de noden van de onderneming.

Vóór de outsourcing van de kantine en de besteldienst, telde de MIVB 20 restaurantmedewerkers en 5 koeriers. Eind 2009 telde het bedrijf een honderdtal tijdelijk of definitief ongeschikte werknemers in een andere functie. De beslissing om de kantine te outsourcen heeft dus geen zware gevolgen gehad voor de herplaatsing van MIVB-werknemers.

Momenteel telt de MIVB 232 arbeidsplaatsen voor werknemers die definitief ongeschikt zijn voor hun functie:

- koeriers en onthaal: 19 voltijdse equivalenten (VTE's);
- verkopers en statistici: 71 VTE's;
- field support: 140 VTE's;
- archivarissen: 2 VTE's.

Ook andere definitief ongeschikte werknemers hebben een nieuwe functie gekregen.

Een dertigtal tijdelijk ongeschikte agenten vervullen een tijdelijke functie als begeleider in tram of bus, schoonmaker, multimodale agent en

conduite en droit de réclamer un poste de reclassement en reçoivent un. Sinon, pouvez-vous me dire ce qu'il advient des agents en cas de pénurie de postes de reclassement ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La politique de réorientation professionnelle au sein de la STIB s'appuie sur une convention collective de travail relative à la reconversion pour inaptitude médicale (suite à une maladie ou un accident de travail), tant temporaire que définitive.

Pour les fonctions temporaires, les travailleurs sont directement formés sur le terrain. Ils exercent généralement une fonction proche de leur contexte de travail d'origine. Les collaborateurs déclarés définitivement inaptes bénéficient d'un accompagnement afin de retrouver, au sein de la STIB, une fonction de reclassement correspondant à leurs compétences et aux besoins de l'entreprise.

Avant l'externalisation des services de cantine et de messagerie, la STIB comptait, en interne, 20 postes de réfectoristes (caféterias et restaurants) et 5 postes de messagers. Fin 2009, les postes de reclassement concernaient une centaine de travailleurs en inaptitude temporaire ou définitive. Ce n'est donc pas la décision d'externaliser la cantine qui a pesé le plus lourd dans la politique de reclassement des travailleurs de la STIB.

Actuellement, 232 postes sont réservés prioritairement aux collaborateurs en inaptitude définitive à leur fonction. Il s'agit des postes suivants :

- courriéristes et agents d'accueil (poste de garde) : 19 équivalents temps plein (ETP) ;
- agents de vente en Kiosk et statisticiens : 71 ETP ;
- agents multimodaux Field Support (anciennement agents de zone et agents de prévention senior) : 140 ETP ;
- archivistes : 2 ETP.

soms zelfs als commerciële of administratieve medewerker.

De MIVB wil een professioneel herplaatsingsbeleid voeren. Medewerkers die hun functie niet meer kunnen uitoefenen, zullen voortaan een opleidingstraject volgen om zich de nodige competenties eigen te maken.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Als u mensen die hun functie niet meer kunnen uitoefenen, een opleiding wil geven, is dat dan om hen een beschikbare baan aan te bieden binnen de MIVB? Er verdwijnen ondertussen heel wat jobs die traditioneel naar die mensen gingen, bijvoorbeeld in de kiosken of op de statistische afdeling. Zal het er niet op uitdraaien dat die mensen na hun opleiding op eigen houtje ander werk moeten vinden?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Neen. Wij stellen hen een traject van gerichte theoretische en praktische opleidingen voor binnen de onderneming.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Leiden die opleidingen met zekerheid tot een job binnen de MIVB?*

D'autres collaborateurs déclarés définitivement inaptes à leur fonction ont été également réorientés vers d'autres fonctions (techniques, administratives, voire de conduite) dans l'entreprise.

Une trentaine d'agents en incapacité temporaire bénéficient de fonctions temporaires. Il s'agit de fonctions d'accompagnement des conducteurs de tram ou de bus, de nettoyeurs de véhicules, d'agents multimodaux et, occasionnellement, de postes commerciaux ou administratifs.

La STIB souhaite mettre en place une politique de réorientation professionnelle. Les "postes de reclassement" seront supprimés, et les collaborateurs qui ne peuvent plus exercer leurs fonctions pour des raisons médicales seront accompagnés dans un parcours de formation (théorique et pratique) pour acquérir les compétences nécessaires à leur réorientation.

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

Mme Céline Delforge.- Votre dernière phrase m'inquiète. Vous parlez de supprimer les postes de reclassement et d'offrir des formations aux agents inaptes. Le but est-il bien de leur offrir un emploi disponible à la STIB ?

Si non, la suppression des postes de reclassement m'apparaît comme un véritable recul social, d'autant qu'on annonce la suppression de nombreux postes dans les boutiques Kiosk. Les statisticiens sont également en voie de disparition. Dans le futur, les agents ne vont-ils pas faire les frais de la disparition de ces postes ? Après leur avoir offert la formation, allez-vous les laisser se débrouiller seuls pour retrouver un emploi ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Non. Nous allons accompagner ces agents en proposant un parcours de formations ciblées, théoriques et pratiques, à ceux qui auront besoin d'une réorientation professionnelle à cause de la disparition de leurs postes ou parce qu'ils ne seront plus aptes à réaliser leur travail. Ces formations seront dispensées dans l'entreprise.

Mme Céline Delforge.- Auront-ils l'assurance de retrouver un emploi ?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat is toch de bedoeling. De MIVB is van plan om de opleidingen meer op haar eigen behoeften af te stemmen. De kans dat mensen na een opleiding bij de MIVB kunnen blijven werken, zou dus zelfs groter moeten worden.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Dat stelt mij gerust.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het jaarverslag 2013 van de Inland Navigation Europe".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- *Zoals elk jaar heeft de Inland Navigation Europe (INE) zijn jaarverslag over de realisaties in de zee- en binnenvaart uitgebracht.*

In dat verslag geeft elk lid een overzicht van de acties die het heeft ondernomen. Wallonië vermeldt bijvoorbeeld het platform Trilogiport en Vlaanderen de bouw van een industriezone langs de Schelde. Tot onze verbazing vinden we niets terug over de Haven van Brussel.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est l'objectif. Pour mettre en place sa nouvelle politique de réorientation professionnelle, la STIB va travailler d'une nouvelle façon, pour adapter les agents aux besoins de l'entreprise, sur mesure, en fonction de chaque personne qui devra changer de poste. C'est une politique plus proche des gens que dans le passé, bien plus de nature à leur fournir un nouvel emploi dans l'entreprise.

Mme Céline Delforge.- Cette assurance de leur fournir un emploi me rassure.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le rapport annuel 2013 de l'Inland Navigation Europe".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Chaque année, la plateforme européenne Inland Navigation Europe (INE) publie son rapport faisant état des réalisations dans le domaine de la navigation tant maritime qu'intérieure.

Chacun de ses membres y donne un aperçu des actions entreprises au cours de l'année écoulée. On y retrouve cette année un commentaire de la Wallonie confirmant la mise en chantier de la plate-forme Trilogiport et une déclaration de la sa Waterwegen en Zeekanaal relative à la

In het verslag lezen we dat in Frankrijk een grote handelsgroep in een nieuw distributiesysteem heeft geïnvesteerd, waarbij tachtig voedingszaken in het hartje van Parijs via de waterweg worden bevoorrad. Dat is een project waaraan wij een voorbeeld kunnen nemen.

Hoe komt het dat de Haven van Brussel geen enkele realisatie te vermelden heeft voor het jaarverslag 2013?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De Haven van Brussel is slechts een corresponderend lid en wordt enkel uitgenodigd als waarnemer bij de jaarlijkse algemene vergadering. De Haven werd bijgevolg niet gevraagd om een bijdrage te leveren voor het jaarverslag.*

Wallonië is volwaardig lid en Waterwegen en Zeekanaal is ondersteunend lid, waardoor ze in het jaarverslag melding hebben kunnen maken van hun projecten.

Het zou misschien een goed idee zijn dat de Haven van Brussel een volwaardig lid van deze organisatie wordt, zelfs al is ze reeds lid van tal van organisaties van Europese binnenhavens.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- *Hoe komt het eigenlijk dat de Haven van Brussel geen volwaardig lid van INE is? Heeft ze daar geen belangstelling voor of zijn er andere redenen?*

construction d'un site industriel le long de l'Escaut. On est donc un peu surpris de ne pas trouver d'information émanant du Port de Bruxelles, qui n'a aucune action saillante à mentionner pour 2013.

En poursuivant la lecture de ce rapport, on apprend qu'en France, un grand groupe commercial a investi dans un nouveau mode de distribution de produits d'alimentation en assurant la livraison à 80 magasins d'alimentation situés au cœur de Paris via la voie d'eau. Cet exemple mérite une attention particulière. Il devrait être possible d'en tirer certains enseignements pour notre Région.

Comment expliquer que le Port de Bruxelles n'a aucune réalisation à mentionner dans le rapport annuel 2013 de l'INE et est donc tout à fait inexistant par rapport aux deux autres Régions et aux autres ports intérieurs ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le Port de Bruxelles n'est que "corresponding member" de l'INE. Il est invité, en tant qu'observateur, à son assemblée générale annuelle. Le Port n'a pas été approché pour une intervention dans le rapport annuel de l'INE.

Pour votre information, le service public de Wallonie est "full member" de l'INE et a donc pu commenter le chantier de Trilogiport dans le rapport. La sa Waterwegen & Zeekanaal est, quant à elle, "supporting member" et a donc pu déclarer la construction prochaine d'un site industriel le long de l'Escaut dans le rapport annuel.

Peut-être serait-il une bonne chose que le Port de Bruxelles devienne un membre à part entière de cette organisation, même s'il est déjà membre de nombreux groupements de ports intérieurs européens.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Ce serait d'autant mieux que la présidente de cette organisation est une ancienne du Port de Bruxelles.

Y a-t-il des raisons d'intérêt, d'opportunité qui

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*):- *Dat moet ik aan de Haven van Brussel vragen. Ik zal het antwoord laten bezorgen.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
HERVÉ DOYEN**

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

**betreffende "de verdeling van het personeel
op de MIVB-metrolijnen".**

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*):- *In de pers verschenen onlangs cijfers waaruit bleek dat 92,9% van de bestuurders van lijn 2 en 6 Belgen van vreemde origine zijn, tegenover slechts 10,7% op lijn 1.*

Het personeel blijkt de lijnen 2 en 6 (tussen Simonis en Koning Boudewijn) als "moeilijk" te aanzien, vooral omdat de ontspanningsruimten er onhygiënisch en ongezellig zijn, maar ook omdat er meer incidenten gebeuren.

Volgens de MIVB hangt het van zijn anciënniteit af aan welke lijn een bestuurder wordt toegewezen.

Kloppen deze cijfers? Spelen etnische criteria een rol? Werd hierover al overlegd met de vakbonden van de bestuurders? Zal de MIVB dit beleid

justifient que le Port de Bruxelles ne fasse pas partie de cette association, contrairement à d'autres ports parfois concurrents ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le Port de Bruxelles est membre de nombre d'associations. L'explication que vous demandez tient donc sans doute aussi au facteur temps.

Cela dit, si l'essentiel du travail du Port de Bruxelles se fait à Bruxelles, il joue également un rôle très actif, souvent en première ligne d'actions au niveau international.

Je relaierai votre question et je vous communiquerai la réponse du Port de Bruxelles.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE 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 répartition du personnel sur
les lignes de métro de la STIB".**

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

M. Hervé Doyen.- La presse a récemment relayé des chiffres révélant une disproportion notable, liée à l'origine ethnique, dans l'affectation des conducteurs sur les deux parcours des lignes de métro de la STIB.

La liste officielle des conducteurs révèle que 92,9% des conducteurs des lignes 2 et 6 sont des Belges d'origine étrangère. Alors que l'on n'en dénombre que 10,7% sur la ligne 1. Cette répartition sensiblement hétérogène pose question, d'autant que la presse précise que les lignes de métro 2 et 6 reliant l'arrêt Simonis à l'arrêt Roi Baudouin sont jugées "plus difficiles" par le personnel, principalement en raison des locaux de détente peu agréables à l'hygiène douteuse, mais aussi compte tenu d'incidents plus fréquents.

aanpassen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De beweringen van 22 maart in La Dernière Heure zijn onjuist: de verdeling van de metrobestuurders over de lijnen zijn niet gebaseerd op etnische criteria. Het recht van antwoord van de MIVB werd gepubliceerd op 2 april.*

De cijfers in het artikel kloppen niet. Uit een analyse van de achternamen van het metropersoneel blijkt dat er 39% bestuurders van niet-Europese afkomst zijn op lijnen 1 en 5, tegenover 61% bestuurders van Europese herkomst. Op lijnen 2 en 6 is dat 57% tegenover 43%.

In de loop der jaren nam de MIVB steeds meer niet-Europeanen in dienst.

De 282 metrobestuurders van de MIVB worden verdeeld over drie standplaatsen: Delta, Weststation en Simonis. Op basis van die spreiding zijn de metrochauffeurs actief op lijnen 1 en 5, dan wel 2 en 6.

Indien een chauffeur van standplaats wil veranderen, wordt zijn aanvraag geanalyseerd op basis van de beschikbare functies op de gewenste plaats. Bij meerdere aanvragen voor eenzelfde plaats, krijgt de chauffeur met de hoogste anciënniteit voorrang.

Dans sa réponse aux accusations de ségrégation sur les lignes de métro, la STIB affirme que l'affectation des conducteurs dépend de leur ancienneté.

Les chiffres fournis par la presse sont-ils exacts ? La politique de répartition du personnel de la STIB se base-t-elle réellement sur des considérations ethniques ? Une concertation avec les syndicats de conducteurs a-t-elle eu lieu à ce sujet ? Une réorganisation de la politique d'affectation a-t-elle été envisagée ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les allégations publiées le 22 mars dans le quotidien La Dernière Heure, selon lesquelles la répartition des conducteurs de métro se baserait sur des considérations ethniques, sont totalement fausses. La STIB a demandé la publication d'un droit de réponse dans ce même journal. Celui-ci a été publié en date du 2 avril.

Comme expliqué le vendredi 28 mars en réponse à la question d'actualité de M. De Bock, les chiffres d'affectation mentionnés dans l'article ne sont pas exacts. Selon une analyse des patronymes des collaborateurs du métro, la proportion de conducteurs d'origine non européenne rattachés administrativement aux lignes 1 et 5 est de 39%, contre 61% de conducteurs d'origine européenne. Sur les lignes 2 et 6, cette proportion est de 57% pour les conducteurs d'origine non européenne et de 43% pour leurs collègues d'origine européenne.

On note, au fil du temps, une proportion plus importante de candidats d'origine non européenne qui postulent et sont engagés à la STIB. Cette proportion se reflète forcément dans les affectations.

Les 282 conducteurs de métro de la STIB sont répartis en trois lieux d'affectation situés aux sites Delta, Gare de l'Ouest et Simonis. Sur la base de cette affectation, les conducteurs de métro se voient attribuer leur service soit sur les lignes 1 et 5, soit sur les lignes 2 et 6.

Si un conducteur souhaite changer de lieu d'affectation, sa demande doit être examinée en fonction des postes disponibles dans le lieu

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Uw antwoord stelt me gerust, al vind ik het vreemd dat de aangehaalde cijfers zo sterk afwijken van degene die in de krant stonden.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
ALAIN DESTEXHE**

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

**betreffende "de bouw van een GEN-station
in Ganshoren".**

De voorzitter.- De heer Destexhe heeft het woord.

De heer Alain Destexhe (*in het Frans*).- *Bij de selectie van locaties voor nieuwe GEN-stations moet er rekening worden gehouden met de bevolkingsdichtheid van de buurt, de economische aantrekkingskracht en de overstapmogelijkheden*

souhaité. Si plusieurs conducteurs de métro souhaitent être affectés à un même dépôt, l'ancienneté en tant que conducteur de métro prévaut. Cette procédure a été mise en place dans les années 1990, en concertation avec les syndicats de la STIB. À titre d'illustration, en 2013, neuf conducteurs ont introduit une demande de changement de lieu d'affectation. Trois demandes ont été pleinement satisfaites. Six conducteurs ont reçu la possibilité de changer de lieu d'affectation en acceptant un autre horaire et ont préféré maintenir leur lieu d'affectation actuel.

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

M. Hervé Doyen.- Face à de tels fantasmes colportés par la presse, deux réactions sont possibles.

La première consiste à ne rien dire, ce qui n'est pas bon dans un monde hypermédiatisé où la presse ne recoupe pas toujours ses informations. En l'occurrence, je suis consterné, car les chiffres que vous nous communiquez sont diamétralement opposés à ceux diffusés dans les médias !

La seconde consiste à poser des questions pour obtenir les bonnes réponses, et je suis satisfait de celle que vous venez de me donner.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. ALAIN
DESTEXHE**

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

**concernant "la construction d'une gare
RER à Ganshoren".**

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

M. Alain Destexhe.- Dans le cadre du projet RER, j'ai été interpellé à plusieurs reprises par des habitants de la commune de Ganshoren et de Jette concernant le projet de la halte RER Expo qui transparaît en filigrane dans les demandes de

met andere vormen van openbaar vervoer. Voor lijn 9 zouden er plannen zijn voor een GEN-halte "Expo". Daartoe zouden er onteigeningen nodig zijn en zou een beschermd Natura 2000-gebied in gevaar komen.

Is de bevolkingsdichtheid in de wijk voldoende groot om de aanleg van een GEN-halte te rechtvaardigen? Is er voldoende commercieel potentieel? Welk vormen van openbaar vervoer zijn er al? Brengt de GEN-halte Expo de beschermde Natura 2000 zone in het gedrang?

De gemeentes Ganshoren, Jette en Sint-Agatha-Berchem zijn tegen dit plan. Zult u daar rekening mee houden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het gewest wil al lang een GEN-halte aan de Wereldtentoonstellingslaan. Ze komt al voor in het Gewestelijke Bestemmingsplan (GBP) uit 2001 en het Iris 2-plan uit 2010. Voor het gewest is de halte een van de zes prioritaire stations, naast Josaphat, Coovi, Verboeckhoven, Kuregem en Erasmus.*

Het belang van de halte ligt in tramlijn 9, die een verbinding biedt met de metro en op termijn met de Heizelvlaakte. Hierdoor zullen Jette, het UZ Brussel en de Heizel beter worden ontsloten. De laatste twee locaties trekken ook veel bezoekers aan van buiten het gewest en moeten dus ook van daaruit bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Dat is belangrijk om de verkeersdruk in het gewest te

permissies d'urbanisme de la ligne de tram 9 et des certificats d'urbanisme d'Infrabel.

Dans l'analyse du potentiel des nouvelles gares RER envisagées à Bruxelles, plusieurs critères importants sont pris en compte, dont la densité de population aux abords directs de la halte, l'attrait commercial de la zone ou encore le critère d'interconnexion avec d'autres transports en commun.

Ensuite, le projet d'une construction d'une halte à l'endroit préconisé, à savoir sous le pont de l'avenue de l'Exposition universelle, conduirait, d'une part, à des expropriations très importantes et, d'autre part, à mettre en péril une zone protégée Natura 2000.

La densité de population de ce quartier est-elle assez importante pour justifier l'implantation d'une halte RER ? Quels sont les attraits commerciaux du quartier qui justifient la création d'une halte à cet endroit ? Quels sont les transports en commun en présence dans le quartier ? Sont-ils insuffisants pour desservir la population ? La halte RER Expo va-t-elle mettre en péril la zone protégée Natura 2000 ?

Les autorités communales de Ganshoren, Jette et Berchem-Sainte-Agathe se sont catégoriquement opposées à ce futur projet. Dans quelle mesure allez-vous prendre en compte cet avis ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'implantation d'une halte RER dans l'avenue de l'Exposition universelle fait partie des demandes régionales auprès de la SNCB et du niveau fédéral depuis près de 25 ans. En effet, celle-ci est mentionnée comme projet dans le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) de 2001 et le Plan Iris 2 de 2010. Elle fait partie des six gares prioritaires défendues actuellement par la Région dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement du groupe ferroviaire. Les autres gares sont Josaphat, Ceria, Verboeckhoven, Cureghem et Erasme.

La justification pour créer une halte à cet endroit est intimement liée à l'implantation de la ligne de tram 9 reliant le métro et, à terme, le plateau du

verminderen. De halte zal de omwonenden aantrekkelijke verbindingen bieden met het stadscentrum, de Europese wijk, Bosvoorde en Ukkel.

Er zijn echter nog geen concrete plannen om een dergelijke halte te creëren en de gevolgen voor Natura 2000-zones werden nog niet in kaart gebracht.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JOËL RIGUELLE**

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

**betreffende "de afschaffing van de
agglomeratienamen op de verkeersborden".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

AAN MEVROUW BRIGITTE

Heysel. La connexion de la ligne 9 avec une halte RER située dans l'avenue de l'Exposition universelle améliorera significativement la desserte de Jette, de l'UZ Brussel et du plateau du Heysel. Ces deux derniers pôles ayant une zone de chalandise dépassant les limites de la Région, il est important de maximiser leur accessibilité en transport public aussi depuis l'extérieur de la Région.

L'amélioration de l'accessibilité en transports publics des pôles régionaux est indispensable pour atteindre les objectifs de décongestion de la Région et améliorer le cadre de vie de notre population.

Par ailleurs, cette halte desservira les personnes habitant à proximité en proposant des liaisons intéressantes vers le centre-ville en moins de dix minutes et vers le quartier européen, Boitsfort et Uccle en un temps record.

Toutefois, il n'existe encore ni plan et ni réflexion quant à la configuration de cette halte et son emprise sur les zones Natura 2000.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. JOËL
RIGUELLE**

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

**concernant "la suppression des noms
d'agglomération sur les panneaux de
signalisation".**

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

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

À MME BRIGITTE GROUWELS,

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

betreffende "de eigen baan voor de bussen op de Oudergemlaan".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *In juli 2013 antwoordde u mij met betrekking tot de invoering van een busbaan op de Oudergemlaan dat de regering de stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de Oudergemlaan had afgegeven en dat Mوبiel Brussel de werf voorbereidde.*

Hoe staat het met dit dossier?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Omdat er momenteel heel wat werken plaatsvinden in de omgeving van de Oudergemlaan (Maalbeeklaan, Schumanwijk, Jachtlaan, Keltenlaan), heeft de gemeente Etterbeek gevraagd om de werken voor de busbaan uit te stellen.*

Aangezien de andere werken bijna klaar zijn, stelt Mوبiel Brussel alles in het werk om nog voor het einde van het jaar te kunnen starten met de werf op de Oudergemlaan.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Dat is pas over zes maanden. Dat is ontzettend laat voor een maatregel waar de MIVB en de reizigers van bus 36 al lang op aandringen.*

Ik hoop dat de vertraging niets te maken heeft met

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

concernant "le site propre réservé aux bus sur l'avenue d'Auderghem".

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

Mme Céline Delforge.- En juillet 2013, lorsque je vous interrogeais sur l'état d'avancement du projet de site propre dans l'avenue d'Auderghem, vous me répondiez : "Le permis d'urbanisme pour le réaménagement de l'avenue d'Auderghem a effectivement été délivré par le gouvernement. Bruxelles Mobilité prépare le chantier. Des contacts ont été pris avec la commune d'Etterbeek, et la procédure de coordination des impétrants sera lancée dans les prochains jours".

En cette fin du mois d'avril 2014, quelles sont les évolutions de ce dossier et quelles sont les prochaines échéances qui, je l'espère, ne sont pas électorales ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Suite à divers chantiers en cours ces derniers mois dans des zones contiguës à l'avenue d'Auderghem - avenue du Maelbeek, quartier Schuman, avenue de la Chasse, avenue des Celtes... -, la commune d'Etterbeek et la police ont demandé que les travaux prévus sur cet axe soient postposés.

Les chantiers précités étant en voie de finition, Bruxelles Mobilité met tout en œuvre pour débiter le chantier de réaménagement de l'avenue d'Auderghem avant la fin de l'année.

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

Mme Céline Delforge.- Nous parlons de la fin de l'année, soit dans six mois. J'ai l'impression que les délais sont fort longs pour une mesure réclamée depuis très longtemps par la STIB et les usagers de la ligne de bus 36 qui sont assez mal lotis.

de verkiezingen en het project nog steeds zal doorgaan als de politieke kaarten na 25 mei opnieuw worden geschud.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De vertraging is enkel te wijten aan de andere werven in de buurt.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de nieuwe bedekking van een stoep aan het Flageyplein".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Toen ik u vragen stelde over de asfaltering van een stuk stoep op het Flageyplein, antwoordde u tot mijn verbazing dat Mobiel Brussel geopteerd had voor die bedekking ten gevolge van de schade die veroorzaakt was door parkerende vrachtwagens. U sloot trouwens niet uit dat er een wijzigingsvergunning zou komen om die asfaltvlek in een zee van blauwe steen te bestendigen.*

Welke keuze werd uiteindelijk gemaakt? Is de wijzigingsvergunning er gekomen en hoe zit het met de procedure? Ondertussen is de leveringszone afgebakend, waardoor er nog verder van de originele plannen wordt afgeweken.

Chauffeurs die altijd creatieve manieren vinden om gratis te parkeren op de openbare weg, stellen de aanpassing op prijs, maar ik neem aan dat dat niet de bedoeling was van Mobiel Brussel?

Et après, certains viendront se plaindre des résultats de la STIB dans le baromètre de satisfaction !

J'ose espérer que les seuls calculs qui ont abouti à un report et à un retard de cette mesure fondamentale n'ont rien à voir avec les échéances électorales, et que personne n'espère non plus saboter ce projet au cas où il y aurait des changements après le 25 mai.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le retard n'est à attribuer qu'aux chantiers en cours dans les parages.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la modification du revêtement d'un trottoir de la place Flagey".

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

Mme Céline Delforge.- Je vous avais interrogée sur l'asphaltage d'un morceau de trottoir de la place Flagey, notamment dédié aux livraisons. Vous m'aviez répondu - à ma grande surprise, car il s'agissait d'une entorse de taille à l'ensemble architectural de cette place - que Bruxelles Mobilité avait choisi ce revêtement à cause des dégâts provoqués par le stationnement des camions. Par ailleurs, vous n'excluez pas qu'un permis modificatif soit déposé afin de pérenniser cette tache de macadam au milieu de cette mer de pierre bleue.

J'aimerais connaître l'option qui a été choisie et savoir si le permis modificatif a été retenu et où en est la procédure, d'autant que de petites barrières balisant la zone de livraison sont venues modifier un peu plus encore l'esthétique de la place et l'éloigner des plans d'origine.

Het is algemeen bekend dat er vaak zware voertuigen (markt, circus, ...) op de blauwe stenen van het plein staan. Wordt de asfaltering van het hele plein overwogen? Kunt u me uitleggen waarom de blauwe steen resistenter is op het plein dan op de stoep tien meter verderop?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Vrachtwagens gebruiken de stoep van het Flageyplein soms als laad- en loszone. De wegbeheerder moest de oorspronkelijke plannen dan ook aanpassen. Daar de nieuwe wegverharding niet voldeed, werd ze plaatselijk vervangen door asfalt.*

Er werden tevens barrières geplaatst om ervoor te zorgen dat er geen vrachtwagens op de stoep kunnen parkeren. De halve bollen volstonden immers niet.

Ik zal de politiediensten vragen om het schuin parkeren op de laad- en loszone tegen te gaan.

Dat alles werd eerst voorgelegd aan de gemeente Elsene, die geen bezwaar maakte tegen de aanpassingen.

Bij uw eerste interpellatie verwees ik naar de mogelijkheid van een wijzigingsvergunning. Aangezien Brussel Stedelijke Ontwikkeling daar niet om vraagt, hoeft het niet langer.

Doordat de tegels van de stoep minder dik zijn dan die van het plein, en dus minder goed bestand zijn tegen vrachtverkeer, zijn er oneffenheden ontstaan ten opzichte van de rest van het plein.

Par ailleurs, ce nouvel aménagement est très apprécié par certains automobilistes qui, ne manquant jamais de créativité lorsqu'il s'agit de se parquer gratuitement en voirie, y ont vu une occasion rêvée de garer leur véhicule en épi à cet endroit. Je suppose que ce n'est pas le but recherché par Bruxelles Mobilité.

Enfin, sachant que c'est le même revêtement en pierre bleue qui accueille les nombreux véhicules lourds sur la place (marché, cirque, etc.), l'asphaltage de toute la surface est-il envisagé ? Sinon, pouvez-vous m'expliquer pourquoi la pierre bleue résiste mieux aux véhicules lourds sur la place que sur le trottoir dix mètres plus loin ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La place Flagey a été réaménagée en pensant au mieux aux besoins des différents usagers, sans pouvoir prévoir tous les usages qui en seraient faits.

Nous avons effectivement été confrontés aux pratiques illicites des camions livreurs qui utilisent les trottoirs comme zone de livraison. Dans un tel cas, le gestionnaire des voiries est amené à revoir sa copie pour répondre à la pratique de certains services. Étant donné que la repose du revêtement en place n'avait pas donné satisfaction, il a fallu changer très localement le revêtement du dallage en pierre bleue par un revêtement en asphalte.

Dans le même temps, nous avons opté pour la pose de barrières en croix de Saint-André pour empêcher le franchissement du trottoir par les camions livreurs indisciplinés. En effet, les demi-sphères n'empêchent pas les camions de se garer sur les trottoirs.

Quant au mauvais usage de cette zone de livraison par du stationnement en épis par les automobiles, cette pratique émerge des pouvoirs de police que je ne manquerai pas de solliciter pour y faire remédier.

Par ailleurs, toutes ces dispositions ont été soumises préalablement à la commune d'Ixelles qui ne voyait pas d'objection à ces ajustements. Aucune remarque n'a non plus été formulée sur ces adaptations minimales.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *U zei dat er destijds geen opmerkingen waren, maar er waren toch zeker parlementaire vragen. De grootste ongerustheid heerst bij een aantal architecten. Dat de gemeente Elsene er geen graten in ziet, verbaast mij niet.*

U bent blijkbaar van plan om de inrichting van het plein aan te passen aan een verkeerd gebruik. Waarom besliste u niet om het verkeerde gebruik te verhinderen, bijvoorbeeld door barrières langs de stoepen te plaatsen zodat vrachtwagens er niet kunnen parkeren? In plaats daarvan legt u het hele plein opnieuw aan, terwijl het het resultaat is van een architectuurwedstrijd waarbij de omwonenden betrokken waren!

Dan kunt u evengoed witte lijnen trekken rond fout geparkeerde auto's op trottoirs - wat in Elsene veelvuldig voorkomt - zodat die plots een parking worden...

Neen, u moet de overtreders bestraffen en hekken plaatsen om latere overtredingen te verhinderen. Het Flageyplein moet een mooi plein blijven.

Lors de votre première interpellation, j'avais évoqué la possibilité de faire procéder, au besoin, à un permis modificatif. Puisque Bruxelles Développement urbain ne demande pas d'y procéder, ce sujet n'est plus d'actualité.

Enfin, en ce qui concerne la cause des désordres au dallage du trottoir par rapport au reste de la place, elle trouve son origine dans la pose de dallage de moindre épaisseur. La place a été aménagée avec des dalles de 12cm d'épaisseur résistant au charroi lourd, alors que les trottoirs ont bénéficié d'un dallage de moindre épaisseur, qui résiste moins au charroi lourd.

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

Mme Céline Delforge.- Vous dites qu'à l'époque, personne n'avait émis de remarque. Je pense qu'une question parlementaire constitue une certaine objection. Cette place est d'ailleurs assez bien fréquentée par des architectes. Je vous avoue que c'est d'ailleurs du monde de l'architecture que proviennent les premières inquiétudes et les remarques quant à cet aménagement incongru. J'entends bien que la commune d'Ixelles n'y voit aucun problème, ce qui ne m'étonne guère.

Néanmoins, vous êtes en train de me dire que, puisqu'il y a un mésusage de la place, on va s'y conformer. On aurait pu également placer des barrières le long des trottoirs afin que les camions ne puissent pas s'y garer. C'eût été également une manière d'adapter l'aménagement au mésusage constaté. Or, ce que vous me dites, c'est que les camions qui se garent de manière indue abîment le carrelage. C'est la raison pour laquelle le revêtement sera changé ! On n'est pas en train de parler d'une petite rue aux confins de la Région mais d'une place qui a fait l'objet d'un concours d'architecture et d'une participation citoyenne !

Si, en cas de comportement illicite et de mésusage de la voie publique, on procède à des aménagements en fonction de ces derniers, demandez alors que l'on fasse un marquage autour des voitures stationnées en épi. Inutile d'appeler la police : il suffit de prendre acte du fait que les trottoirs deviennent des parkings, ce qui, par ailleurs, arrive à Ixelles.

Ce qu'il faut faire, c'est soit verbaliser, soit installer

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de tramhalte aan de
Mouterijbrug".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *In december 2009 wees ik u op de onderhoudsproblemen van de tramhalte aan de Mouterijbrug. Die tramhalte ligt in Elsene, op een gewestweg, en werd aangelegd door TUC Rail.*

U hebt mij toen geantwoord dat er een overeenkomst moest worden opgesteld tussen de wegbeheerder, de MIVB en TUC Rail. Ondertussen zijn we vier jaar later. Hoewel de graffiti verwijderd zijn, is het glas nog steeds niet vervangen, waardoor de reizigers niet beschermd zijn tegen regen en wind.

Wat hebt u gedaan om het probleem op te lossen? Waarom bent u er niet in geslaagd om tijdens deze legislatuur een onderhoudsovereenkomst voor de tramhalte te sluiten?

des barrières avant la pierre bleue afin que les camions ne puissent plus s'y garer. Bien que la place soit suffisante pour les livraisons, certains qui n'ont pu s'y garer devront parcourir dix mètres à pied supplémentaires. C'est la vie ! Il faut à tout prix éviter de défigurer une place comme la place Flagey. Si l'on veut y investir, il faut s'inquiéter de l'entretien de tout le mobilier urbain.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

**concernant "l'arrêt de tram du pont du
Gerموir".**

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

Mme Céline Delforge.- Je vous avais interrogée en décembre 2009 sur l'absence d'entretien de l'abribus situé sur le pont du Gerموir. Cet abri se situe à Ixelles, sur une voirie régionale, et a été réalisé dans le cadre des travaux d'Infrabel par l'intermédiaire du bureau TUC Rail. À l'époque, je m'inquiétais des vitres manquantes et des tags qui recouvraient l'abri depuis un certain temps.

Vous m'aviez répondu qu'il fallait qu'une convention soit établie entre le gestionnaire de voirie, la STIB et TUC Rail. Plus de quatre ans plus tard, les tags ont bel et bien été nettoyés, mais les vitres n'ont jamais été remplacées. C'est dommage. En effet, il est moins désagréable d'attendre sous un abri tagué, mais à l'abri du vent et de la pluie, que sous un abri non tagué, mais qui ne protège pas des intempéries.

Qu'avez-vous fait pour résoudre le problème et pourquoi une législature n'a-t-elle manifestement pas suffi à établir une convention d'entretien d'un abribus, surtout au vu des difficultés de gestion de certains mobiliers urbains ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De contacten over het onderhoud van de tramhalte aan de Mouterijbrug tussen de wegbeheerder, de eigenaar van de halte, de MIVB en TUC Rail verlopen moeizaam. Ik heb mijn administratie, de Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen, opgedragen om de overeenkomst zo snel mogelijk op te stellen.*

Ik heb er alle vertrouwen in dat de nieuwe directeur-generaal van Mobiel Brussel het dossier in een stroomversnelling zal brengen. Het is niet normaal dat men niet heeft gereageerd op duidelijk geformuleerde vragen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *De situatie is symptomatisch voor een aantal institutionele problemen van het gewest, die een weerslag hebben op het dagelijkse leven van de burger.*

- Het incident is gesloten.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne vais pas dire que je craignais votre question, mais je vais vous répondre. Il n'est pas agréable de terminer la commission sur une telle réponse.

Les contacts entre le gestionnaire de voirie, le propriétaire de l'arrêt, la STIB et TUC Rail concernant l'entretien de l'arrêt de tram du pont du Gerموir sont difficiles. J'ai chargé la Direction gestion et entretien des voiries de rédiger la convention au plus vite.

Je fais confiance au nouveau directeur général de Bruxelles Mobilité pour que ce dossier avance sans encombre. Comme vous, je trouve incroyable que ces demandes qui avaient été formulées clairement n'aient pas été rencontrées. Nous les avons réitérées. J'espère que cette convention sera enfin rédigée et que le problème disparaîtra.

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

Mme Céline Delforge.- Cette situation est emblématique de certains problèmes institutionnels de notre Région qui se répercutent sur la vie quotidienne du citoyen.

- L'incident est clos.
