



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
MAANDAG 2 FEBRUARI 2015**

—

**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 de la  
Mobilité**

—

**RÉUNION DU  
LUNDI 2 FÉVRIER 2015**

—

---

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

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

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

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

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

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

**INHOUD**

INTERPELLATIES	7
- van de heer Hervé Doyen	7
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de toepassingen voor informatie aan de MIVB-reizigers".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel,	7
betreffende "de systemen voor het mededelen van de wachttijden aan de MIVB-haltes".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, de heer Pascal Smet, minister, de heer Hervé Doyen, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel.</i>	12
- van de heer Arnaud Pinxteren	18
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de bescherming van het fietsverkeer tijdens werken of evenementen op de openbare wegen".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Arnaud Pinxteren.</i>	20
- van de heer Pierre Kompany	21
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

**SOMMAIRE**

INTERPELLATIONS	7
- de M. Hervé Doyen	7
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les outils d'information à destination des voyageurs de la STIB".	
Interpellation jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	7
concernant "les systèmes d'affichage des temps d'attente aux arrêts de la STIB".	
<i>Discussion conjointe - Orateurs : M. Bruno De Lille, M. Pascal Smet, ministre, M. Hervé Doyen, Mme Anne-Charlotte d'Ursel.</i>	12
- de M. Arnaud Pinxteren	18
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la protection des circulations cyclistes lors de travaux ou d'événements touchant à la voirie".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Arnaud Pinxteren.</i>	20
- de M. Pierre Kompany	21
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de start-up CarASAP".		Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "la start-up CarASAP".	
MONDELINGE VRAAG	22	QUESTION ORALE	22
- van mevrouw Céline Delforge	22	- de Mme Céline Delforge	22
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de verzadiging van de Noctis- bussen en het lot van de reizigers die er geen gebruik van kunnen maken".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "la saturation des bus Noctis et le sort des voyageurs ne pouvant en faire usage".	
INTERPELLATIE	24	INTERPELLATION	24
- van de heer Emmanuel De Bock	24	- de M. Emmanuel De Bock	24
tot de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het vellen en heraanplanten van kastanjabomen aan de Winston Churchilllaan en de Albertlaan".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "l'abattage et la replantation de marronniers sur l'Avenue Winston Churchill et l'Avenue Albert".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet,</i> minister, <i>de heer Emmanuel De Bock.</i>	26	<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet,</i> ministre, <i>M. Emmanuel De Bock.</i>	26
MONDELINGE VRAGEN	30	QUESTIONS ORALES	30
- van mevrouw Céline Delforge	30	- de Mme Céline Delforge	30
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het gebrek aan verwarming in de T3000 en T4000".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "l'absence de chauffage dans les T3000 et T4000".	

<p>- van mevrouw Céline Delforge 33</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het taxisysteem om de bestuurders van de MIVB naar hun depot te brengen".</p>	<p>- de Mme Céline Delforge 33</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le système de taxis destiné à conduire les chauffeurs de la STIB à leur dépôt".</p>
<p>- van mevrouw Céline Delforge 37</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de veiligheid van de zwakke weggebruikers op de Rooseveltlaan".</p>	<p>- de Mme Céline Delforge 37</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la sécurité des usagers faibles sur l'avenue Roosevelt".</p>
<p>- van de heer Serge de Patoul 38</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de plaatsing van verkeerslichten aan de oversteekplaatsen voor voetgangers op de lanen met tegelijk een rijstrook voor de auto's en een eigen baan voor de trams".</p>	<p>- de M. Serge de Patoul 38</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'organisation des feux lumineux aux passages pour piétons dans les avenues ayant à la fois une voirie pour les voitures et le passage des trams sur un site propre".</p>
<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum 41</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de oprichting van een site voor elektrische driewielers in het kader van het bezoldigd vervoer van personen".</p>	<p>- de Mme Viviane Teitelbaum 41</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le lancement d'un site de triporteurs électriques dans le cadre du transport rémunéré de personnes".</p>
<p>- van de heer Dominiek Lootens-Stael 41</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast</p>	<p>- de M. Dominiek Lootens-Stael 41</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>

met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de aanstelling van een regeringscommissaris bij de MIVB".		Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "la désignation d'un commissaire du Gouvernement auprès de la STIB".	
- van de heer Ridouane Chahid	41	- de M. Ridouane Chahid	41
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het project tot uitbreiding van de Brusselse metro naar Groot-Bijgaarden".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "le projet d'extension du métro bruxellois vers Grand-Bigard".	
- van de heer Vincent De Wolf	42	- de M. Vincent De Wolf	42
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de piraat-taxi's in de buurt van het Zuidstation".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "les taxis pirates aux abords de la gare du Midi".	
- van de heer Benoît Cerexhe	44	- de M. Benoît Cerexhe	44
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het openbaarvervoeraanbod op zondag 11 januari 2015 tijdens de betoging voor de vrijheid van meningsuiting".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "l'offre de transports en commun le dimanche 11 janvier 2015 à l'occasion de la manifestation pour la défense de la liberté d'expression".	

*Voorzitterschap: de heer Boris Dillière, voorzitter.  
Présidence : M. Boris Dillière, président.*

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

**TOT DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de toepassingen voor informatie aan de MIVB-reizigers".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

betreffende "de systemen voor het mededelen van de wachttijden aan de MIVB-haltes".

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

**De heer Hervé Doyen** (*in het Frans*).- *De voorbije jaren heeft de MIVB haar communicatiearsenaal aanzienlijk uitgebreid. Er wordt niet alleen via digitale schermen met de reizigers gecommuniceerd, maar ook via Facebook, Twitter, een website en een app.*

*Dat is goed nieuws, maar het is jammer dat de communicatie zelf voor verbetering vatbaar is, vooral in geval van vertraging en uitzonderlijke omleidingen.*

*Vaak zijn externe factoren de oorzaak van vertragingen, maar de gevolgen zijn niet minder vervelend voor de reizigers. Het wachten of het zoeken naar alternatieven valt duidelijk minder zwaar als de reiziger goed geïnformeerd wordt, maar daar wringt nu net het schoentje.*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

concernant "les outils d'information à destination des voyageurs de la STIB".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

concernant "les systèmes d'affichage des temps d'attente aux arrêts de la STIB".

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

**M. Hervé Doyen.**- Ces dernières années, les outils de communication déployés par la STIB se sont multipliés et on ne peut que s'en réjouir. D'abord sur le réseau, avec les écrans digitaux aux arrêts et dans les véhicules, mais également sur les réseaux sociaux, via Facebook, Twitter, le site internet ou encore une application mobile, la STIB a la possibilité de rester connectée avec ses usagers.

Si on ne peut que se réjouir du fait que nos transports publics se soient dotés d'une panoplie d'outils de communication modernes, on peut cependant parfois regretter leur manque d'efficacité, surtout en cas de retard des transports ou de déviations exceptionnelles. En effet, ces outils n'utilisent pas tout leur potentiel et je me demande, M. le ministre, dans quelle mesure ils ne pourraient pas être davantage développés.

*Het merendeel van de bussen en trams hebben beeldschermen waarop het traject verschijnt. Hoe verklaart u dat ze zo vaak defect zijn? Als de reden van een vertraging op het scherm vermeld werd, zouden de gemoederen aan boord minder snel verhit raken.*

*Wordt de efficiëntie van de beeldschermen verbeterd? Denkt u dat het beter is om berichten om te roepen?*

*De schermen bij de haltes worden ook niet optimaal gebruikt. Tijdens de laatste studentenfestiviteiten in het centrum werden meerdere buslijnen omgeleid en een aantal haltes niet aangedaan, zonder dat de reizigers daarvan op de hoogte waren, met alle imagoschade voor de MIVB van dien.*

*Hoeveel beeldschermen zijn er momenteel? Hoeveel worden er in 2015 geïnstalleerd? Hoe verklaart u dat het systeem niet werkt als er omleidingen gepland zijn? Wat gaat u doen om het probleem te verhelpen?*

*In 2007 maakte de dure infolijn van de MIVB plaats voor een betaalbaarder alternatief, maar is het wel normaal dat reizigers bij gebrek aan informatie moeten betalen om te weten wat er gaande is? Overweegt u een gratis nummer in het leven te roepen?*

*De MIVB-app heeft een realtimeoptie die helaas weinig betrouwbare informatie levert. Een geschatte wachttijd van twee minuten duurt soms tien minuten. Dat is onaangenaam voor reizigers die in weer en wind staan te wachten.*

*Hoe verklaart u de sporadische ontregeling van de app? Als betrouwbare informatie het wachten minder zwaar maakt, kunnen we ons afvragen hoeveel zwaarder het wordt als de informatie niet klopt.*

*Je zou denken dat de info-optie van de MIVB-app soelaas brengt als de realtimeoptie niet werkt, maar die meldt slechts de werkzaamheden en omleidingen op lange termijn. Werkt de MIVB aan de verbetering van de app? Waarom wordt er onvolledige informatie gegeven? Waarom wordt er niet meer via de infotab gecommuniceerd?*

*De mobiele app heeft groot potentieel. Waarom*

Bien que souvent des facteurs extérieurs expliquent le retard d'un mode de transport - tels que des pannes, des travaux, la densité du trafic, des intempéries ou encore des manifestations -, les conséquences n'en sont pas moins désagréables voire préjudiciables pour le voyageur. Dans pareille situation, le degré de pénibilité de l'attente d'un transport ou de la recherche d'alternatives s'amointrit sensiblement lorsque le voyageur est informé de la nature du problème. Or, actuellement les outils de communication montrent là leurs limites.

La plupart des bus et trams sont dotés d'écrans dynamiques affichant le trajet de la ligne. Pourtant très utiles, ils sont souvent défectueux. Comment expliquez-vous ces pannes récurrentes ?

Par ailleurs, en cas de problème de liaison, un message expliquant le retard pourrait circuler sur cet écran afin d'avertir les voyageurs de la situation. D'autant plus que, bien souvent, dans des bus bondés ou en retard, des tensions apparaissent et le conducteur peut être pris à partie. C'est pour cette raison que la Confédération des syndicats chrétiens (CSC) services publics avait initié la campagne "Levons le pied", portant sur la nécessité des usagers ne plus reporter leur agacement, bien que légitime, sur les conducteurs.

Pourtant, une simple communication, systématisée, à destination des voyageurs permettrait probablement d'éviter bon nombre d'énervements. Pourquoi donc ne pas mettre à profit ces écrans afin d'informer les voyageurs des retards et de les rassurer ?

Est-il prévu de développer l'efficacité des écrans embarqués ? Une annonce vocale vous semble-t-elle une meilleure solution ?

Les arrêts disposant d'afficheurs ou d'écrans bilatéraux, qui affichent le temps d'attente des transports et quelques informations pratiques, sont, eux aussi, sous-exploités. À titre d'illustration, lors des dernières festivités étudiantes dans le centre-ville, plusieurs lignes de bus ont été déviées, dont celle du bus 48 en direction d'Uccle, entre la Bourse et la Porte de Hal. En conséquence, trois arrêts - César de Paepe, Chapelle et Jeu de Balle - n'étaient pas desservis. Les voyageurs de cette ligne ne savaient pas que le bus était dévié et ignoraient les solutions alternatives. Ces trois arrêts



*wordt er geen interface ontwikkeld waarop de gebruikers informatie kunnen delen, naar het voorbeeld van de MIVB-controleapp?*

*Nu informatie via sociale media supersnel gedeeld wordt, moet bedrijfscommunicatie voortdurend tegen het licht gehouden worden om aan de gebruikersnoden te beantwoorden. Hoe zal de MIVB in de toekomst beter communiceren?*

étaient complètement dépourvus d'indication : ni agent sur place, ni affichage imprimé, ni panneau numérique, ni alerte sur l'application mobile. Ces situations nuisent gravement à l'image de la STIB, autant auprès des navetteurs que des Bruxellois.

Combien d'afficheurs et d'écrans sont-ils recensés ? Combien devraient être installés en 2015 ? Comment expliquez-vous les lacunes du dispositif lors de déviations pourtant planifiées ? Quelles solutions avez-vous retenues pour y remédier ?

En 2007, nous nous réjouissons de la suppression du numéro d'appel surtaxé de la STIB. Depuis, un numéro au tarif plus abordable est mis à disposition, mais est-il normal qu'en l'absence de toute information, le voyageur doive payer pour prendre connaissance du problème ? Le voyageur devrait pouvoir obtenir des réponses aisément et gratuitement.

Avez-vous envisagé de mettre un numéro d'appel gratuit à disposition des usagers de la STIB ?

Enfin, l'application mobile STIB offre l'option "en temps réel" qui, malheureusement, fournit parfois des informations peu fiables, sans doute essentiellement en cas de perturbation du réseau. Concrètement, un bus estimé à deux minutes d'attente arrive parfois après dix minutes ; ou le temps d'attente d'un bus estimé à vingt minutes peut soudainement passer à dix minutes et, quelques instants plus tard, à quinze minutes. Pareille situation est désagréable pour des usagers qui attendent dans leur aubette, souvent par temps froid et pluvieux.

Comment expliquez-vous les dérèglements sporadiques de l'application ? Si l'option "en temps réel" permet de réduire de moitié le degré de pénibilité de l'attente lorsqu'elle donne satisfaction, nous pourrions légitimement nous demander quelle est l'augmentation de ce degré de pénibilité lorsqu'elle ne se révèle pas efficace ?

À cet égard, parce que l'application STIB dispose d'une option "infos", on serait tenté de croire qu'en cas de retard d'un transport en commun et lorsque l'option "en temps réel" n'est pas optimale, les voyageurs peuvent prendre connaissance de la situation en consultant cette option.

Or, l'option "infos" ne tient compte que des

"travaux et des déviations à "long terme"". Les déviations ponctuelles ainsi que les retards imprévisibles y sont rarement intégrés. Est-ce que la STIB travaille à l'optimisation de cette application ? Comment se fait-il que les informations ne soient pas plus complètes ? Pourquoi ne pas développer davantage la communication à travers cet onglet "infos" ?

L'application mobile est un outil qui regorge de potentialités. Pourquoi ne pas envisager l'élaboration d'une interface de centralisation et de partage d'informations entre les usagers ? À l'image de l'application "Contrôle STIB", mais dans la poursuite d'un objectif commun totalement positif, les voyageurs pourraient signaler les perturbations sur une ligne à un arrêt précis. De cette manière, l'esprit de solidarité, d'entraide citoyenne et la participation des usagers au développement de la STIB seraient encouragés.

À l'heure où les réseaux sociaux permettant l'échange instantané d'informations explosent, la communication d'une société doit sans cesse être repensée pour répondre aux besoins des usagers. Comment s'intègre cet aspect de qualité des services dans la politique de la STIB pour les années à venir ?

Mon but n'est pas de pointer du doigt la communication de la STIB, mais plutôt de privilégier son optimisation, principalement sur le plan informatique. En tant qu'utilisateur fréquent des services de la STIB, je peux vous dire que mieux vaut être mis au courant du fait que le temps d'attente pour un transport sera de 20 minutes et prendre son mal en patience, que de ne rien savoir et d'enrager !

**De voorzitter.**- Mevrouw d'Ursel heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (*in het Frans*).- *De directie van de MIVB kondigde begin 2015 aan dat het systeem voor de weergave van de wachttijden bij de bovengrondse haltes zou worden uitgebreid. Het aantal panelen zou van 465 naar 691 stijgen, dat is 30% meer.*

*Dat is goed nieuws, maar welke informatie krijgen de klanten via die weg? Gaat het om informatie in real time of om theoretische wachttijden?*

**M. le président.**- La parole est à Mme d'Ursel pour son interpellation jointe.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.**- Dans une déclaration faite au début du mois de janvier 2015 à la presse, la direction de la STIB a annoncé l'extension du système d'affichage des temps d'attente aux arrêts desservis par les lignes de surface. On passerait ainsi en 2015 de 465 panneaux d'affichage à 691 unités soit une augmentation de 30%.

C'est une bonne nouvelle pour les usagers des

*Bovendien zou er eind 2015 een nieuw systeem worden geïnstalleerd. Het zou Spider heten en nog beter werken.*

*Geven de huidige systemen wachttijden in real time of theoretische wachttijden weer? In welke zin zal Spider beter werken? Is het de bedoeling dat Spider het huidige systeem vervangt? Aan welk tempo zal die vervanging gebeuren?*

*De reizigers moeten beter worden geïnformeerd over problemen op een bepaalde lijn. De MIVB zou inderdaad luidsprekers in haar haltes kunnen installeren en op die manier gerichte informatie geven. Buitenlandse openbaarvervoermaatschappijen doen dat al langer.*

*Er werd een aantal middelen voorgesteld om de communicatie tussen de MIVB en haar reizigers te verbeteren.*

*We hebben een voorstel van resolutie klaar voor 'Fix My MIVB', een app die gebaseerd is op 'Fix My Street' en voor de MIVB is aangepast. 'Fix My MIVB' is bedoeld voor de behandeling van incidenten en defecten op het MIVB-netwerk.*

*De app moet tegemoetkomen aan de verzuchtingen van de reizigers dat ze te weinig middelen hebben om incidenten of defecten te melden, dat er geen personeel is bij de standplaatsen en haltes en dat het signaleren van bepaalde incidenten of defecten van Customer Care niet altijd ideaal is.*

*Voor de reiziger die een probleem wil melden, vormt de versnippering van verantwoordelijkheden bij de actoren die verantwoordelijk zijn voor de infrastructuur die door de MIVB wordt gebruikt, een hinderpaal. Bovendien kan een reiziger die met de metro reist defecten niet aan de bestuurder signaleren.*

*Wat de zichtbaarheid naar het grote publiek toe betreft, heeft de MIVB het voordeel dat ze wat digitale diensten niet van nul moet vertrekken. Er komt gewoon een app voor de smartphone bij.*

*Hoe staat u tegenover de integratie van dit systeem in het pakket bestaande informatiekanaalen van de MIVB? Werden er al stappen daartoe gezet?*

transports publics bruxellois, mais une première question se pose, c'est celle de la nature de l'information ainsi mise à la disposition de la clientèle. S'agit-il d'une information en temps réel ou est-ce encore un message donnant un temps théorique comme on peut encore le lire sur les panneaux actuellement installés ?

On apprend ensuite de la direction de la STIB qu'en fin d'année, un nouveau système dénommé Spider sera installé. Il devrait être encore plus performant. Les systèmes d'affichage actuels installés aux arrêts desservis par les lignes de la STIB donnent-ils un temps réel d'attente ou un temps théorique ? Quelle amélioration sera apportée par le système Spider ? Ce nouveau système est-il destiné à remplacer celui qui est actuellement en place et à quelle cadence ?

Nous insistons nous aussi sur la nécessité d'une meilleure information sur les interruptions de trafic, c'est-à-dire les incidents sur une ligne bien précise. En effet, comme le proposait M. Doyen, pourquoi la STIB n'équipe-t-elle pas ses arrêts de haut-parleurs destinés à donner une information ponctuelle ? Ce mode d'information en direct se pratique couramment sur les réseaux étrangers de transport public.

Enfin, nous venons de mettre en avant une série d'outils de communication entre la STIB et ses usagers, de la STIB vers ses usagers. C'est aussi l'occasion pour moi d'intervenir pour tenter d'améliorer la communication des usagers vers la STIB.

Je voudrais vous parler d'un outil visant une meilleure efficacité entre le signalement d'une défektivité et son traitement par l'opérateur. Il s'agit de "Fix My Street" adapté à la STIB. Nous l'avons d'ailleurs appelé "Fix My STIB". J'en avais déjà fait la proposition à travers des questions orales que j'avais déposées en juin 2013 et en octobre 2013, refusées à l'époque par le Bureau élargi. Nous avons une proposition de résolution prête en la matière. L'idée a été défendue ensuite par un député sp.a, qui l'avait appelée "Fix My Metro".

"Fix My STIB" serait l'extension de l'application "Fix My Street" à des catégories d'incidents sur le réseau de la STIB ou une application spécifique à la STIB, basée sur le même principe que

l'application de Bruxelles Mobilité. Cette application "Fix My STIB" engloberait le traitement des incidents suivants : abribus cassés, panneaux d'information numériques en panne, arrêts dégradés, dépôts d'immondices ou saletés sur des surfaces, sols, murs à certains endroits des stations, tags sur les murs et mobiliers des stations, fenêtres cassées, sièges des abribus et des stations de métro cassés ou tagués, valideurs et portails de contrôle automatique endommagés, ascenseurs en panne, etc.

Cela permettrait de pallier les carences de moyens de signalement d'incidents ou de défauts actuellement à la disposition des voyageurs, l'absence de personnel en station et aux arrêts de bus et de tram, ou encore le fait que le Customer Care n'est pas toujours le moyen le plus adéquat pour signaler certaines catégories d'incidents ou de défauts.

L'utilisateur doit faire face, lors de certains signalements qu'il effectue, à l'éparpillement des responsabilités au niveau des acteurs chargés de l'entretien de certaines infrastructures utilisées par la STIB (STIB, communes, Bruxelles Mobilité, JCDecaux), sans compter l'impossibilité pour un voyageur, dans le cas des rames de métro, de prévenir le conducteur d'une défectuosité.

En termes de visibilité auprès du grand public, la STIB peut utiliser le fait qu'elle ne part pas de rien en matière de services numériques et qu'il s'agit donc d'un outil supplémentaire dans la gamme utilisable sur smartphone (fils RSS, nouvelles du réseau, horaires des lignes et la possibilité de scannage de codes-barres Datamatrix pour obtenir des informations).

Que pensez-vous de l'intégration de ce système dans la panoplie des canaux et informations existants au sein de la STIB ? Des démarches ont-elles déjà été entamées dans ce sens ?

#### *Samengevoegde bespreking*

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

**De heer Bruno De Lille.**- De MIVB maakt reclame voor haar smartphoneapplicatie met de slogan "MIVB-info begint bij mijn smartphone". Die applicatie werkt vrij goed als er weinig fout

#### *Discussion conjointe*

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

**M. Bruno De Lille** (*en néerlandais*).- *Le slogan de l'application pour smartphone de la STIB est : "L'info STIB passe aussi par mon smartphone". Cette application fonctionne relativement bien*

loopt, maar dan hebben de reizigers de applicatie nauwelijks nodig. Ze weten dat er regelmatig een bus voorbijkomt of ze kennen de vertrekuren van de tram, bus of metro. Ze willen echter wel een beroep doen op de applicatie wanneer er een probleem is om te weten wat het probleem precies inhoudt en wat ze mogen verwachten. En daar loopt het fout.

Zaterdag ging ik bijvoorbeeld met de metro naar de opening van een bibliotheek vlak bij Stockel. Ongeveer vijf haltes voor Stockel stopte de metro en werd er omgeroepen dat die halte het eindpunt was. Iedereen verliet het rijtuig, dat wegreed. Het perron stond vol mensen die niet wisten wat ze moesten beginnen. Er werd niets aangekondigd of omgeroepen. Dus wilde ik via de applicatie op mijn smartphone meer informatie opzoeken, maar die was niet te vinden.

Dat gebeurt wel vaker, maar als de MIVB reclame maakt met de slogan "MIVB-info begint bij mijn smartphone", dan moet de maatschappij ook heel kort op de bal spelen wanneer er wat fout loopt.

Hetzelfde geldt voor het metrostation dat later in de namiddag op vraag van de politie werd gesloten. Ik was dat station al een hele tijd voorbij toen de app eindelijk aangaf dat het gesloten was.

Bovendien geeft de app geen informatie wanneer het verkeer in de knoop ligt en de bussen en trams mee in de file staan. De reiziger krijgt eventueel theoretische wachttijden te zien, maar daar kan hij niets mee, want dat betekent alleen maar dat hij heel lang op zijn bus of tram zal moeten wachten.

Hoe wil de MIVB haar belofte nakomen dat ze de reizigers via haar smartphoneapplicatie snel informatie zal bezorgen?

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Onlangs organiseerden we twee vergaderingen over het computersysteem, de gegevens en de website van de MIVB. Ook de informatie over de wachttijden aan de haltes en het opzoeken van reisroutes kwamen aan bod.*

*De MIVB wil haar computernetwerk verbeteren, zodat ze meer gegevens bruikbaar kan maken voor*

*quand la situation sur le réseau est bonne, mais les usagers n'en ont alors pas vraiment besoin. Par contre, ils veulent pouvoir l'utiliser quand un problème survient, et c'est là que le bât blesse.*

*Samedi, alors que je me rendais en métro à Stockel, le terminus fut soudain annoncé cinq arrêts avant Stockel. Le quai était bondé de voyageurs qui ne savaient pas quoi faire. Comme il n'y avait aucune annonce, j'ai voulu utiliser l'application mais je n'y ai pas trouvé la moindre information.*

*Avec un tel slogan, la STIB doit pouvoir se montrer très réactive quand un incident survient sur le réseau. L'application ne fournit pas non plus d'informations quand le trafic est à l'arrêt ou quand les bus et trams sont coincés dans les embouteillages. Le voyageur reçoit éventuellement des temps d'attente théoriques, mais cela ne l'aide guère.*

*Comment la STIB entend-elle respecter sa promesse d'informer rapidement les voyageurs via son application pour smartphone ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Nous avons organisé récemment deux réunions avec la STIB à propos de son système informatique, de ses données et de son site internet. Les questions abordées aujourd'hui, c'est-à-dire l'information relative aux temps d'attente aux arrêts et la recherche d'itinéraire, ont également été abordées à cette occasion.

La STIB est engagée dans un processus

*apps en reizigers beter kunnen worden geïnformeerd.*

*Op de huidige informatieborden bij de haltes worden de wachttijden voor de volgende tram of bus in realtime weergegeven, op basis van gegevensuitwisseling tussen het voertuig, de server en het informatiebord. Het gaat daarbij evenwel om een schatting.*

*Indien een fout geparkeerde wagen bijvoorbeeld een tram blokkeert, kan het systeem niet van tevoren berekenen hoe lang het duurt om die wagen weg te slepen. De tijdsduur van files kan evenmin precies worden bepaald. De tijdsduur van gewone reistijden kan daarentegen wel worden berekend. Indien de voertuigen van de MIVB uitsluitend in eigen bedding reden, zouden er zich geen problemen voordoen. De MIVB krijgt echter te maken met een aantal factoren waarover ze geen controle heeft.*

*Als een voertuig bijvoorbeeld niet via gps kan worden gelokaliseerd, als het voertuig nog in de remise staat of als er geen verbinding met de server kan worden gemaakt, wordt de theoretische wachttijd weergegeven op het informatiescherm. Er wordt dan wel expliciet vermeld dat het om een schatting gaat.*

*De MIVB gebruikt meerdere bronnen om passagiers te informeren. Het Spider-systeem is bedoeld om alle informatie te centraliseren. Tegenwoordig is de informatieverstrekking aan de reizigers gebaseerd op theoretische gegevens. Dankzij Spider zal de MIVB meer informatie in realtime kunnen verstrekken.*

*Spider biedt nog tal van andere mogelijkheden. Zo kunnen niet alleen het lijnschema, de volgende haltes en de aansluitingen worden weergegeven op de informatieschermen in trams en bussen, maar ook de reële wachttijd voor elke lijn of het alternatieve traject in geval van een omleiding.*

*Het systeem is bovendien niet beperkt tot de schermen aan de haltes en in de voertuigen, maar kan ook worden gebruikt in de stations, vooraan in de voertuigen, en om informatie te verstrekken met de luidsprekers, de website, apps en sociale media.*

*De invoering van het nieuwe systeem zal in twee fasen verlopen. De eerste fase betreft de installatie*

d'amélioration et de renforcement de son réseau informatique. Une fois cette étape franchie, elle disposera de davantage de données lisibles par des applications, ce qui permettra d'améliorer l'information aux voyageurs. Une démarche est donc en cours qui vise à améliorer l'information donnée.

Les écrans d'information actuels, installés aux arrêts, communiquent le temps d'arrêt pour le prochain tram ou bus en temps réel, sur la base d'un échange d'informations entre le véhicule, le serveur et l'écran d'affichage. Ce temps réel est globalement fiable, mais reste une estimation et une information prise à un moment donné.

Si, par exemple, un tram se retrouve bloqué par une voiture mal garée, le temps réel de deux minutes d'attente qui est indiqué au départ peut rapidement se transformer en vingt minutes d'attente. Le système ne peut pas calculer à l'avance le temps nécessaire pour déplacer cette voiture. Idem pour les embouteillages : quand un bus est bloqué dans un embouteillage, il est possible de calculer théoriquement le retard occasionné, mais si l'embouteillage dure plus longtemps ou que la circulation est complètement bloquée, le système ne peut pas savoir combien de temps cela prendra pour dégager le carrefour. Cela explique la difficulté d'affichage des attentes en temps réel, à la suite d'un embarras de circulation dans la ville.

Les distances sont, par contre, calculables. Si les véhicules de la STIB circulaient uniquement en site propre, il n'y aurait jamais de problème. Dans la situation actuelle, la STIB dépend de facteurs qu'elle ne contrôle pas et dont elle peut difficilement estimer l'impact en termes temporels.

Dans certains cas, par exemple si un véhicule ne peut être localisé via GPS - il peut certes l'être via 2G, 3G ou 4G, selon la bande passante disponible - , s'il se trouve encore au dépôt ou s'il n'y a pas de connexion avec le serveur, c'est le temps d'attente théorique, signalé en ces termes, qui est affiché sur l'écran. Les voyageurs peuvent ainsi avoir une idée du temps d'attente, mais ils savent également que ce temps est indicatif et non réel.

Actuellement, la STIB dispose de plusieurs sources d'information à destination des voyageurs. Le système Spider a pour objectif d'intégrer ces

*van het centrale systeem en is gepland voor eind 2015. De tweede fase betreft het beheer van de instrumenten, die tegen 2017 operationeel zouden moeten zijn.*

*Daarnaast zullen extra schermen worden aangekocht om meer haltes uit te rusten met informatie in real time. Die schermen zullen op het Spider-systeem worden aangesloten zodra dat operationeel is.*

*Alsmaar meer trams en bussen zijn uitgerust met TFT-schermen. Elk technisch probleem wordt geanalyseerd en zo snel mogelijk opgelost. Wanneer de voertuigen rondrijden, kan de MIVB wel geen informatie in real time naar de schermen in de voertuigen doorsturen via een draadloze verbinding. De programmering gebeurt vanuit de remises. Dankzij Spider zal dat wel mogelijk worden en zullen ook de storingen op het net kunnen worden vermeld.*

*Het idee van de heer Doyen om de informatieschermen in de voertuigen te gebruiken om de reizigers te informeren over de oorzaak van de vertragingen is bijzonder interessant. Ik zal de MIVB vragen om die mogelijkheid te bestuderen.*

*Ondertussen blijft de MIVB werken aan een betere informatieverstrekking. Ik ben geen voorstander van gesproken berichten aan de haltes omdat dit geluidsoverlast voor de omwonenden met zich meebrengt.*

*(Samenspraak)*

*In de nieuwe bushokjes kunnen wel luidsprekers geplaatst worden.*

*Wij moeten dus een evenwicht zoeken, zodat de omwonenden niet worden gestoord.*

*Momenteel zijn er al 460 nieuwe informatieschermen aan de bovengrondse haltes geplaatst. In 2015 zullen daar nog 226 schermen bijkomen. Dat betekent dat meer dan de helft van de reizigers aan zijn vertrekhalte over real time informatie zal beschikken, tenminste als je de borden in de 69 (pre)metrostations meetelt.*

*De heer Doyen verwijt de MIVB dat ze niet voldoende informatie verstrekt bij bepaalde evenementen, zoals het Sint-Verhaegenfeest op*

différentes sources dans un seul et même outil. Cela permettra à la STIB de fournir des informations plus cohérentes et plus précises à ses clients. Tandis que les informations fournies aux voyageurs sont actuellement basées sur des données théoriques, Spider permettra de mettre davantage l'accent sur les temps réels. Évidemment, ce genre de système est plus compliqué et peut connaître plus de problèmes.

En plus du schéma de ligne, des prochains arrêts et des correspondances actuellement visibles sur les écrans d'information à l'intérieur des trams et bus, les voyageurs auront accès, pour chaque ligne, aux temps d'attente en temps réel. Lorsqu'une déviation est mise en place, le trajet alternatif sera indiqué et un message audio diffusé. Ce ne sont que deux exemples des fonctionnalités autorisées par Spider.

Le système ne se limite pas aux écrans présents aux arrêts et dans les véhicules, mais peut également être utilisé sur les écrans en station et les indicateurs de destination à l'avant du véhicule, via les haut-parleurs, sur le site internet et mobile et via les applications sur les médias sociaux.

Ce nouveau système sera intégré au sein de l'infrastructure informatique existante. Le système Spider sera mis en œuvre en deux phases. La première prévue à la fin de l'année 2015 prévoit l'installation du système central. La deuxième phase qui concernera la gestion du contenu et les outils embarqués doit être prête d'ici 2017. Cela prendra du temps mais si tout fonctionne bien après les tests, il s'agira d'une réelle amélioration.

Indépendamment de la mise en place du système Spider, des écrans supplémentaires vont être achetés afin d'équiper davantage d'arrêts, avec des informations en temps réel sur les conditions. Ces écrans seront intégrés au système Spider dès qu'il sera opérationnel.

La disponibilité des écrans TFT (thin film transistor) dans les trams et les bus est en constante amélioration et en tous cas, supérieure aux niveaux requis par les normes, c'est-à-dire 92% de qualité de service de la STIB. Tout problème technique fait l'objet d'une analyse et de mesures correctives.

La STIB n'a pas la gestion totale des écrans situés dans les véhicules. Lorsque ceux-ci circulent sur les réseaux, il n'est actuellement pas possible

*20 november jongstleden. Ik heb navraag gedaan. De MIVB heeft een affiche laten hangen aan de verplaatste of afgeschafte haltes. Daarnaast werd de informatie omgeroepen in de stations waar een aansluiting met de betrokken lijnen mogelijk was en werd een bericht verspreid op de website, de app en Twitter.*

*We kunnen onmogelijk nagaan of de personen pas het betalende informatienummer bellen als ze de informatie nergens anders hebben gevonden. Bellen naar de infolijn is goedkoper geworden, maar wij behouden een betalend nummer om te voorkomen dat de telefonisten met recurrente of gekke oproepen worden overstelpt.*

*In tegenstelling tot wat u beweert, vermeldt de MIVB-app niet alleen informatie over langdurige werkzaamheden en omleidingen. Elke geplande verstoring van het net wordt vermeld, ook al duurt die maar enkele uren. Niet-geplande verstoringen worden in real time vermeld op de lijn of aan de haltes.*

*De MIVB stelt alles in het werk om de werking van de app nog te verbeteren.*

*(verder in het Nederlands)*

*Mijnheer De Lille, we zullen het incident van afgelopen zaterdag onderzoeken. Als de MIVB besluit om een metrostel uit dienst te nemen, dan zou ze aan de reizigers de reden daarvoor moeten meedelen.*

d'envoyer des informations en temps réel sur ces écrans via un réseau sans fil. Leur programmation se fait au départ du dépôt. Mais le système Spider ajoutera cette fonctionnalité. Les messages relatifs aux perturbations seront également disponibles pour les voyageurs.

L'idée de M. Doyen d'utiliser les écrans d'information des véhicules afin d'informer les voyageurs sur la nature des retards ou des ralentissements subis par nos véhicules et d'ainsi prévenir le report de tension sur le personnel de conduite est très intéressante. Je vais demander à la STIB d'étudier cette option dans le cadre du développement des outils d'information.

Entre-temps la STIB continue de développer sa diffusion d'informations à destination des voyageurs avec les médias en ligne actuellement à disposition : annonces audio en stations, afficheurs de temps d'attente, médias sociaux, sites internet. Nous ne sommes pas favorables aux annonces audio aux arrêts à cause des nuisances sonores pour les riverains.

*(Colloques)*

Je comprends cette demande mais en surface, elle peut générer d'autres problèmes, même si je reconnais que dans les nouveaux abribus, il serait possible d'intégrer ces haut-parleurs.

Je n'exclus pas de voir les nouveaux abribus équipés de haut-parleurs. Il faudra cependant trouver le juste équilibre pour que les riverains l'acceptent.

À proximité d'un arrêt dans une zone souvent encombrée, ceux-ci pourraient être inondés de messages informant à répétition des retards des bus.

Il y a actuellement 460 afficheurs de temps d'attente installés aux arrêts en surface. Deux cent vingt-six afficheurs supplémentaires seront installés en 2015. Cela portera leur total à 691 afficheurs en réseau de surface. Ces afficheurs, ajoutés à ceux des 69 stations de métro et prémétro, seront disponibles pour plus de 50% de voyageurs à leur station de départ.

M. Doyen évoque le manque d'informations aux voyageurs lors de récentes festivités estudiantines



telles que le cortège de la Saint Verhaegen du 20 novembre dernier. J'ai vérifié auprès de la STIB et des avis papier avaient été placés aux arrêts déplacés ou supprimés. Une communication en temps réel a également été mise en place via les médias suivants : annonce audio dans les stations de correspondance des lignes concernées, message aux arrêts disposant d'un afficheur de temps d'attente, message sur le site mobile, Twitter et les applications pour téléphone intelligent.

Concernant le numéro d'appel payant pour obtenir des renseignements, il n'est pas possible de déterminer si la personne qui appelle n'a pas pu trouver l'information ailleurs. Mettre un numéro gratuit à disposition dans ce cas précis n'est pas possible.

En outre, et puisque je suis à l'initiative du passage des numéros surtaxés à des numéros un peu moins surtaxés, je répète que l'avantage des numéros meilleur marché par rapport aux numéros gratuits est qu'ils permettent de limiter les appels récurrents et fantaisistes. De cette manière, l'équipe de téléphonistes peut se concentrer pleinement sur les utilisateurs qui ont un besoin réel d'information et cela permet de conserver une haute qualité de service.

Contrairement à ce que vous indiquez, la rubrique infos de l'application STIB ne diffuse pas uniquement des infos sur les travaux et déviations à long terme. Normalement s'y retrouve également chaque perturbation programmée, même si elle n'est prévue que pour quelques heures. Les informations en temps réel relatives aux perturbations non-programmées sont diffusées au niveau de la ligne ou de l'arrêt.

J'ai déjà signalé à propos des applications de la STIB que leur amélioration considérable est en préparation : la STIB y travaille.

*(poursuivant en néerlandais)*

*M. De Lille, nous allons examiner l'incident de samedi dernier. Si la STIB décide de mettre une rame de métro hors service, elle devrait en communiquer la raison aux voyageurs.*

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

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

**De heer Hervé Doyen** (in het Frans).- *Mijnheer de minister, ik ben tevreden over uw antwoord. U kondigt immers een aantal maatregelen aan.*

*U hebt het echter niet gehad over de informatieverstrekking door de buschauffeurs. Hoewel zij rechtstreeks contact kunnen hebben met de passagiers, worden ze niet goed geïnformeerd over de situatie op het netwerk. Dat kan beter.*

**De voorzitter**.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (in het Frans).- *Ik pleit er niet voor dat er een boodschap wordt omgeroepen in de metro telkens wanneer die in een station arriveert, maar het omroepsysteem zou wel beter kunnen worden gebruikt om informatie te verstrekken over problemen op het netwerk. In Parijs of Wenen gebeurt dat ook.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De MIVB gebruikt hetzelfde systeem.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (in het Frans).- *Niet altijd. Ik heb veel goede dingen gehoord over "Fix My Street". Volgens mij is er geen enkele reden waarom de klantendienst van de MIVB geen gelijkaardig systeem zou kunnen invoeren voor het openbaar vervoer.*

**De heer Pascal Smet, ministers** (in het Frans).- *Ik ben helemaal voor dat idee gewonnen. We zijn bezig met voorbereidingen.*

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD  
PINXTEREN**

**TOT DE HEER PASCAL SMET,**

**M. Hervé Doyen**.- Au nom de mes collègues, je considère que la réponse du ministre est satisfaisante, car il nous annonce une série de mesures planifiées.

En revanche, un point essentiel, qui n'a pas été abordé, est celui de l'information des chauffeurs. Dans les bus, ils sont en contact direct avec les usagers et, pourtant, ils sont mal informés de la situation du réseau. Or, ils devraient être les meilleurs relais de l'information auprès de leur clientèle, d'autant plus qu'ils font souvent l'objet de ses réprimandes, injustifiées mais compréhensibles.

**M. le président**.- La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel**.- Concernant les messages par haut-parleur, l'idée n'est pas d'en proposer à chaque fois qu'un métro entre en station. Mais je pense au réseau de métro de nombreuses villes comme Paris ou Vienne, où l'on communique des messages très clairs en cas d'interruption ou d'incident.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Nous avons le même système dans notre réseau !

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel**.- Pas toujours. Concernant le système "Fix My Street", qui fonctionne très bien, nous avons reçu de nombreux retours positifs. Je ne vois pas bien quel pourrait être le problème pour le mettre en œuvre sous la houlette du "customer care", dont le service a été renforcé il y a peu.

Par ailleurs, je pense que cette facilité proposée aux voyageurs permettrait aux usagers de la STIB de se sentir acteurs de leur qualité de vie au sein du réseau. Je crois que c'est important et c'est la raison pour laquelle je soutiens fortement cette demande.

**M. Pascal Smet, ministre**.- J'adhère totalement à cette idée, et nous préparons actuellement le terrain.

*- Les incidents sont clos.*

**INTERPELLATION DE M. ARNAUD  
PINXTEREN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU**

**MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de bescherming van het  
fietsverkeer tijdens werken of evenementen  
op de openbare wegen".**

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

**De heer Arnaud Pinxteren** (*in het Frans*).- *Drie jaar geleden interpelleerde ik uw voorgangster, mevrouw Grouwels, over de bescherming van fietsers tijdens werken of evenementen op de openbare weg.*

*Dat onderwerp is nog steeds actueel. Er worden momenteel namelijk werken uitgevoerd aan de Astrotoren in Sint-Joost waarvoor een deel van de Astronomielaan wordt afgesloten. Het gaat om een deel van een gewestelijke fietsroute (GFR).*

*Hoewel de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) normen oplegt voor de bescherming van het voetgangers- en fietsverkeer bij werken, wordt het fietsverkeer niet omgeleid.*

*Hebben uw diensten bij het begin van de werken een controle uitgevoerd? Waarom werd er geen omleiding voor fietsers aangelegd?*

*Drie jaar geleden deelde mevrouw Grouwels mee dat er een inspecteur voor fietsinfrastructuur zou worden aangesteld. Is dat reeds gebeurd? Wat heeft die inmiddels gerealiseerd?*

*Ik benadrukte toen tevens dat de wegbeheerders, en met name de gemeenten, erop moeten toezien dat de fietspaden bij werken of evenementen berijdbaar blijven.*

*Wat hebt u gedaan om de wegbeheerders daarop te wijzen? Zijn er controles of sancties gepland?*

**GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

**concernant "la protection des circulations  
cyclistes lors de travaux ou d'événements  
touchant à la voirie".**

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

**M. Arnaud Pinxteren.**- Il y a trois ans, j'interpellais votre prédécesseure, Mme Grouwels, sur la protection des circulations cyclistes lors de travaux ou d'événements touchant à la voirie.

Je souhaite revenir sur ce sujet, qui ne semble pas avoir perdu de son acuité, si j'en juge par les travaux qui ont actuellement lieu à la tour Astro, à Saint-Josse, et qui ont pour conséquence la fermeture d'une partie de l'avenue de l'Astronomie, partie située sur un itinéraire cyclable régional. Je n'aborderai pas ici les autres problèmes et risques que présente ce chantier.

Aucune déviation n'a été mise en place pour les cyclistes, alors même que, je le rappelle, le Règlement régional d'urbanisme (RRU) impose des normes pour la protection de la circulation piétonne et cycliste lors de travaux divers (titre 3, article 8). Le paragraphe 4 de cet article dispose qu'un couloir de contournement cycliste doit être mis en place lorsque le chantier réduit la largeur de la bande cyclable suggérée ou de la piste cyclable, libre de tout obstacle, à moins de 1,25m. Nous sommes dans ce cas de figure, avenue de l'Astronomie, puisqu'une piste cyclable marquée s'y transforme ensuite en bande suggérée.

Je souhaiterais donc savoir si un contrôle a été effectué par vos services au début de ce chantier, et pourquoi aucune déviation spécifique pour les cyclistes n'a été mise en place.

Au-delà de cet exemple, je souhaiterais vous entendre sur les progrès réalisés en la matière. Il y a trois ans en effet, Mme Grouwels m'annonçait l'engagement prochain d'un inspecteur des aménagements cyclables. Cette annonce a-t-elle été concrétisée ? Le cas échéant, quel bilan tirez-vous du travail de cet inspecteur ?

J'avais insisté, à l'époque, sur la nécessité de

### *Bespreking*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Op grond van de ordonnantie over bouwplaatsen verstrekte de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen een aantal adviezen over de werken aan de Astrotoren. Het was de bedoeling dat het voetgangers- en fietsverkeer zou worden omgeleid, maar omdat er brokstukken van het gebouw vielen, moesten er noodmaatregelen worden genomen.*

*Tijdens een controle ter plaatse op 19 januari bleek dat er een voorlopige rijstrook voor busverkeer uit de tegengestelde richting beschikbaar was. Er werd toen beslist dat fietsers die rijstrook in de beide rijrichtingen zouden mogen gebruiken.*

*Om veiligheidsredenen werd de breedte van de tijdelijke route echter beperkt, en fietsers beschikken slechts over één strook. Het zou momenteel gevaarlijk zijn om fietsers in beide richtingen te laten rijden. Tijdens de vergadering van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen van 4 februari 2015 zal worden gezocht naar een oplossing voor de fietsers die van Madou komen.*

*De gewestelijke fietsroute 1 via de de Bériotstraat, die ook geblokkeerd is, loopt tijdelijk via de Grensstraat. In januari 2013 werd een inspecteur voor fietsinfrastructuur aangesteld. Hij reageert op klachten die op het groene nummer van Mobiel Brussel worden gemeld en voert permanente controles uit op de wegen. Hij meldt abnormale en problematische situaties op werven en bespreekt*

sensibiliser les gestionnaires de voirie, et singulièrement les communes, au maintien de la continuité des itinéraires cyclables lors de chantiers ou d'événements. On constate trop fréquemment lors de manifestations telles que la Foire du Midi ou les Plaisirs d'hiver, que les cyclistes se voient souvent contraints de se frayer un passage tant bien que mal.

Quelles actions ont été mises en place afin de sensibiliser les gestionnaires de voirie à cette question ? Le cas échéant, des contrôles et/ou des sanctions sont-ils prévus ?

### *Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Dans le cadre de l'ordonnance chantiers, la Commission de coordination de chantier a remis plusieurs avis concernant le chantier "Astro", imposant le maintien d'un cheminement piéton et cycliste. Cependant, des mesures d'urgence ont dû être mises en œuvre vu le danger de chutes de matériaux.

Un contrôle sur place ce lundi 19 janvier a permis de constater que le cheminement de bus circulant à contresens a pu être dégagé. Il a été décidé d'autoriser également les cyclistes dans le couloir et ceci dans les deux sens.

Toutefois, vu que pour des raisons de sécurité la largeur du tunnel temporaire a été limitée, il n'y a qu'une bande disponible pour les cyclistes : ils peuvent rouler dans une direction, mais pas dans l'autre. Passer à contresens dans ce tunnel ne serait pas sans risque, c'est pourquoi ce n'est pas autorisé. Une solution est recherchée pour les cyclistes roulant à contresens en venant de Madou.

Des pistes seront examinées lors de la Commission de chantier du 4 février 2015. À cette fin, la commune de Saint-Josse, la Ville de Bruxelles, ainsi que la STIB et Bruxelles Mobilité seront impliquées.

Le cheminement de l'itinéraire cyclable régional 1, passant par la rue de Bériot, elle aussi bloquée, peut être assuré via la rue de la Limite. Un contrôleur des aménagements cyclables a été

*die met zijn collega's. De inspecteur maakt binnenkort een balans op van zijn activiteiten.*

*Controleurs van bouwplaatsen worden geïnformeerd om meer rekening te houden met voetgangers en fietsers in de omgeving van werven. Er wordt een werkbezoek van de Astrotoren met fietsverenigingen, ingenieurs en bouwplaatscontroleurs gepland.*

*De fietscel van de administratie woonde de debriefing van de Zuidkermis bij en wees daarbij op een aantal situaties die in de toekomst beter worden vermeden.*

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

**De heer Arnaud Pinxteren** *(in het Frans).*- *Er komt vast snel een oplossing voor de werken aan de Astrotoren. Gelieve daarbij zeker aandacht te besteden aan de bewegwijzering indien er een omleiding voor fietsers komt.*

*Het zou goed zijn de evaluatie van de inspecteur openbaar te maken, zodat we kunnen nagaan of de ordonnantie wel beantwoordt aan de realiteit in de praktijk.*

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY**

**TOT DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

engagé en janvier 2013. Il répond principalement aux différentes plaintes qui arrivent via le numéro vert de Bruxelles Mobilité et effectue des contrôles permanents du réseau.

Il ne gère pas spécialement les chantiers, pour lesquels une équipe de contrôleurs spécifiques existe, mais rapporte des situations anormales et problématiques qui sont ensuite discutées avec les collègues. Le contrôleur vélo dressera tout prochainement un bilan de ses activités.

Les contrôleurs de chantier sont sensibilisés afin de mieux tenir compte de la présence des modes actifs cycliste et piéton sur et autour du chantier. Dans ce cadre, une visite de chantier sur place avec les associations cyclistes et les ingénieurs et contrôleurs de chantier est prévue.

En ce qui concerne la Foire du Midi, la cellule Vélo de l'administration a assisté au débriefing de l'événement, ce qui lui a permis de pointer une série de situations à éviter à l'avenir.

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

**M. Arnaud Pinxteren.**- En ce qui concerne le chantier de la tour de la rue de l'Astronomie, j'ai l'impression qu'une solution ne va pas tarder. Je vous invite à être particulièrement attentif à la signalisation, comme pour tous les chantiers, s'il y a des déviations prévues, pour les cyclistes notamment.

Vous évoquez un bilan qui sera prochainement réalisé par le contrôleur. J'aimerais bien qu'il bénéficie d'une certaine publicité, qui permettrait d'évaluer les outils publics, en l'occurrence ici une ordonnance et ses dispositifs et de voir en quoi ils rencontrent les réalités du terrain.

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. PIERRE KOMPANY**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

**betreffende "de start-up CarASAP".**

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

**MONDELINGE VRAAG**

**De voorzitter.**- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Delforge.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de verzadiging van de Noctis-bussen en het lot van de reizigers die er geen gebruik van kunnen maken".**

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *De Noctis-bussen hebben zo veel succes dat ze vaak zo overvol zitten en chauffeurs passagiers moeten weigeren. De bussen rijden bovendien niet zo vaak: mensen moeten 's nachts ongeveer dubbel zo lang wachten als overnacht. Dat maakt het probleem nog erger.*

*Wat gebeurt er met reizigers voor wie geen plaats is op de laatste bus? Voorziet de MIVB in een alternatief of compensatie?*

*Hebt u cijfers over het gebruik van Noctis?*

**concernant "la start-up CarASAP".**

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

**QUESTION ORALE**

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

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

**concernant "la saturation des bus Noctis et le sort des voyageurs ne pouvant en faire usage".**

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

**Mme Céline Delforge.**- Il me revient que, régulièrement, en raison de leur succès, certains bus assurant les lignes Noctis sont saturés, à tel point que les chauffeurs doivent refuser des voyageurs. Or, les fréquences des Noctis sont faibles et doubler le temps d'attente, la nuit, rend cette dernière particulièrement pénible. La situation la plus problématique est évidemment celle des voyageurs qui se trouvent dans l'incapacité de monter dans le bus assurant le dernier service de nuit, ce qui semble fréquent.

Quel est le sort réservé aux voyageurs se retrouvant sur le carreau après le dernier passage ? La STIB prévoit-elle une alternative ou une compensation ?

Quels sont les chiffres de fréquentation des lignes Noctis ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans). - *De frequentie van Noctis is sterk afhankelijk van evenementen in het stadscentrum. Volgens de laatste cijfers van januari 2014 is de frequentie sinds 2010 ongeveer zesmaal per jaar opgevoerd.*

*Elk weekend maken 2.600 tot 4.900 mensen gebruik van Noctis. De populairste lijnen zijn Noctis 5, tussen de Beurs en Kraainem, Noctis 8, tussen de Beurs en Wiener, en Noctis 9, tussen de Beurs en Herrmann-Debroux. Het Noctis-net wordt het intensiefst gebruikt tussen 1 en 2.30 uur 's nachts (68%).*

*Om een oplossing te vinden voor de overbezetting zet de MIVB in de mate van het mogelijke harmonicabussen in. Momenteel zijn er geen structurele problemen meer op het Noctis-net.*

*De uitzonderlijke overbelasting van de bussen kan alleen uit de wereld worden geholpen met een frequentieverhoging of een uitbreiding van het aantal nachtlijnen. We moeten echter ook rekening houden met de kostprijs. Nachtwerk is immers extra duur en bovendien neemt de MIVB 's nachts extra veiligheidsmaatregelen.*

*Er is geen compensatie voor reizigers die de laatste bus niet kunnen nemen. Als aanvulling bij de klassieke dienstverlening, heeft het gewest Collecto in het leven geroepen. Dat is een taxidienst die MIVB-abonnees voor 5 euro per rit naar huis brengt. Collecto is elke nacht beschikbaar, ook als er geen Noctis-bussen rijden.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - La fréquentation des bus Noctis varie fortement en fonction de la tenue ou non d'événements festifs en ville. Selon les derniers chiffres, datant de janvier 2014 et dont la STIB dispose, la fréquentation des réseaux Noctis a augmenté de l'ordre de six fois par an depuis 2010.

La fréquentation varie entre 2.600 et 4.900 personnes par week-end. Les lignes les plus fréquentées sont le Noctis 5, unissant la Bourse et Kraainem, le Noctis 8 reliant la Bourse à Wiener et le Noctis 9 reliant la Bourse à Herrmann-Debroux. Le réseau Noctis est principalement fréquenté entre 1h et 2h30 du matin (68%).

Afin de répondre au constat de surcharge des bus Noctis à certains moments, la STIB a tâché d'affecter des autobus articulés sur les lignes Noctis. Ceux-ci équipent aujourd'hui la quasi-totalité des lignes de nuit, dans la mesure où les rues traversées par ces lignes s'y prêtent, que cela soit dans le centre-ville ou dans les communes vers lesquelles les bus se dirigent.

Selon les données dont dispose actuellement la STIB, il n'y a pas, pour l'heure, de problèmes structurels sur le réseau Noctis. En cas de surcharge répétée de certaines lignes Noctis, les chauffeurs de celles-ci peuvent le signaler à l'aide d'un bouton spécifique.

Il est évident que seule une amélioration des fréquences ou du nombre de lignes de nuit pourra résoudre la question d'une surcharge exceptionnelle de ces bus à certains moments.

Nous devons nous pencher sur la question de cette opération, qu'il importe de mettre en vis-à-vis avec les coûts, qui sont plus élevés la nuit. En effet, le travail de nuit est valorisé différemment qu'à n'importe quelle heure de la journée. La STIB assure également des prestations d'encadrement et de sécurité sur les lignes de nuit.

Il n'y a pas de compensation prévue pour les usagers qui ne pourraient emprunter un bus Noctis pour rentrer chez eux. Il existe, comme complément au service classique, le système Collecto, mis en place par la Région.

Collecto offre un transport en taxi vers le domicile

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

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *U beantwoordt mijn vraag over de overbezetting niet echt. Collecto kan volgens mij geen alternatief zijn voor het tekortschietende Noctis.*

*Collecto is immers een privédienst met hogere tarieven. Ik weiger mee te gaan in de logica dat privédiensten het maar moeten overnemen als de openbare dienst te wensen overlaat.*

*Ik vind dat Collecto niets voorstelt en ik vrees voor de dag waarop de MIVB het openbaar vervoer nog meer probeert te privatiseren.*

*Ik hoop dat we kunnen rekenen op een ernstige analyse.*

*- Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.**- Aan de orde is de interpellatie van de heer De Bock.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER  
EMMANUEL DE BOCK**

**TOT DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het vellen en heraanplanten  
van kastanjabomen aan de Winston  
Churchillaan en de Albertlaan".**

à un tarif de 5 euros par course pour les détenteurs d'un abonnement de la STIB. Ce service fonctionne toutes les nuits, y compris celles où les bus Noctis ne circulent pas.

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

**Mme Céline Delforge.**- Vous ne m'avez pas vraiment répondu au sujet de cet état de saturation dont m'ont parlé les chauffeurs. Je pense que votre réponse concernant le service Collecto en tant que palliatif au manque d'effectifs Noctis est problématique.

En effet, Collecto est un service privé pratiquant d'autres tarifs. Je ne tiens donc pas à entrer dans cette logique particulière selon laquelle, lorsque le service public est défaillant ou plus suffisamment performant, les utilisateurs n'ont qu'à se rabattre sur un service privé de taxis, qu'ils aient les moyens ou tout simplement pas le choix.

Subventionné ou non par la Région, je trouve ce système futile. J'aurais d'autant plus peur que l'on commence à tenir ce genre de raisonnement pour d'autres lignes et à d'autres moments de la journée.

J'espère qu'une analyse sérieuse sera faite à ce propos.

*- L'incident est clos.*

## INTERPELLATION

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. De Bock.

**INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE  
BOCK**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

**concernant "l'abattage et la replantation de  
marronniers sur l'Avenue Winston  
Churchill et l'Avenue Albert".**



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

**De heer Emmanuel De Bock** *(in het Frans).* - *De voorbije nachten zijn er uit veiligheidsoverwegingen een aantal bomen gekapt aan de Winston Churchillaan. Blijkbaar voorziet de kapvergunning van 16 september echter niet in de aanplanting van nieuwe bomen.*

*De vergunning werd toegekend omdat de aanvrager van plan was de bomen op middellange termijn te vervangen. Er werd echter geen uiterste datum voor de indiening van een plan vastgelegd, wat betekent dat de aanvrager volstrekt vrij is om dat al dan niet te doen.*

*De algemene beleidsverklaring legde de nadruk op contracten met de gemeenten aangaande interventies op belangrijke gewestelijke verbindingswegen. Artikel 24 van de bijzondere voorschriften van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) preciseert dat structurende ruimten op continue en regelmatige wijze moeten worden beplant.*

*Het is toch vreemd dat de overheid die over de naleving van het GBP moet waken, nalaat om de verplichting tot herbeplanting in de kapvergunning te vermelden. Op andere plaatsen hebben we gezien dat er niet altijd opnieuw geplant wordt, waardoor het uitzicht voor altijd verloedert.*

*Mooie openbare ruimtes intact houden of herstellen is voor ons een conditio sine qua non voor het behoud en de verbetering van de levenskwaliteit in de stad.*

*Hoeveel bomen zijn er de voorbije jaren gekapt?*

*Hoeveel bomen zijn er gekapt en aangeplant in de Albertlaan en de Winston Churchillaan? Het saldo is negatief en blijkbaar is dat een terugkerend verschijnsel.*

*Waarom vermeldt de kapvergunning geen verplichting tot heraanplanting, terwijl dat voor particulieren wel geldt?*

*Hoeveel bomen worden er de volgende maanden nog gekapt? Wanneer zal dat gebeuren?*

*Is er een globaal plan voor de heraanplanting in de twee lanen? Wanneer krijgt dat zijn beslag?*

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

**M. Emmanuel De Bock.** - Ces dernières nuits, les services de la Région bruxelloise ont abattu un certain nombre d'arbres sur l'avenue Winston Churchill. Ces abattages sont exclusivement exigés pour des raisons de sécurité. Or il apparaît qu'aucun remplacement d'arbres n'est prévu dans le permis d'urbanisme d'abattage octroyé le 16 septembre dernier. Rien n'est donc prévu dans l'immédiat pour pallier la dégradation visuelle engendrée par les abattages.

L'une des motivations de l'octroi du permis est que "le demandeur ne projette de les remplacer qu'à moyen terme, un projet global étant à l'étude sur cette voirie". Le permis a donc été octroyé sans imposer de réglementation ni d'obligation de présenter, pour une date limite, un projet de replantation. Ce faisant, l'autorité donne néanmoins toute latitude au demandeur de permis d'éventuellement introduire à moyen terme un projet de replantation.

La déclaration de politique régionale de juillet 2014 mettait l'accent sur la nouvelle politique de "contractualisation avec les communes dans le cadre d'opérations régionales ciblées sur des axes régionaux structurants". L'article 24 des prescriptions particulières du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) précise également que les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière.

Il est étonnant que l'autorité censée veiller au respect du PRAS n'ait pas imposé la condition de replantation dans le permis d'urbanisme. On a vu lors de précédents abattages que le demandeur n'a pas systématiquement replanté. Cela résulte aujourd'hui en une voirie par endroits dépourvue d'arbres, parsemée de quelques marronniers qui résistent. Pour qu'une voirie arborée garde toute sa beauté, il faut replanter des arbres de même grandeur et en même temps. C'est le cas sur d'autres artères. Cela leur confère un cachet et un certain prestige visuel.

Préserver et restaurer ces magnifiques espaces publics est pour nous une conditio sine qua non du développement d'une ville en pleine croissance démographique. Il est essentiel de maintenir et de renforcer la qualité de vie en ville, à travers ce que la Région prévoit spécifiquement pour l'axe entre

*Moet er geen stappenplan komen dat de visuele kwaliteit van de lanen hersteld? Jonge bomen hebben het moeilijk onder de kruin van tweehonderd jaar oude bomen.*

le parc Duden et le bois de la Cambre et en particulier l'avenue Winston Churchill. Cette avenue est de plus en plus menacée par la vieillesse de ses marronniers. Les habitants n'ont cessé de montrer leur attachement à l'avenue, en combattant tout projet susceptible de la défigurer et de lui faire perdre son cachet, comme lorsque l'administration a souhaité remplacer tous les arbres par des conifères métaséquoias.

Avez-vous des chiffres sur le nombre d'arbres abattus au cours des dernières années ?

Combien d'arbres ont été abattus et replantés sur l'avenue Albert et l'avenue Winston Churchill ? Le solde est négatif et cela semble être une constante.

Pourquoi la demande de permis d'urbanisme ne reprend-elle pas de condition de replantation, alors que tout particulier qui abat un arbre est censé en replanter ?

D'autres abattages sont-ils programmés au cours des prochains mois ? Dans l'affirmative, combien et dans quels délais ?

Un plan global est-il prévu pour la replantation et la reverdurisation de ces deux avenues, qui devraient offrir une vraie trouée verte entre le parc Duden et le bois de la Cambre ? Dans l'affirmative, quel en est le calendrier ?

Ne faudrait-il pas imaginer un plan qui, tronçon par tronçon, permettrait de récupérer la qualité visuelle de ces artères ? De jeunes arbres y peinent à croître sous la couronne d'arbres de plus de deux cents ans, en pleine maturité.

### *Bespreking*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- De Albertlaan telt zo'n 217 kastanjabomen, terwijl er in de Winston Churchillaan ongeveer 276 staan, de 31 exemplaren aan de Churchillrotonde niet meegerekend.

*Sinds de oorspronkelijke heraanleg werden er uit veiligheidsoverwegingen 177 kastanjabomen omgehakt in de Winston Churchillaan en 117 in de Albertlaan. Uit het laatste expertiseverslag over de*

### *Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Si l'on tient compte des tourne-à-gauche et des espaces disponibles, l'avenue Albert compte plus ou moins 217 marronniers (*aesculus hippocastanum*), arrêts de tram compris, tandis que l'avenue Winston Churchill en compte plus ou moins 276, hors arrêts de tram déjà replantés de platanes (*platanus acerifolia*) et hors rond-point Churchill qui compte 17 marronniers en couronne extérieure et 14 en couronne intérieure.

*Winston Churchillaan blijkt dat er nog 99 van de 276 oorspronkelijke bomen overblijven. 139 exemplaren dateren van later.*

*In de Albertlaan staan er nog 100 kastanjabomen van de oorspronkelijke 217, en 68 exemplaren dateren van later.*

*In de recentste aanvraag voor een kapvergunning is geen sprake van de vervanging van 12 bomen die zullen worden omgehakt. De kastanjabomen in de twee voornoemde lanen worden namelijk met grote aantallen tegelijk aangeplant opdat het uitzicht van de openbare ruimte op termijn niet te veel verandert. Het is niet aangewezen om nu een klein aantal nieuwe bomen te planten omdat er binnen ongeveer drie jaar een grootschalige operatie komt om een heleboel bomen tegelijk te planten.*

*De groei van een jonge boom wordt immers sterk bemoeilijkt als hij in de schaduw van een volwassen exemplaar staat en bovendien ontstaat er een ongelijkmatig straatbeeld als de kastanjabomen in te veel verschillende fasen worden aangeplant.*

*Er zijn voorlopig geen plannen om bomen om te hakken in de twee voornoemde lanen. Dat zal pas gebeuren bij de volledige heraanleg.*

*In het expertiseverslag over de Albertlaan is er sprake van 82 bomen die binnen de drie jaar moeten worden omgehakt en 32 bomen die nog zo'n tien jaar kunnen blijven staan. In de Winston Churchillaan moeten 80 bomen op korte termijn en negentien op middellange termijn verdwijnen.*

*Bij de volledige heraanleg worden de kastanjabomen vervangen door platanen, zoals eerder al gebeurde bij de tramhaltes in de Winston Churchillaan. Bovendien moeten er bij die gelegenheid zo veel mogelijk bomen geplant worden. Wel moet de afstand tussen de bomen constant blijven en moet er rekening worden gehouden met de infrastructuur in de omgeving.*

*De heraanleg van de laan gebeurt in overleg met de gemeente en de buurtbewoners. Persoonlijk ben ik een groot voorstander van bomen, maar de veiligheid en het uitzicht van de twee lanen zijn ook belangrijk. Daarom moeten we met z'n allen bekijken hoe we al deze aspecten kunnen*

Depuis l'aménagement initial jusqu'à aujourd'hui, 177 spécimens ont été abattus pour des raisons de sécurité sur l'avenue Winston Churchill et 117 sur l'avenue Albert. D'après le dernier rapport d'expertise au sujet de l'avenue Winston Churchill, 99 arbres sur les 276 spécimens de la plantation initiale sont encore présents, tandis que 139 arbres ont été replantés, et sont toujours présents.

En ce qui concerne l'avenue Albert, il reste 100 arbres sur les 217 marronniers de la plantation initiale, tandis que 68 spécimens ont été replantés et sont toujours présents.

La dernière demande de permis d'urbanisme ayant été introduite pour cette voirie ne propose aucune replantation en remplacement des 12 arbres abattus. Cela s'explique par le fait que la plantation de ces deux voiries est prévue par tronçons complets afin d'en pérenniser les caractéristiques d'espace structurant. Je crois que l'administration a raison de souligner qu'il n'est pas souhaitable de procéder à des replantations à ce stade: un aménagement complet s'avère nécessaire endéans les trois ans - ce délai doit être confirmé - afin de pouvoir restituer une homogénéité des plantations et un effet paysager monumental à long terme.

Il est bon de rappeler qu'un jeune arbre à l'ombre d'un arbre adulte voit sa croissance fortement perturbée (morphologie, développement au stade adulte, rectitude des troncs...). De plus, si de telles plantations isolées se répètent, cela a des conséquences sur les caractéristiques paysagères de la voirie.

Aucun abattage supplémentaire n'est actuellement programmé sur aucune des deux voiries considérées, à l'exception du projet de réaménagement global.

Le rapport d'expertise de l'avenue Albert fait état de 82 arbres dont l'espérance de maintien est estimée à court terme, soit moins de trois ans, et de 32 arbres dont l'espérance de vie est estimée à moyen terme, soit moins de dix ans.

En ce qui concerne l'avenue Churchill, il s'agit de 80 arbres, dont l'espérance de maintien est estimée à court terme, et de dix-neuf arbres dont l'espérance de maintien est estimée à moyen terme.

Le plan global de réaménagement devra prévoir le

verzoenen.

*Er is nog geen beslissing genomen. Gezien de staat waarin de bomen zich bevinden, lijkt het aangewezen om ze allemaal te vervangen. Beide lanen zouden opnieuw hun typische uitzicht krijgen door de bomen op regelmatige afstand te planten.*

*We moeten rekening houden met de levensverwachting van de bomen in beide lanen, de vervanging van de verlichting in de Winston Churchillaan en de aanleg van een fietspad. Het is duidelijk dat een volledige heraanleg noodzakelijk is. Momenteel wordt het dossier voorbereid.*

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

**De heer Emmanuel De Bock** (in het Frans). - *Bedankt voor uw heldere antwoord. Als dergelijke zaken worden aangekaart in Brusselse gemeenteraden, houden de beleidsverantwoordelijken zich meestal meer op de vlakte.*

*Uw project zit dus al in de studiefase. U zegt dus dat u op de toekomstige heraanleg van de Winston Churchillaan wilt wachten om alle bomen tegelijk te vervangen.*

*In tegenstelling tot de buurtbewoners zeg ik niet dat er nooit een boom mag worden omgehakt. Elders in Brussel hebben vallende bomen immers*

remplacement des marronniers par des platanes, conformément à ce qui est déjà mis en œuvre au niveau des arrêts de tram de l'avenue Churchill. Il faudra en outre maximiser le nombre d'arbres, en respectant une distance identique entre les arbres ainsi que les contraintes locales liées aux autres infrastructures.

Le projet de réaménagement de l'avenue passera par une phase de consultation avec la commune et les riverains. Personnellement, je suis un ardent défenseur des arbres mais je tiens également à la sécurité de tous et au maintien du paysage sur l'ensemble de ces deux avenues. Il convient de réfléchir tous ensemble au meilleur moyen de concilier tous ces impondérables.

Aucune décision n'a encore été prise. Vu l'état sanitaire des arbres, il semble opportun de procéder à une rénovation complète. Cela permettrait de garantir des alignements réguliers et de restituer la lecture paysagère caractéristique des alignements d'arbres dits léopoldiens, dont ces deux voiries sont des exemples et qui sont à l'origine de leur qualification d'espace structurant.

Nous devons tenir compte des espérances de maintien des arbres sur ces deux voiries, de la nécessité de rénovation de l'éclairage de l'avenue Churchill ainsi que de l'aménagement futur d'une piste cyclable. Il est clair qu'une rénovation globale doit être mise en œuvre.

Nous nous trouvons actuellement dans la phase préparatoire du dossier.

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

**M. Emmanuel De Bock.** - Je vous remercie pour votre absence de langue de bois. Vos réponses sont très éclairantes. En effet, lorsque les responsables politiques locaux sont interrogés, leurs réponses sont souvent beaucoup moins claires.

Votre projet semble donc bien à l'étude. Vous souhaitez réaménager complètement l'avenue Winston Churchill dans un futur proche, ou en tout cas profiter du futur réaménagement de l'avenue pour ne pas replanter systématiquement, vu que dans l'avenir d'autres abattages surviendront.

Je ne demande pas, comme les riverains, que l'on

*al dodelijke slachtoffers gemaakt. Bomen die te oud zijn geworden, moeten nu eenmaal worden omgehakt. Ik ben blij dat u uw verantwoordelijkheid neemt op dat gebied.*

*De heraanleg van de twee voornoemde lanen ligt gevoelig en vergt een aanpak in meerdere fases. Als u te driest te werk gaat, zult u de inwoners tegen u in het harnas jagen.*

*Ik verwijst naar het voorbeeld van het Jean Vander Elstplein in Ukkel. Daar werden alle bomen enige tijd omgehakt en nieuwe exemplaren aangeplant. Het uitzicht is enkele jaren lang niet zo fraai, maar daarna ziet het er weer heel mooi uit.*

*Het is belangrijk dat u alles goed uitlegt aan de buurtbewoners, want de gemeentelijke of gewestelijke politici zullen hoe dan ook met de vinger worden gewezen. U moet bij die gelegenheid ook uitleggen waarom platanen de voorkeur genieten boven kastanjabomen.*

*Het aanplanten van meer groen is ongetwijfeld bevorderlijk voor de levenskwaliteit. Die maatregel zou dan ook niet beperkt mogen blijven tot de Winston Churchill- en de Albertlaan en ook voor de Generaal Jacqueslaan moeten worden genomen. We hebben een globaal plan nodig voor alle belangrijke verkeersassen, vooral als daar oude en zieke bomen staan.*

ne touche à aucune branche d'arbre. Nous savons néanmoins que sur d'autres avenues bruxelloises et notamment l'avenue de Tervueren, des chutes d'arbres ont provoqué des décès. Nous ne pouvons pas courir ce risque et devons abattre des arbres devenus trop vieux. Je salue votre volonté de prendre vos responsabilités en abattant les arbres qui représentent un danger pour la population et les riverains.

J'entends que plus le temps passe, plus la dégradation de ces arbres se fait sentir, et que vous avez un plan global pour les deux avenues. J'attire votre attention sur le fait qu'il s'agit d'un sujet sensible et qu'une rénovation par tronçon doit être phasée dans le temps. Si vous procédez de manière trop linéaire, vous suscitez une levée de boucliers chez les habitants, pour qui ces arbres représentent un patrimoine et une histoire importants.

Sur la place communale d'Uccle, l'on a abattu tous les arbres pour les remplacer par de nouveaux arbres. La vue n'est guère agréable pendant un an ou deux, mais ensuite l'on retrouve la vivacité de la faune et de la flore. C'est un passage obligé.

Il est très important que vous soigniez la concertation locale, avec le public et les riverains. Les élus communaux ou régionaux que nous sommes, seront pris à partie. Il est important d'expliquer les choses. La moitié de la solution réside dans l'explication. Il est également important d'expliquer pourquoi l'on préfère aujourd'hui le platane au marronnier. Je ne suis moi-même convaincu ni par l'un ni par l'autre. Nous devons être très pédagogues pour expliquer ce choix.

La verdurisation est incontestablement un atout pour la qualité de vie des Bruxellois. Elle devrait d'ailleurs se prolonger au-delà des avenues Winston Churchill et Albert, par exemple sur le boulevard Général Jacques. Puisque celui-ci est en réaménagement actuellement, la verdurisation pourrait s'y poursuivre, au-delà du bois de la Cambre et jusqu'à Etterbeek, où l'on trouve aussi des marronniers. Il nous faut un plan global sur l'ensemble de nos artères, et plus spécifiquement sur ces artères-là, car il s'agit d'arbres malades et âgés.

Je vous remercie en tout cas pour votre transparence. Cela n'a pas toujours été le cas avec vos prédécesseurs.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb twee of drie jaar in die buurt gewoond en weet dus hoe gevoelig het dossier ligt. We zullen dan ook erg omzichtig te werk gaan. Er zijn nog geen knopen doorgehakt.*

**De voorzitter** *(in het Frans).*- *Ik wil graag persoonlijk benadrukken dat de heren Smet en De Bock wijze woorden gesproken hebben.*

*De Winston Churchillaan is heel mooi, maar mensen moeten begrijpen dat bomen niet eeuwig leven. Als we nu niet de moed hebben om krachtdadig in te grijpen, schuiven we de hete aardappel door naar de volgende generatie en zullen de bomen in die laan niet allemaal even groot zijn.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

**AAN DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het gebrek aan verwarming in de T3000 en T4000".**

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).*- *De verwarming in trams van het type T3000 en T4000*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *J'ai vécu deux ou trois ans dans le quartier et je connais donc bien les sensibilités. Nous allons être très prudents dans ce dossier et bien le préparer. Rien n'est encore décidé.*

**M. le président.**- *À titre personnel, je voudrais souligner que ce qui a été dit par MM. Smet et De Bock est très sage.*

*L'avenue Winston Churchill est très belle, mais les gens doivent comprendre qu'un arbre a une durée de vie limitée et qu'en l'occurrence, il serait pire de ne pas avoir le courage de prendre une décision. À défaut, nous laissons aux générations futures une avenue qui se présente comme un patchwork d'arbres de tailles différentes.*

*Procéder tronçon par tronçon est sans doute la meilleure des formules. Ce qui a déjà été planté a un très bel effet, mais il faut éviter de passer la patate chaude aux prochaines générations. Nous devons saisir l'occasion de faire quelque chose d'harmonieux. Nous suivrons ce dossier délicat avec attention.*

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

**concernant "l'absence de chauffage dans les T3000 et T4000".**

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

**Mme Céline Delforge.**- Il est fréquent que le chauffage des véhicules T3000 et T4000 soit au

*staat vaak uit of verspreidt koude lucht. Het hoeft weliswaar niet heet te zijn in de MIVB-voertuigen, maar enig comfort voor de reizigers is toch geen overbodige luxe.*

*Reizigers die een tijdje in de kou op de tram hebben staan wachten, verdienen een hogere temperatuur aan boord. Vaak doen ze hun beklag bij de trambestuurder, maar die kan de temperatuur helaas niet regelen.*

*Zijn die problemen toe te schrijven aan een weerkerend defect aan de trams of is het een bewuste keuze om op bepaalde lijnen de verwarming uit te zetten?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans). - *Alle voertuigen van de MIVB zijn van verwarming voorzien. Alles wordt in werking gesteld om ze in goede staat te houden. Helaas zijn technische mankementen niet uit te sluiten. De MIVB heeft wijzigingen aangebracht aan het verwarmingssysteem om dergelijke problemen te voorkomen.*

*Trams van het type T3000 en T4000 beantwoorden aan de huidige luchtverversingsnormen, wat betekent dat er grote hoeveelheden buitenlucht de tram ingestuwd worden. Als de verwarmingsweerstand stuk of te koud zijn, blijft die luchtstroom koud.*

*Sinds 2012 wordt de verwarming zo geprogrammeerd dat ze continu aanstaat terwijl tegelijk de lucht ververst wordt. Dat werkt goed maar geeft ook aanleiding tot meer kapotte zekeringen.*

*Daarom zal de programmering nogmaals aangepast worden. De MIVB hoopt de verbetering nog deze winter door te voeren. Tot dan wordt het verwarmingssysteem van de trams grondiger gecontroleerd.*

mieux coupé, au pire souffle de l'air froid. S'il n'est pas nécessaire que les véhicules de la STIB offrent une température très élevée, il est raisonnable d'offrir un minimum de confort pour les voyageurs.

Quand les températures extérieures sont basses, les usagers qui montent dans le tram ont bien souvent patienté de longues minutes à l'extérieur sans bouger. Ils méritent à tout le moins de meilleures températures dans le véhicule qu'aux arrêts. La situation est suffisamment dérangeante pour que des voyageurs se plaignent auprès des conducteurs qui ne disposent malheureusement d'aucun moyen pour régler la température.

Ces problèmes de chauffage sont-ils liés à une défektivité récurrente ou s'agit-il plutôt d'un choix délibéré de ne pas offrir de chauffage sur certaines lignes ? Entre-temps, certaines réponses ont déjà été fournies puisque la question parlementaire avait été reportée mais que la presse s'en était emparée.

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Il ne s'agit certainement pas d'un choix délibéré de ne pas offrir de chauffage sur certaines lignes. Tous les véhicules de la STIB sont équipés de chauffage. La STIB fait tout pour garantir sa fiabilité, mais ne peut éviter que certaines avaries techniques provoquent les désagréments dont vous parlez.

C'est pour prévenir ces désagréments que la STIB a effectué plusieurs modifications visant à améliorer la situation et à augmenter la fiabilité des systèmes de chauffage.

Il est intéressant de savoir que, pour les véhicules de type T3000 et T4000, la STIB respecte les normes en vigueur en ce qui concerne le renouvellement d'air. Par conséquent des débits d'air extérieur importants sont pulsés dans le tram.

Si les résistances de chauffage sont défectueuses ou encore trop froides, l'air pulsé reste très froid et inconfortable effectivement les voyageurs. Les trams sont également équipés de chauffeuses placées dans le compartiment voyageur.

En 2012, la STIB a une première fois modifié le logiciel afin d'augmenter la durée de fonctionnement des systèmes de chauffage. Le

chauffage est désormais programmé pour fonctionner en continu en même temps que le renouvellement d'air. L'effet est positif mais génère d'autres inconvénients: les mesures effectuées montrent une augmentation des avaries au niveau des fusibles depuis la modification du logiciel.

Une nouvelle modification du logiciel a été demandée afin de remédier à cet effet négatif. La STIB espère pouvoir bénéficier encore cet hiver de cette amélioration, qui permettrait de maintenir les chaufferettes allumées en permanence dès que la température le justifie. En attendant, la STIB a renforcé ses contrôles de manière à remplacer immédiatement les équipements qui présentent une défectuosité au niveau des fusibles.

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

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Het is erg onaangenaam om in zo'n koude tram te reizen. Het probleem is niet nieuw. Eerder werd al een poging ondernomen om het verwarmingssysteem beter af te stellen. Hopelijk lukt het ditmaal.*

*We hebben het over vrij recente trams die nog tientallen jaren in dienst zullen blijven. Hoe is het mogelijk dat ze zo gauw gebreken vertonen?*

*U zegt dat de software aangepast werd. Wie zorgde daarvoor? De MIVB of Bombardier? Moet de MIVB daarvoor betalen? Zal Bombardier een vergoeding betalen?*

*Ik wil niet terugkomen op de problemen met de deuren van de bussen, maar het volstaat blijkbaar niet een goede klant te zijn van Mercedes en Bombardier om van ernstige problemen bespaard te blijven. Voorzien de contracten met de producenten in voldoende hoge schadevergoedingen?*

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

**Mme Céline Delforge.**- La sensation d'être dans un "aspirotram", comme nous l'avons tous éprouvé un jour, est assez désagréable. Le problème n'est pas neuf et des réglages ont déjà été effectués. Nous espérons que le problème sera enfin résolu.

Il s'agit de véhicules assez récents, qui rouleront sur notre réseau encore quelques décennies. Puisque la STIB est un excellent client de Bombardier, j'ai du mal à concevoir qu'un défaut à quelque chose d'aussi fondamental que le chauffage survienne aussi rapidement ! Comment est-il possible que cela survienne dans des trams neufs ? Est-ce que des indemnités sont prévues pour ces défauts ?

Vous nous dites que le logiciel a été modifié. Qui s'occupe exactement de ce logiciel ? La STIB ou bien Bombardier ? La STIB paie-t-elle pour résoudre ces problèmes ? Des compensations sont-elles prévues ?

Je ne veux pas rappeler aujourd'hui les avatars des portes de bus. Néanmoins j'ai l'impression que le fait d'être un bon client de Mercedes et de Bombardier ne nous évite aucunement des problèmes fondamentaux avec des véhicules commandés en grand nombre. Les contrats conclus avec ces constructeurs prévoient-ils des indemnités suffisamment élevées pour que la STIB soit respectée en tant que client ?



**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Ik noteer uw opmerking. Momenteel loopt er geen procedure om schadeloosstelling te verkrijgen. Indien de tram nog onder de garantie valt, is dat een ander geval.*

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans)*.- *Loopt de garantieperiode nog?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Voor een aantal trams wel, voor andere niet.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

**AAN DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het taxisysteem om de bestuurders van de MIVB naar hun depot te brengen".**

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans)*.- *Jaren geleden maakte de MIVB de volgens mij ongelukkige keuze om het bussysteem af te voeren voor het MIVB-personeel dat instond voor de eerste en laatste ritten. Dat systeem werd vervangen door een taxidienst.*

*Vandaag is de taxidienst van en naar de remises niet meer wat hij geweest is. Vaak zit het personeel in een overvolle taxi. Ook de redelijke tijdsperiode tussen het uur van aankomst en het begin van de dienst is met de jaren opgelopen.*

*Chauffeurs die dicht bij de remise wonen, klagen over lange trajecten omdat taxichauffeurs eerst de collega's die het verst wonen naar huis brengen. Met andere woorden, de dienstverlening is in die mate achteruitgeboerd dat veel personeel tegenwoordig met de eigen auto gaat werken.*

*Beschikt u over een evaluatie van de kosten en het aantal vervoerde personeelsleden? Welke*

**M. Pascal Smet, ministre**.- *Je prends acte de votre remarque. Pour l'instant aucune procédure de dédommagement n'est lancée. Si le tram est sous garantie, la situation est différente.*

**Mme Céline Delforge**.- *Nous sommes dans quel cas de figure ici ?*

**M. Pascal Smet, ministre**.- *Certains trams sont sous garantie, d'autres plus.*

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

**concernant "le système de taxis destiné à conduire les chauffeurs de la STIB à leur dépôt".**

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

**Mme Céline Delforge**.- *Il y a plusieurs années déjà, la STIB a fait le choix, malheureux selon moi, de supprimer les bus inter-dépôts qui conduisaient à leur poste de travail les chauffeurs en charge des premiers et derniers services de la STIB. À la place, un système de taxi individuel a été offert. Il est regrettable que l'on n'ait pas saisi, à l'époque, l'opportunité de renforcer ce bus, ancêtre méconnu du Noctis, pour en faire une vraie ligne de nuit.*

*Aujourd'hui, le service de taxi qui remplace le bus inter-dépôts a perdu de son attrait initial. Régulièrement, des chauffeurs se retrouvent dans un taxi bondé, loin du confort des premiers temps. Le laps de temps estimé raisonnable entre l'heure d'arrivée et le début du service a, semble-t-il, été augmenté. Autrement dit, il faut partir de chez soi plus tôt pour commencer à la même heure et patienter plus longtemps au dépôt avant de prendre son service.*

*Des chauffeurs qui habitent à proximité de leur*

*veranderingen zijn er sinds de invoering van het systeem doorgevoerd? Hoe evolueert het budget dat voor het systeem wordt ingeschreven? Hoeveel kostte de busdienst?*

dépôt se plaignent de se voir imposer un temps de parcours anormalement long parce que le chauffeur de taxi commence par déposer leurs collègues habitant plus loin. Le taxi fait un détour qui n'est apparemment pas logique.

Autrement dit, le service semble s'être tellement dégradé que les chauffeurs qui en ont l'opportunité prennent désormais leur voiture personnelle, tandis que les autres subissent une baisse de leur qualité de vie.

Une évaluation de ce système de ramassage par taxi a-t-elle été effectuée en termes de coût et de fréquentation ? Quelles sont les évolutions des règles et pratiques apportées au système depuis son introduction ? Quelle est l'évolution du budget consacré à ce système et quel était le coût du système des bus inter-dépôts ?

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

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *Het vervoer van het MIVB-personeel is maar een fractie van het gewestelijke vervoersaanbod. Het vindt 's ochtends en 's avonds plaats en is erg versnipperd. Collectieve taxi's zijn veel efficiënter dan vaste buslijnen. MIVB-werknemers worden sinds de start van de taxidienst in groepjes vervoerd.*

**M. Pascal Smet, ministre.** - Le transport des agents d'exploitation de la STIB représente une demande faible à l'échelle de la Région, et par nature très diffuse, tard le soir et tôt le matin. Le taxi en mode collectif y répond de manière beaucoup plus pertinente que des lignes fixes d'autobus. Dès le démarrage du système de taxi, des regroupements de plusieurs agents par taxi ont été organisés. Le transport individuel n'a jamais été la règle.

*U zegt dat de taxidienst tegenwoordig minder aantrekkelijk is. De MIVB meldt nochtans een voortdurende stijging van het aantal aanvragen. Sinds de taxidienst in 2005 als globale oplossing werd ingevoerd, is het aantal ritten meer dan verdubbeld.*

Vous indiquez que le service de taxi qui remplace le bus inter-dépôts a perdu de son attrait. Au contraire, la STIB ne peut que constater l'augmentation constante de la demande de transport par taxi de ses agents. Le taxi a été généralisé en juin 2005. Au cours de la période 2005-2014, le nombre d'agents transportés en taxi a été multiplié par 2,2. La STIB constate une croissance constante de la demande, supérieure à celle de son effectif de conduite, ce qui semble contredire les affirmations selon lesquelles le service de transport du personnel par taxi serait de médiocre qualité.

*Het merendeel van de taxi's vervoert maximaal vier personen, maar om de wachttijden niet te laten oplopen, gebeurt het vervoer veelal per twee of drie personen.*

*De tijdsperiode tussen de aankomst van de werknemer en het begin van zijn dienst is niet veranderd sinds de invoering van het taxisysteem. Er verloopt maximaal 40 minuten tussen de aankomst met de taxi en het begin van de dienst of tussen het einde van de dienst en de start van de taxirit naar huis.*

Quant à la "surcharge" des taxis, il faut savoir que la plupart des taxis sont prévus pour transporter au maximum quatre personnes. Dans la plupart des cas, notamment pour conserver des temps d'attente et de parcours raisonnables, les regroupements sont

*Uit recente cijfers blijkt dat het in de praktijk*

*zelden om meer dan 25 minuten gaat. 63% wacht minder dan tien minuten. Op het einde van de dienst wacht niemand langer dan 20 minuten. 73% vertrekt zelfs binnen de vijf minuten na het einde van de werkdag.*

*De duur van het traject stemt overeen met die van het openbaar vervoer overdag. De ritten worden volgens een logisch parcours afgelegd, dat de rittijd met hooguit vijf minuten verlengt in vergelijking met een individuele rit.*

*Het taxisysteem wordt constant geëvalueerd. Als er zich moeilijkheden voordoen, wordt er overleg gepleegd met de vakbonden en worden er verbeteringen voorgesteld aan de taxibedrijven.*

*De vorm van het systeem is dezelfde gebleven, maar om de kosten binnen de perken te houden, verlopen de aanvragen nu per computer en gebeurt de planning per zone.*

*Sinds december 2014 ontvangen de MIVB-medewerkers een sms met het uur van vertrek van de taxi. De taxiriten worden tegen het officiële Brusselse tarief gefactureerd. Vorig jaar bedroeg de gemiddelde kostprijs 11,9 euro per vervoerde medewerker.*

*Het taxisysteem werd in 2004 ingevoerd en in 2005 veralgemeend. Ik was er destijds voorstander van, omdat de taxichauffeurs zo nieuwe klanten kregen. Ik ben van mening dat de taxi's een goede aanvulling op het openbaar vervoer zijn.*

*Destijds had de MIVB geen precieze statistieken maar ze schatte dat eigen vervoer dubbel zoveel kosten.*

limités à deux ou trois agents par taxi. Dans certains cas, la pleine capacité d'une voiture peut être utilisée.

Concernant le laps de temps entre l'arrivée de l'agent et son début de service, les règles déjà en vigueur avant le passage au système de taxi ont été conservées. Cela concerne notamment la règle qui veut que l'agent aura à attendre au maximum 40 minutes entre son arrivée en taxi et sa prise de service ou, au retour, entre sa fin de service et sa prise en charge par un taxi.

Des statistiques récentes montrent toutefois qu'en pratique ce laps de temps n'excède jamais 25 minutes entre l'arrivée et la prise de service. 63% des agents attendent moins de dix minutes. En fin de service, aucun agent n'attend plus de 20 minutes. 73% d'entre eux sont pris en charge moins de 5 minutes après leur fin de service.

Quant au temps de trajet, le dispositif est conçu pour offrir un temps de déplacement raisonnablement comparable avec celui du transport public en journée. Sauf erreurs - toujours possibles mais rares au vu du nombre de personnes transportées, les courses sont établies dans un ordre logique et la planification vise globalement à optimiser le coût du transport tout en respectant les contraintes liées au bien-être des agents de la STIB.

En règle générale, le détour imposé par la prise en charge de collègues n'entraîne pas un allongement de plus de 5 minutes par rapport à une course directe, si l'agent était transporté individuellement. Il est donc incorrect de dire que ces temps de parcours sont "anormalement longs".

L'évaluation du système de transport par taxi se fait de façon continue. Au moment où certaines difficultés se sont manifestées, notamment lors de l'informatisation de la planification par une des centrales de taxi, des réunions de concertation ont été organisées avec les organisations syndicales pour identifier les problèmes et des mesures correctives ont été imposées au prestataire de services afin de supprimer les anomalies de planification. Le suivi des anomalies par la ligne hiérarchique a également été amélioré.

L'organisation du système de taxi n'a pas évolué formellement. En pratique, la demande de taxi est

désormais informatisée et la planification assurée globalement par zone - trois zones, regroupant chacune plusieurs lieux de travail -, afin d'améliorer l'efficacité du transport et d'en maîtriser les coûts.

Depuis décembre 2014, les agents de la STIB reçoivent par texto la confirmation de leur heure de prise en charge par taxi. Les temps d'attente réels sont toujours très inférieurs à ceux initialement prévus. Les courses des taxis sont facturées au tarif officiel en vigueur en Région bruxelloise. En tenant compte des regroupements, le coût moyen pour la STIB était, en 2014, de 11,9 euros par agent transporté.

L'introduction des transports par taxi remonte à 2004. Ils ont été généralisés en juin 2005. À l'époque j'étais en faveur de cette pratique, car elle apportait des clients aux chauffeurs de taxi. Selon moi, le taxi est complémentaire au transport en commun et peut même être considéré, d'une certaine manière, comme un transport public.

À l'époque, la STIB ne disposait pas de statistiques précises, mais elle a estimé que le prix du transport de son personnel par ses moyens propres lui coûtait le double du transport par taxi.

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

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Er is nooit genoeg transparantie! Ik hoop dat de grieven die sinds de invoering van het taxisysteem geuit werden, louter aan het geknoei van een taxicentrale toe te schrijven zijn. U zegt dat er permanent overleg is. Als er andere problemen opduiken, zullen die ongetwijfeld daar te berde gebracht worden. Hoe dan ook zijn het openbaar vervoer en de taxi's twee verschillende zaken.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik heb de indruk dat dit niet de laatste keer is dat we het er samen over hebben.*

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Zeker niet. Ik denk dat er tussen uw en mijn opvatting*

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

**Mme Céline Delforge.-** Il n'y a jamais trop de transparence ! J'espère que les doléances qui se sont exprimées après la mise en place du système de taxi, étaient liées au cafouillage dont une centrale de taxis était responsable. Vous semblez dire qu'une concertation permanente est en place à ce sujet. Si d'autres problèmes devaient se présenter, je ne doute donc pas que nous en prendrons connaissance en ces lieux.

Quoi qu'il en soit, il importe de ne pas confondre service public et service de taxis. Il faudrait se repencher sur la définition exacte du service public.

**M. Pascal Smet, ministre.-** J'ai le sentiment que nous aurons encore l'occasion d'aborder ce sujet avec vous.

**Mme Céline Delforge.-** Certainement, je pense qu'il existe entre vous et moi une fracture d'ordre

*over openbare diensten een ideologische breuklijn loopt.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CÉLINE DELFORGE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de veiligheid van de zwakke  
weggebruikers op de Rooseveltlaan".**

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).*- Ruim een jaar geleden werd er in de Franklin Rooseveltlaan een fietspad op het wegdek geschilderd. De wegmarkering van de autorijstroken werd verwijderd. Auto's kunnen nu tijdens de spitsuren met tweeën traag naast elkaar rijden of op minder drukke momenten sneller achter elkaar.

*Helaas hebben weinig automobilisten dat zo begrepen. In de praktijk rijden auto's bijna altijd naast elkaar en over het fietspad. Een automobilist die het waagt om de snelheidslimiet na te leven en niet over het fietspad te rijden, wordt op een toeterconcert getrakteerd.*

*De snelheidsmeter langs de laan geeft trouwens aan dat de snelheidsbeperking door bijna niemand wordt gerespecteerd. De markeringen van het fietspad moesten al meermaals worden vernieuwd omdat er zo veel auto's over rijden.*

*De Franklin Rooseveltlaan is een ideale invalsweg voor fietsers, maar helaas is het door de inrichting en het gedrag van talloze automobilisten erg gevaarlijk om er te fietsen. We moeten de laan veiliger maken door de wegmarkering te verbeteren en ervoor te zorgen dat de snelheidsbeperking nageleefd wordt.*

*Door de snelheidsovertredingen en het gebrek aan goede oversteekplaatsen is het er ook niet veilig*

idéologique au sujet de la notion de service public.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE  
DELFORGE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

**concernant "la sécurité des usagers faibles  
sur l'avenue Roosevelt".**

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

**Mme Céline Delforge.-** Il y a un peu plus d'un an, l'avenue Franklin Roosevelt a été repeinte de telle manière qu'y est apparue une piste cyclable et que le marquage des bandes de circulation pour voitures a été masqué. L'espace dédié à ces dernières permet de rouler confortablement à deux voitures de front à faible allure en heure de pointe et est plus adapté à une seule bande lorsque la circulation est fluide et rapide.

Malheureusement, peu d'automobilistes l'entendent de cette oreille et l'usage consiste à rouler à deux de front en toute situation en empiétant sur l'espace dédié aux cyclistes au point que, quand une voiture a l'audace de respecter à la fois la piste cyclable et les limitations de vitesse, il n'est pas rare qu'elle soit à l'origine de coups de klaxon.

Le respect très relatif de la limitation à 50km/h est d'ailleurs attesté par l'indicateur de vitesse situé sur l'avenue, qui mériterait largement d'être remplacé par un radar. La piste cyclable est quant à elle tellement peu respectée qu'elle a déjà dû être repeinte tant les pneus de voitures l'ont effacée.

L'avenue Franklin Roosevelt constitue un axe idéal pour les cyclistes. Malheureusement, sa configuration et le comportement de nombreux automobilistes la rendent particulièrement dangereuse, à tel point qu'on voit souvent les cyclistes rouler à l'extrême droite de la route, sur le marquage de la piste. Il semble évident qu'il

*voor voetgangers.*

*Wordt de huidige toestand geëvalueerd? Is er ruimte voor verbetering?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *We hebben een interne evaluatie gemaakt en de huidige verkeerssituatie moet veranderen, want ik ben niet tevreden. De grootste problemen zijn overdreven snelheid, auto's die over het fietspad rijden en de gebrekkige veiligheid. Er is weinig veranderd aan de hoeveelheid verkeer, de capaciteit van de kruispunten en de algemene organisatie. We gaan na hoe we de laan veiliger kunnen maken voor fietsers en houden u op de hoogte.*

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).*- *Ik dank u en hoop dat de knoop snel doorgemaakt wordt.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de plaatsing van verkeerslichten aan de oversteekplaatsen voor voetgangers op de lanen met tegelijk**

convient de la sécuriser tant en améliorant les marquages au sol que le respect de la limitation de vitesse par des mesures répressives, la prévention ne semblant pas fonctionner.

En ce qui concerne les piétons, ils sont eux aussi insécurisés par les excès de vitesse mais aussi par la rareté des traversées. Nombreux sont les carrefours dépourvus de passages cloutés. Or les distances entre ceux-ci sont telles qu'il est fréquent de voir des gens traverser sans la moindre protection cette avenue aux nombreuses voitures.

Pouvez-vous me dire si la situation actuelle a fait l'objet d'une évaluation ? Cette situation est-elle définitive ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, il y a eu une évaluation interne ; et non, la situation n'est pas définitive, car je ne suis pas satisfait de l'aménagement actuel. Les plus grands problèmes sont la vitesse, le débordement du trafic automobile sur la piste cyclable et l'absence de sécurité. Le volume de trafic, la capacité des carrefours et l'organisation générale de la situation n'ont pas fondamentalement changé. Nous sommes en train de réfléchir à la manière d'améliorer la situation pour les cyclistes et dès que nous aurons pris une décision, nous la communiquerons.

**Mme Céline Delforge.**- Je ne peux que vous remercier, en espérant que cette décision tombe le plus vite possible.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'organisation des feux lumineux aux passages pour piétons dans les avenues ayant à la fois une voirie pour les**

**een rijstrook voor de auto's en een eigen baan voor de trams".**

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

**De heer Serge de Patoul** (*in het Frans*).- *Op 2 december 2014 beantwoordde u mijn schriftelijke vraag over de verkeerslichten in de Orbanlaan en de Madoulaan in Sint-Pieters-Woluwe. Mijn vraag ging over de veiligheid van de voetgangers.*

*Omdat de verkeerssituatie met verkeerslichten blijkbaar niet voor iedereen duidelijk was, had u het gemeentebestuur gevraagd om de situatie te bestuderen. Er werd beslist om de voorrang voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer te behouden, maar het systeem te optimaliseren.*

*Het probleem is dat de werking van de verkeerslichten niet dezelfde is in de twee gedeelten van de straat die de voetgangers moeten oversteken. Heel wat voetgangers kijken niet naar het verkeerslicht in het midden van de straat, maar naar het verkeerslicht aan de overkant. Als dat licht groen wordt terwijl het licht in het midden nog rood is, kan het gebeuren dat een voetganger al begint over te steken, hoewel hij dat eigenlijk niet mag. Op die manier brengt hij zichzelf in gevaar.*

*Er werden al heel wat vragen over dit onderwerp gesteld. Daaruit blijkt dat het ongewone systeem tot verwarring leidt. U hebt een redelijk antwoord gegeven op mijn schriftelijke vraag, maar ging niet in op de oorzaak van de verwarring.*

*Hebt u bij de keuze van het systeem rekening gehouden met de mogelijke verwarring onder voetgangers? Met welke methode werd dat risico ingeschat?*

**voitures et le passage des trams sur un site propre".**

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

**M. Serge de Patoul.**- Le 2 décembre 2014, vous avez répondu à ma question écrite concernant la signalisation lumineuse sur les avenues Orban et Madou à Woluwe-Saint-Pierre. La problématique soulevée concerne la sécurité des piétons.

Dans votre réponse, vous développez une approche rationnelle qui a pour effet de faciliter la circulation et de minimiser la perte de temps pour les piétons. En même temps, vous précisez, et je vous cite : "ce type de fonctionnement a déjà fait l'objet de plusieurs demandes d'explications qui témoignent d'une certaine difficulté de compréhension des signaux lumineux par certains usagers. Cette problématique a dès lors été analysée au sein de notre administration par les cellules "feux de signalisation" et "sécurité routière". Ces démarches conjointes ont conduit au maintien de cette logique de fonctionnement avantageuse pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun tout en essayant de la rendre la plus pertinente possible grâce à l'usage de télécommandes plus adaptées ou mieux programmées en fonction des circonstances."

Si de nombreuses questions ont été posées sur le système, c'est parce qu'il y a des feux qui fonctionnent de manière différente suivant la partie qui est traversée par le piéton. Or, un piéton n'observe pas la couleur du feu pour le seul passage qu'il traverse. Nombreux sont ceux qui observent la couleur de feu de l'autre côté de la voirie. Lorsque la couleur de ce dernier n'est pas identique au tronçon qu'il traverse ou qu'il souhaite traverser, le piéton est induit en erreur. Dès lors, il peut s'engager, sans grande attention, dans une traversée qui ne lui est pas autorisée. Dans ce cas, il se met en danger.

Le fait que de nombreuses questions soient posées montre que le système est inhabituel et source de confusion et donc de danger. La réponse écrite que vous m'avez faite est rationnelle mais elle ne traite pas de cette source de confusion.

Est-ce que le risque d'erreur des piétons résultant de cette confusion a été pris en considération pour

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Bij iedere wijziging van de verkeerssituatie gaat de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen na wat de voordelen en risico's voor de weggebruikers zijn. Meestal passen weggebruikers zich snel aan.*

*Het voordeel van intelligente verkeerslichten is dat ze in realtime kunnen worden afgestemd op alle weggebruikers. Zowel Mobiel Brussel als de MIVB zijn voorstander van zulke lichten.*

*Er is voor gekozen om de voetgangers zo veel mogelijk tijd te geven om over te steken, in overeenstemming met het vademecum voor voetgangersoversteekplaatsen dat momenteel door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en Mobiel Brussel wordt opgesteld.*

*Op 10 februari 2014 is er een vergadering op mijn kabinet gepland. We zullen onder meer nagaan hoe we de bewustmaking kunnen verbeteren. In de toekomst zullen er immers alsmaar meer slimme verkeerslichten komen om de reissnelheid van het openbaar vervoer en de verkeerssituatie voor voetgangers te verbeteren.*

*Ik begrijp dat weggebruikers wat tijd nodig hebben om aan intelligente verkeerslichten te wennen, maar ze hebben meer voordelen dan nadelen.*

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

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans).*- *Ik vrees dat u niet inziet hoe gevaarlijk de verkeerssituatie is.*

opérer au choix du système des feux lumineux ? Si ce risque a été pris en considération, comment a-t-il été estimé et suivant quelle méthode ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La direction gestion et entretien des voiries analyse chaque modification du point de vue des bénéfices et risques éventuels encourus par l'usager. Dans le cas présent, l'usager doit bénéficier de davantage de temps "vert" pour traverser.

Comme lors de tout changement, le souci de compréhension et de lisibilité existe pour les usagers de voiries. À l'usage, ils comprendront le nouveau fonctionnement et s'y adapteront.

Ce genre de réglage est l'apanage des feux intelligents qui tiennent compte, en temps réel, de la présence de chaque usager. Bruxelles Mobilité ainsi que la STIB soutiennent ce type d'organisation des feux lumineux.

Il a été choisi de donner aux piétons le feu vert pendant un maximum de temps dans la mesure du possible. Ceci sera repris dans le vade-mecum des passages pour piétons, aujourd'hui en cours d'élaboration par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), en collaboration avec Bruxelles Mobilité.

À ce sujet, le 10 février 2014, une réunion aura lieu avec mon cabinet. Il s'agira également d'examiner comment la sensibilisation peut s'organiser. Ce réglage se multipliera dans le futur, afin d'améliorer dans la vitesse commerciale, tant la sécurité des transports en commun que la libre circulation des piétons.

Il est évident que les usagers s'adapteront progressivement mais je comprends ce que vous avez dit. Simplement, à l'heure actuelle, il y a davantage de pour que de contre.

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

**M. Serge de Patoul.**- Vous verrez l'administration mais il me semble que votre réponse est la leur et elle ne mesure pas correctement le risque qui me paraît réel : nous avons en effet affaire à une voirie qui présente par morceaux des couleurs différentes.



*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
VIVIANE TEITELBAUM**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de oprichting van een site voor  
elektrische driewielers in het kader van het  
bezoldigd vervoer van personen".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de aanstelling van een  
regeringscommissaris bij de MIVB".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
RIDOUANE CHAHID**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

C'est donc une très grande source de danger à mes yeux !

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE  
TEITELBAUM**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

**concernant "le lancement d'un site de  
triporteurs électriques dans le cadre du  
transport rémunéré de personnes".**

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

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK  
LOOTENS-STAEL**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

**concernant "la désignation d'un  
commissaire du Gouvernement auprès de la  
STIB".**

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

**QUESTION ORALE DE M. RIDOUANE  
CHAHID**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

**betreffende "het project tot uitbreiding van de Brusselse metro naar Groot-Bijgaarden".**

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken.

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

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de piraat-taxi's in de buurt van het Zuidstation".**

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

**De heer Vincent De Wolf** (*in het Frans*).- *Tijdens de voorbije regeerperiode had ik het al over illegale taxi's die je voor 50 euro van Brussel-Zuid naar Parijs brengen. Meestal gaat het om monovolumes met plaats voor zeven of acht passagiers, met een gemiddelde opbrengst van 175 euro per traject.*

*Zijn de voertuigen naar behoren verzekerd? Zijn de chauffeurs opgeleid? Bestaat er geen gevaar voor de passagiers? Precieze informatie ontbreekt.*

*Ik stond verstomd toen uw voorgangster me antwoordde dat ze geen precies beeld had van de illegale activiteiten rond Brussel-Zuid omdat er te veel personen bij die maffiapraktijken betrokken waren. Vandaag blijven de illegale activiteiten bestaan omdat er geen permanente controle gevoerd wordt. Bovendien zijn de gewestelijke controleurs niet in staat om de confrontatie met gevaarlijke bendes aan te gaan.*

*Tegenwoordig lijken er misschien minder clandestiene taxi's te zijn, maar uit een persartikel van 18 december blijkt dat ze gewoon enkele honderden meters verder neergestreken zijn.*

*Het is een complex probleem dat het gewest niet in zijn eentje kan oplossen, maar het moet wel zijn steentje bijdragen. Wie coördineert de inspanningen? In welke mate is het gewest*

**concernant "le projet d'extension du métro bruxellois vers Grand-Bigard".**

**M. le président.**- À la demande de l'auteur, la question orale est retirée.

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

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "les taxis pirates aux abords de la gare du Midi".**

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

**M. Vincent De Wolf.**- Durant la précédente législature, j'étais déjà intervenu sur le sujet d'une gare routière clandestine à la gare de Bruxelles-Midi, avec des conducteurs pirates proposant des trajets à bas prix, comme un aller vers Paris à 50 euros, péages compris. Difficile de faire mieux ! Il s'agit généralement de véhicules monospaces pouvant transporter sept ou huit passagers. La recette par trajet est de 175 euros.

Bien sûr, le fait est préoccupant. Ces véhicules sont-ils correctement assurés ? Les conducteurs sont-ils qualifiés ? N'y a-t-il pas de danger pour les passagers ? Aucune précision n'est fournie à cet égard.

La réponse de la précédente ministre m'avait laissé pantois : "Nous ne disposons pas d'une évaluation des activités illégales qui ont eu lieu aux abords de la gare de Bruxelles-Midi car nous ne pouvons chiffrer le nombre de personnes impliquées, tant celles-ci sont nombreuses dans cette organisation de type mafieux. Le grand nombre de personnes effectuant des pratiques illicites et la présence non permanente des contrôleurs explique la persistance des activités illégales. De plus, les contrôleurs de la Région ne sont ni équipés, ni formés et ne peuvent faire face à des bandes dangereuses."

C'est une réponse passive, négative et fort attentiste. Il semblerait qu'il y ait aujourd'hui moins

*bevoegd? Hebt u contact met de politiezone Zuid? Enkele verrassingsacties hebben de wanpraktijken blijkbaar enigszins teruggedrongen.*

*Is er samenwerking op til tussen uw diensten en het parket, de federale overheidsdienst (FOD) Financiën, de gemeentebesturen en de lokale politie? Worden er gezamenlijke acties ondernomen om fiscale en sociale fraude te bestrijden? Het zou logisch zijn dat het gewest proactief te werk gaat.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *In november 2012 werd op verzoek van de politie van Anderlecht een eerste controle uitgevoerd op illegaal autodelen in de buurt van Brussel-Zuid. Er zijn toen vier auto's in beslag genomen.*

*In september en november 2013 werd op verzoek van de gemeente Sint-Gillis een grootschalige actie georganiseerd, die resulteerde in de inbeslagname van 21 auto's. Er zijn in totaal dus al 25 auto's in beslag genomen.*

*In oktober 2014 voerde de politie een grootscheepse ontmantelingsoperatie. Toch blijft de praktijk bestaan. Nieuwe maatregelen zullen*

de taxis clandestins, mais selon un article de presse du 18 décembre 2014, il s'agirait plutôt d'un déplacement vers une autre rue, à quelques centaines de mètres de là, que d'une diminution.

C'est une gestion complexe et la Région ne peut pas tout faire. Mais elle a un rôle à jouer dans un effort collectif pour le respect des activités institutionnelles.

Où en est la coordination des acteurs publics contre ce phénomène des taxis clandestins ?

Quel est le niveau d'implication de notre Région ? Avez-vous pris contact avec la zone de police Midi, dont la porte-parole avait annoncé de nouvelles opérations pour consolider les résultats obtenus sur le terrain ? D'après nos informations, ces quelques opérations coups de poing ont permis de réduire un peu l'intensité de ce trafic.

Des décisions ont-elles été prises en vue de collaborations, de synergies entre vos services et ceux du Parquet, du service public fédéral (SPF) Finances, des administrations communales et des autorités policières locales ? Si oui, quels en sont les objectifs ? Des opérations multiservices - conjointement avec l'inspection sociale, la police et l'administration fiscale - ont-elles eu lieu, comme dans l'horeca, pour lutter contre les fraudes fiscales et sociales ? Pourrait-on, ou va-t-on mettre sur pied une opération de ce type ? Il semble logique que la Région joue proactivement son rôle en la matière.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- En novembre 2012, à la demande de la police d'Anderlecht, les services de contrôle des taxis ont mené leur première opération contre le faux covoiturage au départ des abords de la gare de Bruxelles-Midi. Quatre véhicules ont été saisis lors de cette opération.

En 2013, à la demande de la commune de Saint-Gilles et en concertation avec le Parquet, ces services ont mené, en collaboration avec la police de Saint-Gilles, des opérations de plus grande envergure. Elles se sont étalées sur les mois de septembre et novembre 2013, et ont débouché sur la saisie de 21 véhicules.

*dan ook volgen.*

*De praktijk van internationaal autodelen betekent geen rechtstreekse concurrentie voor de Brusselse taxi's, maar omdat ze steeds meer succes kent, moet er regelgeving komen. Ik zal een duidelijk onderscheid maken tussen autodelen en betalend personenvervoer en zal illegale praktijken sanctioneren.*

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

**De heer Vincent De Wolf** (*in het Frans*). - *Ik verkies uw antwoord boven dat van uw voorganger een jaar geleden.*

*Ik blijf het dossier op de voet volgen, maar ik denk dat u de juiste benadering gekozen hebt.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het openbaarvervoeraanbod op zondag 11 januari 2015 tijdens de**

Les contrôleurs, en collaboration avec les services de police, ont donc déjà effectué 25 saisies pour lutter contre ces pratiques. Comme vous l'avez rappelé, vu la dangerosité et les moyens à mobiliser pour ce type d'opération, la présence de la police est indispensable.

Une vaste opération de démantèlement de ces réseaux a été menée pendant le mois d'octobre 2014 par la police, avec l'appui d'un juge d'instruction. La police a informé mon cabinet du fait que de telles pratiques restent d'actualité et que de nouvelles opérations auront lieu. Nous poursuivons notre collaboration avec les autres autorités pour endiguer ce phénomène.

Le covoiturage international, par exemple à destination de Paris, n'est pas en concurrence directe avec le secteur des taxis bruxellois. Toutefois, la pratique du covoiturage étant en constante augmentation, il devient nécessaire de revoir la réglementation pour encadrer ce genre de service. Je prendrai en compte les évolutions sociétales pour établir de manière claire la distinction entre le covoiturage et le transport rémunéré de personnes et, ainsi, sanctionner ceux qui exercent une activité illégale avec tous les types de fraude qui en découlent.

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

**M. Vincent De Wolf.** - Je préfère votre réponse à celle que j'avais reçue il y a plus d'un an.

Je resterai attentif à l'évolution du dossier, mais vous semblez avoir choisi le bon angle d'attaque.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'offre de transports en commun le dimanche 11 janvier 2015 à**

**betoging voor de vrijheid van meningsuiting".**

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

**l'occasion de la manifestation pour la défense de la liberté d'expression".**

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