



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

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

—
**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la
Mobilité**

—
**VERGADERING VAN
MAANDAG 16 MAART 2015**

—
**RÉUNION DU
LUNDI 16 MARS 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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES	9
- van de heer Pierre Kompany	9
tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkheidskansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "de opleiding verkeersveiligheid".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris, de heer Pierre Kompany.</i>	10
- van de heer Boris Dillière	14
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "een elektronisch platform voor gedeeld parkeren tussen particulieren in het Brussels Gewest".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, de heer Ridouane Chahid, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Pascal Smet, minister, de heer Boris Dillière.</i>	16
- van de heer Arnaud Pinxteren	22
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	9
- de M. Pierre Kompany	9
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "l'éducation à la sécurité routière".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État, M. Pierre Kompany.</i>	10
- de M. Boris Dillière	14
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "une plate-forme numérique de parking partagé entre particuliers en Région bruxelloise".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, M. Ridouane Chahid, Mme Carla Dejonghe, M. Pascal Smet, ministre, M. Boris Dillière.</i>	16
- de M. Arnaud Pinxteren	22
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	

betreffende "het fietsstallingsbeleid".		concernant "la politique de stationnement vélo".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Arnaud Pinxteren.</i>	23	<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Arnaud Pinxteren.</i>	23
- van mevrouw Fatoumata Sidibe	26	- de Mme Fatoumata Sidibe	26
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de aanwerving van vrouwelijk personeel binnen de MIVB".		concernant "le recrutement de personnel féminin au sein de la STIB".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Nadia El Yousfi, de heer Youssef Handichi, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Fatoumata Sidibe.</i>	29	<i>Discussion – Orateurs : Mme Nadia El Yousfi, M. Youssef Handichi, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre, Mme Fatoumata Sidibe.</i>	29
MONDELINGE VRAGEN	36	QUESTIONS ORALES	36
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	36	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de supertrucks op de wegen".		concernant "la présence de supercamions sur les routes".	
- van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz	36	- de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz	36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de nieuwe internetsite 'Velodossier'".		concernant "le nouveau site internet 'Vélodossier'".	
- van de heer Bruno De Lille	37	- de M. Bruno De Lille	37
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de gevolgen voor de Zennestraat van de doorgang van lijn 46".		Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les conséquences du passage de la ligne de bus 46 pour la rue de la Senne".	
- van mevrouw Isabelle Durant	39	- de Mme Isabelle Durant	39
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de problemen met de grondmarkeringen van sommige wegen".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les problèmes de marquages au sol de certaines voiries".	
- van de heer Dominiek Lootens-Stael	41	- de M. Dominiek Lootens-Stael	41
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het uitvoeren van religieuze handelingen tijdens de dienst door het MIVB-personeel".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'exercice de pratiques religieuses durant les heures de service par le personnel de la STIB".	
- van de heer Arnaud Pinxteren	43	- de M. Arnaud Pinxteren	43
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de test van het systeem dat het gevaar van de tramsporen voor de fietsers moet beperken".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le test du dispositif réduisant la dangerosité des rails de tram pour les cyclistes".	
- van mevrouw Céline Delforge	44	- de Mme Céline Delforge	44
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de verkeersveiligheid in de		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la sécurité routière aux abords	

<p>omgeving van het Oniroscopisme, een tijdelijk hedendaags kunstwerk op de Rooseveltlaan".</p>	47	<p>d'Oniroscopisme, œuvre d'art temporaire placée le long de l'avenue Roosevelt".</p>	47
<p>- van de heer Eric Bott</p>		<p>- de M. Eric Bott</p>	
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</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>betreffende "het belachelijke aantal openbare toiletten in de Brusselse metro en de toegankelijkheid ervan".</p>		<p>concernant "le nombre dérisoire de toilettes publiques dans le métro bruxellois ainsi que leur accessibilité".</p>	
<p>- van de heer Eric Bott</p>	48	<p>- de M. Eric Bott</p>	48
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</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>betreffende "de smerigheid in de Brusselse metrostations en de strijd tegen het vandalisme".</p>		<p>concernant "l'insalubrité dans les stations de métro bruxelloises et la lutte contre le vandalisme".</p>	
<p>- van de heer Arnaud Pinxteren</p>	51	<p>- de M. Arnaud Pinxteren</p>	51
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</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>betreffende "de stimuli om fietsen te kopen".</p>		<p>concernant "les incitants à l'achat de vélos".</p>	
<p>- van de heer Alain Maron</p>	53	<p>- de M. Alain Maron</p>	53
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</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>betreffende "de veiligheid van de voetgangers en fietsers op de Fonsnylaan".</p>		<p>concernant "la sécurisation des déplacements piétons et cyclistes sur l'avenue Fonsny".</p>	

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	59	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	59
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de daling van de controles op het MIVB-net in 2014".		concernant "la diminution des contrôles sur le réseau de la STIB en 2014".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Eric Bott,	59	Question orale jointe de M. Eric Bott,	59
betreffende "een nieuw type fraude op de MIVB-netten".		concernant "un nouveau type de fraude sur les réseaux de la STIB".	
- van de heer Eric Bott	59	- de M. Eric Bott	59
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de plaatsing van defibrillatoren op het Brussels metronet en de bekwaamheid van het MIVB-personeel om eerste hulp aan te bieden".		concernant "le placement de défibrillateurs sur le réseau de métro bruxellois et la capacité des employés de la STIB à appliquer les premiers gestes de secours".	
- van de heer Hervé Doyen	61	- de M. Hervé Doyen	61
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de heraanleg van het bareel van Sint-Gillis".		concernant "le réaménagement de la Barrière de Saint-Gilles".	
- van de heer Pierre Kompany	64	- de M. Pierre Kompany	64
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het opfrissen van de zebrapaden op de gewestwegen".		concernant "le rafraîchissement des passages pour piétons sur les voiries régionales".	

- van mevrouw Céline Delforge	66	- de Mme Céline Delforge	66
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de toegankelijkheid van de bussen voor kinderwagens".		concernant "l'accessibilité des bus pour les poussettes".	
- van mevrouw Céline Delforge	69	- de Mme Céline Delforge	69
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan en de Buyllaan".		concernant "le réaménagement du boulevard Général Jacques et de l'avenue Buyl".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de opleiding verkeersveiligheid".

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *De Waalse regering zal vanaf 2016, in samenwerking met het Waalse ministerie van onderwijs, lessen verkeersveiligheid organiseren in het lager en secundair onderwijs.*

Uit een studie die tussen 2003 en 2005 door de Europese Commissie uitgevoerd werd, blijkt dat heel wat Europese landen verkeersveiligheid al in het lessenpakket van hun scholen opgenomen hebben. In Engeland bijvoorbeeld is de school de voornaamste plaats waar aan bewustmaking gedaan wordt. Daar is het mogelijk om alle sociaal-economische groepen te bereiken. Dat is een van de aandachtspunten van het Brussels Verkeersveiligheidsplan 2011-2020.

Brussel Mobiliteit en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) organiseren elk jaar een opleiding verkeersveiligheid voor de leerkrachten van het lager en secundair onderwijs. Bent u van plan om die opleiding te versterken? Zult u bijvoorbeeld de frequentie opvoeren om meer leerkrachten te bereiken of om bepaalde aspecten

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. PIERRE KOMPANY

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "l'éducation à la sécurité routière".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Le gouvernement wallon, en collaboration avec le ministère de l'Enseignement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, va mettre en œuvre, dès 2016, un cours d'éducation à la sécurité routière dans les écoles primaires et secondaires. L'objectif, à long terme, est d'améliorer les comportements des usagers sur les routes.

Une étude réalisée entre 2003 et 2005 par la Commission européenne indique que de nombreux pays européens ont déjà intégré les cours de sécurité routière dans les établissements scolaires. En Angleterre par exemple, les écoles représentent le principal lieu de sensibilisation. Il est vrai que l'école a l'avantage de permettre d'atteindre toutes les classes socio-économiques. Or, le Plan d'actions 2011-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de sécurité routière indique justement qu'une des difficultés de la sensibilisation est de faire parvenir l'information aux publics défavorisés.

Actuellement, si mes informations sont exactes,

te verdiepen?

Volgens het Verkeersveiligheidsplan 2011-2020 hangt het rijgedrag af van het kennisniveau en de bekwaamheden van de chauffeur, maar volstaan de opleidingen voor volwassenen niet om een verandering van het rijgedrag teweeg te brengen.

Hoe staat de regering tegenover verkeersveiligheidslessen op jonge leeftijd? Hebt u die mogelijkheid met de Vlaamse en de Franse Gemeenschap besproken?

Tijdens de begrotingsbesprekingen gaf u aan dat u het preventieve beleid wilde versterken, met bijzondere aandacht voor bepaalde doelgroepen, maar dat uw strategie nog niet volledig uitgewerkt was. We mogen niet vergeten dat het grote aantal initiatieven en spelers in het verleden tot een gebrek aan coördinatie leidde.

Hebt u ondertussen al een strategie uitgewerkt? Hebt u de doelgroepen geïdentificeerd? Hoe zult u voor de nodige coördinatie zorgen?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het niet naleven en de gebrekkige kennis van de verkeersregels veroorzaken niet alleen veel ongevallen, maar ook heel wat overlast. Als de

Bruxelles Mobilité et l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) organisent une formation de sécurité routière par an à destination des enseignants du primaire et du secondaire. Envisagez-vous de renforcer cet outil d'éducation à la sécurité routière ? Si oui, comptez-vous le faire en augmentant la fréquence des formations, en encourageant davantage les enseignants à y participer ou en approfondissant les aspects de sécurité routière de la formation ?

Le plan de sécurité routière 2011-2020 indique que le comportement du conducteur dépend de son niveau de connaissance et de ses aptitudes, mais que les formations destinées aux adultes ne suffisent pas pour engendrer des changements systématiques de comportement de la part du conducteur.

Quelle est l'avis du gouvernement au sujet de cours de sécurité routière qui seraient dispensés dès l'enfance, afin d'inculquer à tous des comportements plus citoyens à long terme ? Entretenez-vous des contacts avec les deux Communautés à ce propos ?

Au cours de nos débats budgétaires, nous avons longuement abordé la question de la sensibilisation à la sécurité routière. Vous nous aviez alors fait part de votre volonté de renforcer les actions de prévention au départ de la sensibilisation de groupes cibles, tout en admettant ne pas encore avoir totalement défini votre stratégie pour ce faire. Par ailleurs, nous savons que, par le passé, la multiplication des initiatives et des acteurs dans le domaine ont engendré des problèmes de coordination.

À ce jour, avez-vous déterminé une stratégie en matière de communication et de sensibilisation à la sécurité routière ? Avez-vous clairement identifié les groupes cibles ? Comment allez-vous éviter les problèmes de coordination ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Le non-respect et la méconnaissance des réglementations en matière de circulation sont responsables de nombreux accidents, mais aussi de*

regel dat kruispunten zo veel mogelijk vrijgehouden moeten worden door automobilisten bijvoorbeeld nageleefd zou worden, dan zouden de files in Brussel halveren. Het is heel belangrijk dat we blijven benadrukken dat de regels gekend moeten zijn en nageleefd moeten worden.

We hebben al gesproken over de vraag hoe we het respecteren van de regels kunnen afdwingen. De vraag is evenwel of de regels wel voldoende gekend zijn. Momenteel wordt die kennis in België alleen maar getest op het moment dat je je rijexamen aflegt.

Overigens is het niet zo vreselijk moeilijk om voor dat examen te slagen. Ik ken niemand die zijn rijbewijs niet gehaald heeft. Blijkbaar is het mogelijk om het examen voor het rijbewijs zo op te stellen dat iedereen slaagt, al hebben sommigen een aantal pogingen nodig. Ik ken geen ander examen waarvoor dat het geval is.

(Opmerkingen van staatssecretaris Debaets)

Dat toont aan dat het niet een van de moeilijkste examens is. Nochtans heeft wie een wagen bestuurt, een wapen in handen. Je kunt heel grote schade en menselijke drama's veroorzaken die nooit meer goed te maken zijn. Daarom is het interessant om na te gaan hoe we ervoor kunnen zorgen dat rond de verkeersregels veel langer gewerkt wordt en dat mensen de kans krijgen om ze regelmatig op te frissen.

Het project in de scholen is een heel goed begin. Op dit ogenblik is het vooral gebaseerd op de goede wil van de scholen. De gewestelijke schoolvervoerplannen stimuleren scholen vaak om intensiever te werken met hun leerlingen rond verkeersveiligheid en verkeersregels. Dat gebeurt echter niet in alle scholen. Het gebeurt soms een jaar wel en soms een jaar niet. Vaak is het facultatief en wordt er niet getest of de leerlingen er iets van hebben opgestoken.

In het middelbaar onderwijs wordt er aandacht besteed aan de voorbereiding van het rijexamen.

De gemeenten beschikken over een aantal systemen om de kennis van verkeersregels van mensen die iets ouder worden, aan te scherpen. Ze krijgen daarvoor steun van het Brussels Gewest. Deze projecten zijn verhelderend, omdat zij op de

multiples embarras de circulation.

Nous avons déjà débattu de la manière d'imposer le respect des règles. La véritable question est toutefois de savoir si celles-ci sont suffisamment connues. En Belgique, leur connaissance n'est testée que lors de l'examen pour l'obtention du permis de conduire. Au demeurant, cet examen n'est pas d'une difficulté insurmontable. Tout le monde finit par obtenir son permis de conduire, même après un nombre variable de tentatives.

(Remarques de la secrétaire d'État Mme Debaets)

Et pourtant, celui qui conduit une voiture a une arme entre les mains et peut provoquer des dégâts et des drames humains irréparables. C'est pourquoi il faut veiller à rafraîchir régulièrement la connaissance du Code de la route.

Le projet mené dans les écoles est un bon début, mais il est organisé sur une base volontaire et ne l'est pas de manière systématique chaque année. De plus, il est souvent facultatif et les connaissances des élèves ne sont pas évaluées en fin de projet.

L'enseignement secondaire prévoit une préparation à l'examen pour l'obtention du permis de conduite.

Les communes disposent d'une série de systèmes permettant d'améliorer la connaissance des réglementations par les seniors. Elles bénéficient pour ce faire du soutien de la Région. Ces projets, orientés sur la pratique, permettent de clarifier les choses.

Comment comptez-vous poursuivre la collaboration avec les écoles bruxelloises, afin d'organiser de manière plus structurée l'éducation à la sécurité routière? Les projets destinés à rafraîchir la connaissance qu'ont les seniors des réglementations sont-ils pérennisés? Comment faire en sorte qu'ils touchent un nombre plus important de seniors? Quel type de campagnes envisagez-vous pour cibler les conducteurs quotidiens?

praktijk gericht zijn. Mensen zijn zich immers niet bewust van fouten die mettertijd in hun rijgedrag zijn geslopen, ook al zijn ze ervan overtuigd dat ze goed kunnen rijden omdat ze daar al jaren ervaring mee hebben.

Hoe zult u verder werken met de Brusselse scholen om de verkeersopleiding op een meer structurele manier te organiseren? Zet u de projecten om de kennis van de verkeersregels bij ouderen op te frissen voort? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat er zich meer ouderen aangesproken voelen door het project? Welke campagnes overweegt u om de verkeersregels bij mensen die dagelijks achter het stuur zitten af en toe wat op te frissen?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (*in het Frans*).- *De cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit organiseert al meer dan tien jaar bewustmakings- en opleidingsinitiatieven rond verkeersveiligheid, in het kader van de Staten-generaal van de verkeersveiligheid. Het actieplan 2011-2020 omvat initiatieven gericht op een specifiek publiek en beveelt een levenslange opleiding aan, die op zeer jonge leeftijd van start gaat.*

Ten gevolge van de zesde staatshervorming is het gewest nu ook bevoegd voor de rijopleiding, meer bepaald de reglementering en organisatie van de examens, de autorij scholen en de examencentra.

(verder in het Nederlands)

In dit verband kan ik bevestigend antwoorden op de vraag van de heer De Lille. We blijven inderdaad met doelgroepen werken.

(verder in het Frans)

Voor de kinderen werd in september Operatie Boekentas georganiseerd, bestaande uit praktische tips om veilig te voet of met de fiets naar school te gaan. De leerkrachten kregen didactisch materiaal mee. Het doelpubliek bestond zowel uit leerlingen, leerkrachten als ouders.

(verder in het Nederlands)

Ik verwijs ook naar het fietsbrevet en het

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Depuis plus de dix ans, la Cellule sécurité routière de Bruxelles Mobilité mène des actions de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière dans le cadre de la mise en œuvre des États généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale.

Le Plan d'actions 2011-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de sécurité routière comporte des actions visant un public spécifique et prône une éducation commençant dès le plus jeune âge et se poursuivant tout au long de la vie.

À la suite de la sixième réforme institutionnelle, la Région est également compétente pour la formation à la conduite, c'est-à-dire la réglementation et l'organisation des examens, ainsi que la réglementation et l'agrément des auto-écoles et des centres d'examens.

(poursuivant en néerlandais)

M. De Lille, nous continuons bien à travailler avec des groupes cibles.

(poursuivant en français)

Pour les enfants d'abord, l'Opération cartable, organisée en septembre, consiste à prodiguer des conseils pratiques pour se rendre en toute sécurité à l'école. Des calendriers, des jeux et des marque-pages sont distribués aux élèves et instituteurs pour leur permettre de travailler sur cette question.

voetgangersbrevet.

Brussel Mobiliteit heeft dit samen met het BIVV uitgewerkt en naar aanleiding van een voorlopig studierapport uit 2012 is de proeffase gestart. In het afgelopen schooljaar hebben er bijvoorbeeld zeven scholen deelgenomen aan dit project, dat trouwens binnenkort geëvalueerd zal worden.

(verder in het Frans)

Met het voetgangersbrevet wil men elk kind tot voetganger opleiden en het belangrijke psychomotorische gedragingen aanleren (op het voetpad lopen, begeleid oversteken op het zebra-pad enzovoort). Het initiatief is gericht op kinderen tussen 5 en 8 jaar.

Voor senioren voorzien we in een aangepaste versie van de herhalingslessen over het verkeersreglement.

(verder in het Nederlands)

De gemeenten hebben in het verleden een belangrijke rol gespeeld op dat gebied. Wat betreft de bekendmaking is het de bedoeling om met hen te blijven werken. Ik loop eigenlijk wat vooruit op de feiten, maar het is de bedoeling om ook andere instanties, zoals de rijsscholen en het middenveld, bij de maatregel te betrekken. Op die manier wordt de actieradius groter.

(verder in het Frans)

Wij hopen zo niet alleen jongeren, maar ook senioren te bereiken. Studies tonen immers aan dat zij als voetganger of chauffeur vaak bij ongevallen betrokken zijn.

Een volgende doelgroep zijn de ondernemingen. De opleiding Road safety at work is gericht tot Brusselse ondernemingen die vragende partij zijn en wordt georganiseerd door het BIVV en gefinancierd door Brussel Mobiliteit.

(verder in het Nederlands)

Zo heb ik ook een gedeeltelijk antwoord gegeven op de vraag over wat we doen voor mensen die elke dag een auto besturen, maar geen 55-plussers of jongeren zijn. Voor hen worden er op bedrijven gerichte opleidingen georganiseerd. Op die manier

L'objectif est d'inciter les enfants, les enseignants et les parents à adopter un bon comportement pour se rendre à l'école à pied ou à vélo.

(poursuivant en néerlandais)

Cette opération est organisée conjointement par Bruxelles Mobilité et l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR). La phase d'essai a été lancée à la suite de la publication d'un rapport d'étude préliminaire de 2012. L'an dernier, sept écoles ont participé à ce projet, qui sera évalué sous peu.

(poursuivant en français)

Là aussi, il s'agit de former l'enfant, mais en tant que piéton. L'objectif est de lui permettre d'acquérir une série d'aptitudes psychomotrices telles que marcher sur le trottoir et traverser un passage pour piétons en section courante accompagné d'un adulte. Ces initiatives sont destinées à des enfants de cinq à huit ans, soit des enfants relativement jeunes.

Qu'allons-nous faire pour les seniors ? Nous sommes en train de revoir les cours de remise à niveau des connaissances du Code de la route afin d'en proposer une version plus adaptée.

(poursuivant en néerlandais)

Nous entendons poursuivre la collaboration avec les communes pour organiser la communication. Notre but est d'impliquer également d'autres acteurs, comme les écoles de conduite et la société civile.

(poursuivant en français)

Nous espérons ainsi toucher plus de monde. En effet, il ne faut pas seulement viser les jeunes, mais aussi les seniors. Des études démontrent en effet que ces derniers sont surreprésentés dans les accidents, que ce soit en tant que piétons ou en tant que conducteurs.

Les entreprises sont notre quatrième groupe cible. La formation "Road safety at work" s'adresse spécialement aux entreprises bruxelloises demandeuses. Elle est dispensée par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) et financée par Bruxelles Mobilité.

bereiken we die doelgroep.

(verder in het Frans)

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil samen met de Federatie Wallonië-Brussel lessen verkeersveiligheid organiseren in basis- en middelbare scholen. De cel Verkeersveiligheid neemt deel aan de werkgroep die daartoe opgericht werd.

De tweejaarlijkse bewustmakingscampagne Bob, maar ook Operatie Boekentas en Road safety at work zullen in 2015 voortgezet worden.

Het gewest zal verder ook blijven bijdragen tot het televisieprogramma 'Kijk uit' van de VRT en 'Contacts' van de RTBF.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Het zou goed zijn het Vlaams Gewest bij de plannen van de Federatie Wallonië-Brussel te betrekken.*

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Verkeersveiligheid maakt al deel uit van de competentiesokkels in het Nederlandstalig onderwijs.*

- Het incident is gesloten.

(De heer Pierre Kompany, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

TOT DE HEER PASCAL SMET,

(poursuivant en néerlandais)

Cette formation nous permet d'atteindre le groupe cible des conducteurs quotidiens, qui ne sont ni des jeunes, ni des seniors.

(poursuivant en français)

Pour répondre à la question touchant à la coopération avec les Communautés pour ce qui se passe dans les écoles, la Région de Bruxelles-Capitale a été associée à la démarche de la Fédération Wallonie-Bruxelles visant à l'introduction d'un cours d'éducation à la sécurité routière dans les écoles primaires et secondaires. La Cellule sécurité routière de Bruxelles Mobilité est membre à part entière du groupe de travail mis sur pied dans ce contexte. Elle y apporte son expertise et ses outils.

Plusieurs actions récurrentes seront poursuivies en 2015, telles que la campagne de sensibilisation bisannuelle Bob, l'Opération cartable, les formations "Road safety at work"...

La Région continuera à contribuer aux émissions de télévision Kijk Uit sur la VRT et Contacts sur la RTBF.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Votre réponse est très intéressante. Je souhaiterais que l'ébauche qui existe pour la Fédération Wallonie-Bruxelles concerne également la Région flamande.

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- C'est déjà le cas : du côté de la Communauté flamande, cela fait partie des socles de compétences.

- L'incident est clos.

(M. Pierre Kompany, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATION DE M. BORIS DILLIÈS

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

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

betreffende "een elektronisch platform voor gedeeld parkeren tussen particulieren in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- *Het online platform voor gedeeld parkeren, dat eigenaars van parkeerplaatsen in contact brengt met potentiële huurders, heeft mijn belangstelling gewekt. De plaatsen kunnen voor enkele uren of voor een dag gehuurd worden. Het platform heeft al een exclusiviteitscontract ondertekend met de stad Montreal.*

Volgens de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) vormen voertuigen die op zoek zijn naar een parkeerplaats een belangrijke oorzaak van verkeerscongestie. Het Brussels Gewest telt ongeveer 750.000 parkeerplaatsen, waarvan 64% op de weg en in woningen.

Op korte termijn zou zo'n platform een innoverend antwoord kunnen bieden op de mobiliteitsproblemen waarmee de Brusselse automobilisten geconfronteerd worden. Het platform past ook perfect in de deeleconomie, die steeds meer succes kent. De economische, ecologische en sociale aspecten moeten geëvalueerd worden. Er moet voor het systeem een duurzaam economisch en reglementair kader uitgewerkt worden.

Het systeem is niet alleen voordelig voor personen die hun parkeerplaats ter beschikking stellen, maar zorgt bovendien voor minder auto's in het verkeer.

Hebt u de mogelijkheid onderzocht om een nieuw reglementair kader uit te werken voor dergelijke online platforms voor gedeeld parkeren? Bestaat er een studie over de impact van zo'n platform? Zo ja, welke zijn uw conclusies? Kan zo'n platform tijdelijk gesubsidieerd worden? Hebt u de vertegenwoordigers van de sector ontmoet? Zo ja, welke zijn uw conclusies?

Bestudeert u de mogelijkheid om een label voor

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

concernant "une plate-forme numérique de parking partagé entre particuliers en Région bruxelloise".

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

M. Boris Dilliès (MR).- Le succès d'une nouvelle plate-forme web de parking partagé entre particuliers a attiré toute mon attention. Ladite plate-forme met en lien des propriétaires d'emplacements de parking et des locataires potentiels. Ces derniers ont la possibilité de louer ponctuellement des emplacements, soit pour quelques heures, soit pour une journée entière. En outre, ce concept aurait été récupéré et imité au-delà de nos frontières. En effet, la plate-forme aurait signé un contrat d'exclusivité avec la ville de Montréal, qui est un exemple à suivre en la matière.

Qui, parmi nous, n'a jamais éprouvé de difficultés pour trouver une place de stationnement ? À cet égard, une étude de 2010 de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) rappelle que la recherche de places de stationnement par des véhicules particuliers peut jouer un rôle important dans le niveau de fond de la circulation et contribue ainsi à déclencher la congestion. À Paris, par exemple, 10% du temps de déplacement moyen est passé à chercher une place. Cela atteint 60% du trafic dans certains quartiers.

En outre, rappelons qu'à Bruxelles, il y aurait environ 750.000 places de stationnement, dont 478.000, soit 64% des emplacements, se situent en voirie et en parking de logement.

Lesdites places constituent l'offre théorique maximale que les Bruxellois sont en mesure d'utiliser pour stationner leurs véhicules à domicile, c'est-à-dire en dehors de tout déplacement. Si l'on rapporte cette offre à la Région bruxelloise, pour la population majeure, cela nous donne 0,56 place par habitant. Concomitamment, le taux de motorisation est de 0,61 véhicule par habitant. Il y aurait donc saturation des places disponibles. Ces données nous rappellent que, tant à court qu'à long termes, des réponses politiques en matière de mobilité

deeleconomie in te voeren, dat alle nieuwe initiatieven op dat gebied onder één noemer zou brengen?

doivent être apportées sans attendre.

À court terme, l'avènement de ce type de plate-forme constituerait donc une réponse innovante aux problèmes de mobilité auxquels sont confrontés de nombreux automobilistes bruxellois. L'avantage de ce type de plate-forme serait comparativement efficace et ce, je tiens à le souligner, tant que l'offre de transport public au sens large ne sera pas optimale.

Plus globalement, cette plate-forme s'intègre parfaitement dans l'émergence de l'économie collaborative. Les différentes plates-formes s'intégrant dans ce nouveau paradigme appellent une évaluation des externalités, tant sur les aspects économiques, qu'écologiques ou sociaux. Cela implique notamment de mieux étudier les modèles de partage et de construire un cadre économique et réglementaire qui soit favorable aux modèles les plus durables. L'avantage de ce système est à la fois de rendre service à la personne qui mettrait son stationnement à disposition et de permettre de soustraire à la circulation les véhicules qui tournent en rond à la recherche de places.

Avez-vous étudié la possibilité d'intégrer ce type de plate-forme à un nouveau cadre réglementaire ? Eu égard à la comparaison internationale, disposez-vous d'une étude quant aux externalités positives ou négatives de ce type de plate-forme ? Si oui, quelles sont vos conclusions ? Est-il retenu de subventionner temporairement cette plate-forme après évaluation, comme c'est le cas pour d'autres projets ? Avez-vous rencontré les protagonistes du secteur ? Si oui, quelles sont vos conclusions ?

Plus globalement, avez-vous retenu la possibilité d'apposer un label d'économie collaborative à l'ensemble des nouveaux services s'inscrivant dans ce nouveau paradigme ?

Discussion

Bespreking

De voorzitter.- La parole est à M. De Lille.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(in het Frans).*- Avant de débattre du nombre de places de stationnement, du nombre de voitures et du soi-disant manque d'emplacements à Bruxelles, il est toujours important de répéter une règle simple : chaque place doit correspondre à une voiture. Toute

De heer Bruno De Lille (Groen).- Aan het begin van een debat over het aantal parkeerplaatsen, het aantal wagens en het zogenaamde tekort aan parkeerplaatsen in Brussel is het altijd belangrijk om te herhalen dat er maar één heel eenvoudige regel is, namelijk dat elke parkeerplaats gelijkstaat

création d'emplacements supplémentaires ne fait qu'attirer des voitures supplémentaires en Région bruxelloise. J'en appelle donc à la prudence.

Aujourd'hui, la plupart des automobilistes qui sillonnent nos rues à la recherche d'une place le font pour éviter de payer un emplacement payant, disponible dans les parkings publics. Dans le débat sur la mise à disposition de places de parking, il s'agit de vérifier si nos propositions apportent réellement une solution au problème.

Un système électronique pourrait permettre une meilleure utilisation des emplacements disponibles, en particulier des places mises à la disposition des riverains par les entreprises. Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) impose à certaines entreprises de réduire leurs places de parking. Elles peuvent soit les condamner, soit les conserver moyennant une taxe progressive, soit les mettre à disposition des riverains. Un système électronique, nécessitant peu d'investissements, permettrait de diriger facilement les automobilistes vers ces places de parking.

La Région entend-elle jouer le rôle de facilitateur pour permettre aux entreprises d'adhérer le plus rapidement possible au nouveau système ?

met een auto. Als men extra parkeerplaatsen creëert, komen er extra auto's naar het Brussels Gewest. Met zulke maatregelen duwt men mensen die vandaag met het openbaar vervoer of op een andere manier naar Brussel komen, opnieuw in de auto. De mobiliteitsproblemen zijn te groot om dat te doen. Ik wil dan ook tot voorzichtigheid oproepen.

Een aantal mensen komt vandaag al met de wagen naar Brussel en rijdt rondjes op zoek naar een parkeerplaats. Men kan ervoor zorgen dat die mensen beter gebruikmaken van de openbare parkings, aangezien er daar plaatsen beschikbaar zijn. Ook kunnen zulke mensen via een elektronisch systeem sneller naar beschikbare parkeerplaatsen worden geleid. In beide gevallen gaat het om betalende parkeerplaatsen. De meeste mensen die momenteel rondjes rijden, doen dat vaak om niet voor een parkeerplaats te hoeven betalen. In het debat over het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen moeten we altijd zoeken naar een evenwicht en nagaan of onze voorstellen het probleem wel echt oplossen.

Een elektronisch systeem kan nuttig zijn om de beschikbare plaatsen beter te gebruiken. Daarom is het een goed idee dat het gewest dergelijke maatregelen ondersteunt. Meer specifiek kan het een goed systeem zijn voor de parkeerplaatsen die bedrijven ter beschikking moeten stellen van buurtbewoners. Het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) bepaalt dat een aantal bedrijven hun parkeerplaatsen moeten verminderen. Dat is een goede zaak, want zo zullen sommige pendelaars minder geneigd zijn om met de auto komen. De bedrijven kunnen ervoor kiezen om de plaatsen onklaar te maken, ze te behouden (op voorwaarde dat ze een geleidelijk oplopende belasting betalen) of ze ter beschikking te stellen van de buurtbewoners. Met een elektronisch systeem, dat met weinig investeringen gepaard gaat, kan men mensen op een eenvoudige manier naar de parkeerplaatsen leiden.

Is het gewest van plan om de rol van facilitator te spelen, zodat bedrijven zo snel mogelijk in het nieuwe systeem kunnen stappen?

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) (in het Frans).-

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

M. Ridouane Chahid (PS).- Lancer un signal

Een systeem dat de zoektocht naar een parkeerplaats in Brussel vergemakkelijkt en mensen ertoe aanzet zich met de auto te verplaatsen, is een slechte zaak voor het Brussels Gewest.

Momenteel probeert een aantal Brusselse ondernemingen het parkeerprobleem op te lossen door hun bezoekers aan te raden geen parkeergeld te betalen en de boete van 25 euro als onkosten in te brengen.

Pendelaars mogen niet het signaal krijgen dat ze met de auto mogen blijven komen.

We hebben een app nodig waarmee wie naar Brussel wil, op elk moment van de dag snel kan uitmaken welk vervoermiddel het meest geschikt is voor die verplaatsing.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Dat parkeerplaatsen van winkels en kantoren opengesteld worden voor buurtbewoners is een goede zaak. Mijn fractie dringt daar al lang op aan. In bepaalde wijken is het moeilijk om 's avonds een parkeerplaats te vinden, terwijl winkels en kantoren op dat moment gesloten zijn en hun parkeerplaatsen niet gebruikt worden. Op die manier moeten autobestuurders niet onnodig rondjes rijden om een parkeerplaats te vinden, wat de luchtkwaliteit ten goede komt.

Ik had begrepen dat parking.brussels op dit vlak initiatieven zou nemen. Er was zelfs sprake van fiscale stimuli voor bedrijven die hun parkeerplaatsen ter beschikking stellen van buurtbewoners. Wat is de stand van zaken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- We moeten inderdaad waakzaam blijven. Onbezette

d'aspiration des voitures ne constitue en aucun cas une solution aux problèmes de mobilité. Ce genre d'application serait plutôt un mauvais signal pour notre Région, car elle appellerait la voiture à entrer dans Bruxelles en lui offrant toutes les possibilités de s'y garer, qu'elles soient payantes ou pas.

Certaines entreprises bruxelloises encouragent déjà leurs visiteurs à ne pas payer l'horodateur et à faire entrer les 25 euros de redevance dans leurs frais pour résoudre le problème.

Il faut faire attention au signal que l'on entend lancer au niveau intrabruellois, à moins que celui-ci ne consiste à inviter les navetteurs à continuer à utiliser leur voiture.

Il faudrait plutôt envisager la mise en place d'une application mobile, qui aurait pour but d'optimiser les déplacements et la qualité de la mobilité sur notre territoire. Cette application "pack mobile" permettrait de présenter une alternative à la voiture pour venir à Bruxelles dans certaines conditions et à certains moments, car l'heure de pointe s'étale désormais sur toute la journée.

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Mon groupe demande depuis longtemps que les places de parking des commerces et des bureaux soient ouvertes aux riverains. Ainsi, les automobilistes ne tourneraient plus inutilement pour trouver un emplacement. Ce serait tout bénéfique pour la qualité de l'air.*

J'avais compris que parking.brussels prendrait des initiatives sur ce plan. Il était même question d'incitants fiscaux pour les entreprises mettant leurs places de parking à la disposition des riverains. Qu'en est-il ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous devons, en effet, rester très prudents et ne pas mélanger tous les

parkeerplaatsen in bedrijfsgebouwen ter beschikking stellen van omwonenden, is een taak voor parking.brussels.

Ik had begrepen dat wie een privéparkeerplaats heeft, die goedkoper zou kunnen aanbieden dan een openbare parkeerplaats. Hoewel dat een sympathiek idee lijkt, ben ik er geen voorstander van, want naast de wettelijke bezwaren houdt zo iets ook risico's in.

Men mag niet zomaar voor de garage van een particulier parkeren. De Wegcode laat een zekere soepelheid toe als die particulier voor zijn eigen garage parkeert. Wanneer de straat echter in een rode of oranje parkeerzone ligt, moet de eigenaar van de garage echter betalen en mag zijn wagen niet langer dan twee uur blijven staan.

(Opmerkingen van de heer Chahid)

Zo'n systeem druist dus in tegen de doelstellingen van de gemeentelijke parkeeractieplannen. Op zich is de verhuur van privégarages tussen particulieren wettelijk niet verboden. Het is echter een formule die ik niet wil promoten.

Autobestuurders moeten vooral gestimuleerd worden om overstapparkings, openbare parkings of parkeerplaatsen op de openbare weg te gebruiken. Met het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen bij kantoren of andere gebouwencomplexen heb ik dan weer geen enkel probleem.

In Gent en Jette lopen proefprojecten waarbij zorgverleners in het kader van een dringende medische interventie tijdelijk voor de garage van particulieren mogen parkeren. Een sticker duidt die parkeerplaatsen aan. Van een dergelijk systeem ben ik wel voorstander.

types de places de stationnement.

Il faut en effet mieux utiliser certains espaces, et mettre, par exemple, à la disposition des Bruxellois les places de stationnement inoccupées dans des bâtiments d'entreprises. Comme l'a dit Mme Dejonghe, cette mission relève de parking.brussels, notre agence de stationnement.

Mais j'ai compris que la question initiale portait sur un autre type de mesure : que des gens qui possèdent une place privée de stationnement dans leur garage ou devant leur porte pourraient la céder à un prix inférieur à celui du parking public ou du stationnement en voirie. Je suis assez réticent à cette idée car, si elle peut paraître sympathique, elle présente aussi des dangers, outre les obstacles légaux.

Je rappelle qu'un tiers ne peut pas garer librement sa voiture devant le garage d'un particulier. Le Code de la route autorise une certaine tolérance si la voiture stationnée devant le garage porte la même plaque d'immatriculation que celle indiquée sur la porte du garage en question. Toutefois, même en pareil cas, cette voiture ne peut stationner devant son propre garage si la rue est réglementée en zone rouge ou orange : le propriétaire doit alors aussi payer son stationnement par horodateur et ne peut rester que deux heures sur place.

(Remarques de M. Chahid)

Sur la voie publique, donc, cette option doit être écartée, car elle va à l'encontre des objectifs de réglementation du Plan d'action communal de stationnement (PACS).

Quant à la location de garages privés, c'est une transaction entre particuliers que la loi n'interdit pas. Je ne souhaite toutefois pas promouvoir cette formule, car nous devons encourager les automobilistes à se tourner vers les parkings de transit ou publics, ou le stationnement en voirie. Tolérer cette pratique est une chose, la promouvoir en est une autre.

Par contre, la mise à disposition des parkings de bureaux ou d'autres complexes ne me pose pas le moindre problème.

La ville de Gand et la commune de Jette ont développé un projet pilote permettant le

stationnement temporaire sur la voirie et plus précisément devant le garage des particuliers au profit des prestataires de soins dans le cadre de l'intervention médicale urgente. Cet espace est signalé par un autocollant.

En bref, je suis favorable à la mutualisation des parkings des grandes surfaces et des bureaux, mais moins des emplacements privés en voirie, devant les garages, sauf pour les prestataires de soins dans le cadre de l'intervention médicale. Pour les autres, cette mutualisation va à l'encontre de la loi et de la politique communale. Quant au partage des emplacements dans les garages privés mis à disposition par les particuliers, je n'y vois pas d'inconvénient.

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- *Ik ben het met u eens dat we voorzichtig moeten zijn, maar toch denk ik dat er niet slechts één antwoord bestaat voor de mobiliteitsproblemen.*

In de ondergrondse parkeergarages is er nog altijd plaats, hoewel men beweert van niet. Ik weet ook niet hoeveel parkeerplaatsen van ondernemingen of particulieren gebruikt zouden kunnen worden. Beweren dat parkeerplaatsen auto's aantrekken, is niet juist. De auto's zijn er toch al en het is gewoonweg jammer dat men niet weet hoeveel parkeerplaatsen er beschikbaar zijn.

Er zullen steeds meer initiatieven van die aard komen, van zowel grote als kleine ondernemingen. Daarom denk ik dat het interessant zou zijn een stand van zaken op te maken om te zien welke plaatsen gebruikt kunnen worden. In veel Brusselse straten zijn er overdag lege parkeerplaatsen omdat die aan een particulier of onderneming toebehoren. Dat is jammer.

Ofwel beslissen we een openbare parking te bouwen, ofwel hebben we de middelen niet en blijft het probleem bestaan. Dat in bepaalde Brusselse wijken parkeren haast onmogelijk is, heeft een zeer concrete economische impact op onze handelszaken en ondernemingen.

Alle mogelijkheden moeten geanalyseerd worden, ook al zijn ze niet allemaal realistisch. Dankzij dergelijke alternatieve initiatieven zou het gewest

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

M. Boris Dilliès (MR).- M. le ministre, je vous rejoins, ainsi que M. De Lille sur le principe de prudence. Il n'y a pas qu'une seule réponse à apporter aux problèmes de mobilité dans la Région. Beaucoup de pierres peuvent être apportées à l'édifice.

Je ne suis pas un maniaque de la construction de parkings souterrains. Je pense qu'il en faut, même si cela coûte extrêmement cher. En revanche, il y a vraiment un travail de recherche de places à faire en profondeur, car dans notre Région, à différentes heures et en différents endroits, il y a de l'espace vide et des places de parking disponibles.

On dit souvent qu'il n'y a pas assez de places de parking public à Bruxelles, mais j'ignore combien de places de parking appartenant à des entreprises ou à des particuliers seraient potentiellement utilisables.

Certains sont d'avis que les places de parking sont un aspirateur à voitures, mais il faut éviter ce genre de dogmatisme. Les voitures sont là de toute façon, et il serait dommage de passer à côté des places de parking existantes, difficiles à localiser car elles ont différents propriétaires.

De plus en plus, des propositions d'alternatives - farfelues ou sérieuses - vont émaner de petites et de grandes sociétés. Il serait intéressant de dresser un état des lieux pour mettre ces places de parking à disposition lorsque c'est possible. Dans bon

misschien niet hoeven te investeren in parkeergarages, die niet altijd noodzakelijk zijn.

Het debat is geopend en we zullen erop terugkomen. Wij zijn verheugd met een dergelijk initiatief, ook al is het voornamelijk commercieel gericht. Daar is niets verkeerd aan, er komen immers parkeerplaatsen vrij zonder dat de overheid hoeft te investeren.

- Het incident is gesloten.

(De heer Boris Dilliès, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "het fietsstallingsbeleid".

De voorzitter. - De heer Pinxteren heeft het woord.

nombre de rues et d'avenues de notre Région, des places de stationnement sont vides en journée et il est impossible de s'y garer parce qu'elles appartiennent à un particulier ou à une entreprise. C'est dommage.

Soit on décide de construire un parking public, soit on n'a pas les moyens de le faire et le problème demeure.

Et le fait de pouvoir se garer ou pas dans certains quartiers de Bruxelles a un impact économique très concret, au niveau tant des commerces que des entreprises.

En dehors de tout dogmatisme, l'ensemble des propositions doit être analysé, même si elles ne sont pas forcément réalistes. Des places de parking existent, ne sont pas utilisées et pourraient probablement offrir différentes alternatives. De plus, tout le monde pourrait s'y retrouver financièrement et cela éviterait à la Région de devoir investir massivement dans des parkings qui ne sont pas toujours nécessaires.

Si les initiatives prises en la matière le sont souvent avec un objectif mercantile, même dans le cadre de l'économie collaborative, ce n'est pas forcément condamnable, dès lors qu'elles offrent une alternative crédible au stationnement qui fait appel aux deniers publics et permettent de désengorger des quartiers complètement saturés à certaines heures.

- L'incident est clos.

(M. Boris Dilliès, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la politique de stationnement vélo".

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- Een fietsbeleid is niet af zonder voldoende fietsstallingen, die diefstal tegengaan. De helft van de fietsers wier fiets werd gestolen, koopt er immers geen nieuwe.

In het gewestelijk parkeerplan wordt dan ook aandacht besteed aan fietsstallingen. Volgens het plan moeten de gemeenteraden in hun eerste parkeerplan voorzien in bijkomende inrichtingen op de openbare weg, zodat bij het verstrijken ervan aan de volgende minimumvereisten wordt voldaan:

- minstens twee fietsparkeerplaatsen per twintig autoparkeerplaatsen;

- maximaal 150 m voetpad zonder fietsboog of een evenwaardige inrichting in een doorlopende stedelijke zone;

- kortparkeren nabij locaties die veel verplaatsingen genereren.

Voorts bepaalt het plan ook dat de gemeenteraden hun acties rond langparkeren in hun gemeentelijk parkeeractieplan moeten opnemen. Ze vermelden waar dat mogelijk is en wijzen ten minste één concrete locatie aan.

In uw oriëntatienota bij de begroting geeft u overigens aan dat er bijzondere aandacht zal gaan naar de uitbouw van beveiligde fietsstallingen, vooral bij multimodale stations.

Van die goede voornemens is echter nog niet veel in huis gekomen. Uit het verslag van het Observatorium van de fiets voor het jaar 2014 blijkt dat heel wat fietsstallingen in de buurt van de metrostations verzadigd is. Ook de talloze handelskernen kampen met een tekort aan fietsenstallingen. De Elsensesteenweg beschikte voor de heraanleg wel over fietsbogen, maar die zijn inmiddels weggehaald.

Hoe staat het met de Gemeentelijke parkeeractieplannen? Stemmen de reeds goedgekeurde plannen voor wat de fietsstallingen betreft overeen met het gewestelijk plan? Welke rol spelen het gewest en het Parkeeragentschap daarbij, met name op de gewestwegen?

Belangrijk is ook dat er voldoende informatie wordt verstrekt over de aanwezigheid van

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- En matière de politique cycliste, la question du stationnement est cruciale. Sans stationnement adapté, pas de lutte efficace contre le vol. Or, la moitié des cyclistes qui se font dérober leur vélo n'en rachètent pas.

C'est pour cette raison que le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) contient un volet relatif au stationnement des vélos. Ce Plan prévoit notamment que "les conseils communaux programment les compléments d'équipement sur voirie et sur trottoir sur la durée de leur premier Plan d'action communal de stationnement (PACS) de manière à obtenir, à l'échéance de celui-ci, les valeurs suivantes :

- au moins deux places de vélos (un arceau ou un équivalent fonctionnel) pour vingt places de voiture ;

- un maximum de 150m de trottoir sans arceau (ou un équivalent fonctionnel) en zone urbaine continue (zone constituée essentiellement d'immeubles formant un front continu en façade) ;

- un stationnement de courte durée à proximité immédiate des générateurs de déplacements en tant qu'endroits de destination, tels que les écoles, piscines, bibliothèques, musées, etc."

Le Plan de stationnement précise également : "Les conseils communaux exposent leurs actions, en matière de stationnement longue durée, dans leur PACS (...) y intégrant les endroits susceptibles d'accueillir ce type de dispositif et désignant, de façon minimale, un endroit où ce dispositif sera déployé".

Votre note d'orientation jointe au budget indique par ailleurs que, dans votre politique en matière de vélo, "un accent particulier sera mis sur le développement du stationnement sécurisé des vélos, spécialement aux abords des stations et gares multimodales".

Ces intentions, toutes positives soient-elles, tardent cependant à se traduire dans les faits. Ainsi, le rapport de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, portant sur l'année 2014, montre une saturation de nombreux parkings de vélos à proximité de stations de métro comme Trône, Schuman, Merode, Saint-Guidon, Simonis, Roi Baudouin, Crainhem ou encore Stockel.

fietsstallingen. In de gegevens die Brussel Mobiliteit beschikbaar stelde in het kader van het open-databaseleid werden de parkeerplaatsen voor fietsers niet vermeld. Die hadden echter kunnen worden gebruikt voor een app. Waarom werden die gegevens niet vrijgegeven?

Les noyaux commerciaux aussi manquent cruellement de dispositifs de stationnement pour les cyclistes. Je pense à la rue Neuve, mais aussi à la chaussée d'Ixelles, sur laquelle je vous avais interrogé en novembre dernier. Ce cas est d'ailleurs particulièrement éclairant, puisque cette artère disposait d'arceaux pour vélos avant son réaménagement par la Région, et en est à présent dépourvue.

Où en est la rédaction des PACS ? Ceux qui ont déjà été adoptés sont-ils conformes au PRPS en ce qui concerne le stationnement vélo ? Quid du rôle de la Région, et de l'Agence de stationnement, en ce qui concerne cette problématique, notamment sur les voiries régionales ?

Enfin, un volet essentiel en matière de stationnement est l'information, que ce soit via une signalisation ou d'autres moyens. J'ai constaté que, parmi les données rendues disponibles par Bruxelles Mobilité dans le cadre de la politique open data de la Région ne figuraient pas les emplacements de stationnement pour vélos. Or, ces données pourraient être utilisées pour une application smartphone indiquant aux cyclistes où trouver le stationnement le plus proche. Pourquoi ces données ne sont-elles pas libérées ?

Bespreking

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *De gemeenten moeten hun gemeentelijke parkeeractieplannen, waarin ze de doelstellingen uit het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) voor fietsenstallingen hebben verwerkt, aan parking.brussels voorleggen.*

De gemeenten Koekelberg, Watermaal-Bosvoorde, Sint-Agatha-Berchem, Elsene, Oudergem en Sint-Pieters-Woluwe deden dat al. Voor Ganshoren, Vorst en Evere stelt parking.brussels de plannen zelf op.

Uit die plannen blijkt dat de gemeenten bereid zijn inspanningen te leveren om de doelstellingen die het gewest inzake fietsenstallingen vooropstelt, te behalen.

In het Brussels Gewest waren er midden 2014 meer

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre. - Les communes sont tenues d'envoyer leur Plan d'action communal de stationnement (PACS) pour avis à parking.brussels, l'agence de stationnement de notre Région. Ces plans d'action déclinent les moyens utilisés pour atteindre les objectifs fixés dans le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) en matière d'emplacements pour les vélos.

À ce jour, Koekelberg, Watermael-Boitsfort, Berchem-Sainte-Agathe, Ixelles, Auderghem et Woluwe-Saint-Pierre ont envoyé pour avis leur PACS à parking.brussels. Par ailleurs, l'agence rédige elle-même les PACS de Ganshoren, Forest et Evere.

Les six premières communes font preuve de bonne volonté quant à leur intention d'atteindre les objectifs fixés par la Région :

dan 17.000 fietsenstallingen beschikbaar.

Vzw Cyclo vroeg steun aan bij het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) voor de oprichting van een platform voor het aanbod aan fietsparkings in Brussel. Daarin is de financiering van fietstrommels, fietsenstallingen buiten de openbare weg en toegangssystemen opgenomen. Cyclo diende die aanvraag in september 2014 in. EFRO beslist nog voor juli 2015 of het de subsidie toekent.

We werken aan de vrijgave van de gegevens over het parkeeraanbod. De gemeenten en studie bureaus die de gemeentelijke parkeeractieplannen moeten opmaken, kregen die gegevens al en parking.brussels werkt ze voortdurend bij.

We zetten het huidige parkeerbeleid voort. De ondergrondse bewaakte fietsenstallingen in de metrostations Beurs en De Brouckere kennen succes. Op de gewestwegen en de gemeentewegen zullen we vergelijkbare fietsparkings inrichten.

Voor de fietsparking op de Elsense Steenweg moeten we nagaan wat er fout loopt.

- Auderghem : 150 arceaux sont prévus, mais le phasage n'est pas précisé ;

- Berchem Sainte-Agathe : une centaine d'arceaux sont prévus d'ici 2016 ;

- Ixelles : 140 arceaux à implanter d'ici 2016 ;

- Koekelberg : 150 arceaux sont prévus d'ici 2020 ;

- Woluwe-Saint-Pierre : 100 arceaux par an seront implantés en fonction des réaménagements de voirie ;

- Watermael-Boitsfort : 400 arceaux sont à réaliser, mais sans programmation pour l'instant.

Je peux vous donner le total des emplacements pour vélos ventilés par commune, ainsi que des emplacements Villo, mais sachez déjà que, pour l'ensemble de la Région, il s'élevait à plus de 17.000 places à la mi-2014.

Signalons également la demande de soutien au Fonds européen de développement régional (Feder) introduite par l'asbl Cyclo dans le cadre de la mise en place d'une plate-forme sur l'offre de parkings pour vélos en Région bruxelloise. L'offre de parkings inclut le financement des boxes à vélos, des emplacements de vélos hors voirie et des systèmes d'accès. Cyclo a donc introduit, en septembre 2014, un dossier de candidature auprès de l'Europe dans le cadre des subventions européennes des programmes Feder. J'ai signé une lettre de recommandation pour l'appuyer, tout comme la grande majorité des communes bruxelloises. Ce subventionnement sera décidé avant juillet 2015.

Les données concernant l'offre de stationnement (pour les vélos ou pour tout autre type de véhicule) sont en cours de libéralisation en open data (accès libre des données publiques). Elles ont déjà été communiquées à toutes les communes et aux bureaux d'études en charge de l'établissement des PACS et feront l'objet d'une mise à jour continue par parking.brussels.

Notre politique de stationnement est en marche : les choses avancent bien aux stations Bourse et De Brouckère, les deux premières stations de la Région qui seront équipées de stationnements sécurisés pour vélos en sous-sol. À la station

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *U zei dat uw contact met de gemeenten goed was ...*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U was er niet bij tijdens het debat over tram 71 ...*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Ik kan niet overal tegelijk zijn.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dan hebt u gemist hoe we erin geslaagd zijn dat dossier uit de emotionele sfeer te halen!*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Mijn vraag is bescheidener, ik wil niet meer dan wat fietsenstallingen... Het is verontrustend dat nog maar zes van de negentien gemeenten een planning hebben voor de inrichting van fietsenstallingen. Wanneer moeten de andere hun planning ingediend hebben?*

De subsidieaanvraag door Cyclo bij EFRO is een goede zaak, hopelijk helpt uw steun daarbij.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De gemeenten krijgen meer tijd omdat de regering vaststelde dat het huidige parkeerbeleid tot minder harmonisering, minder transparantie en minder samenhang zou leiden. Daarom beslisten we om het parlement een aanpassing van de ordonnantie*

Bourse, 800m² y seront consacrés en lieu et place d'un magasin. D'autres voiries régionales iront dans cette direction, ainsi que des voiries communales, dans le cadre des PACS.

Dans la chaussée d'Ixelles, nous devons vérifier ce qui ne fonctionne pas.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Vous m'avez dit avoir de bons contacts avec la commune...

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

M. Pascal Smet, ministre.- Vous n'étiez pas là lors des deux réunions sur le tram 71...

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- On ne peut être sur tous les fronts.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous n'avez pas pu admirer la manière dont nous avons réussi à dépassionner le dossier !

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Ma demande est plus modeste. Il ne s'agit que de quelques arceaux à vélo...

Vous nous avez dit, M. le ministre, que six communes seulement sur les dix-neuf avaient rempli leurs obligations en matière de stationnement cycliste. Cela m'inquiète. Quelle est la date limite pour celles qui n'ont pas encore rentré leur planification ?

Par ailleurs, la nouvelle de l'introduction par l'asbl Cyclo d'un projet auprès du Feder me réjouit. J'imagine que votre soutien pèsera dans sa décision.

Enfin, sur le volet de l'open data, je prends note de votre ouverture.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons malheureusement découvert beaucoup de choses en ouvrant ce dossier de la politique de stationnement. En se penchant sur tous les éléments ainsi exposés, le gouvernement a constaté qu'il allait y avoir moins d'harmonisation, moins de transparence et

en de reglementering voor te leggen. Dat heb ik ook aan alle burgemeesters uitgelegd.

De gemeenten krijgen tot eind september de tijd om hun parkeeractieplan uit te werken. Over een aantal onderwerpen lopen de gesprekken nog. Sommige reglementen verschillen onderling sterk en zijn voor de inwoners van Brussel onbegrijpelijk. Dat zijn dossiers waar de regering meer tijd aan wil besteden.

We willen meer samenhang in het parkeerbeleid, dat bovendien voor iedereen begrijpelijk moet zijn.

In plaats van te streven naar het halen van deadlines en daardoor een resultaat te boeken dat ver van ons oorspronkelijke doel ligt, geef ik de gemeenten liever wat meer tijd en werk ik graag aan een degelijk parkeerbeleid. We willen positief en constructief blijven werken.

Blijkbaar heeft ons persbericht u niet bereikt.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).- Ik zal in september een nieuwe interpellatie indienen over de harmonisering van de fietsenstallingen in de verschillende parkeeractieplannen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FATOUMATA SIDIBE

moins de cohérence. Il a, par conséquent, décidé de partir de la réalité du terrain et d'introduire au parlement une adaptation de l'ordonnance et du règlement. Je l'ai expliqué à tous les bourgmestres.

Nous avons donc décidé d'accorder un délai aux communes : elles ont jusqu'à la fin du mois de septembre pour rédiger leur PACS. Pour certaines, c'est matériellement impossible de le faire plus tôt.

Mais d'autres débats que le PACS sont encore en cours. Par exemple, les règlements, et notamment la politique des cartes de dispense, sont tellement disparates et devenus à ce point incompréhensibles pour les Bruxellois que le gouvernement a besoin de plus de temps pour investiguer le dossier. Nous sommes en train d'y travailler en bonne entente avec les communes. Notre volonté est d'harmoniser notre politique de stationnement, et de la rendre plus cohérente et plus lisible pour les Bruxellois et les non-Bruxellois.

À titre d'illustration, certains enseignants exerçant sur le territoire de plusieurs communes possèdent une carte de dispense aux enseignants reconnue dans l'une et pas dans la ou les autre(s). Voilà le genre de thème difficile à expliquer à nos concitoyens que nous étudions actuellement.

Je préfère allonger les échéances et bâtir une véritable politique de stationnement que de vouloir absolument respecter les délais et parvenir à un résultat éloigné de notre objectif initial. Nous allons continuer à agir dans cet esprit positif et constructif.

Nous avons transmis un communiqué pour vous en informer, mais apparemment, il vous a échappé.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'ai du mal à suivre votre actualité !

Je reviendrai donc avec une nouvelle interpellation au mois de septembre sur l'harmonisation du stationnement cycliste dans les différents plans qui seront déposés.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME FATOUMATA SIDIBE

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

**betreffende "de aanwerving van vrouwelijk
personeel binnen de MIVB".**

De voorzitter.- Mevrouw Sidibe heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibe (FDF) *(in het Frans).- Volgens La Capitale van 26 februari 2015 werkt er bij de MIVB maar 9% vrouwen en is dat percentage de voorbije jaren maar zeer licht gestegen: 8,6% in 2012, 8,67% in 2013 en 9,05% in 2014, ondanks het feit dat de MIVB gerichte communicatiecampagnes voert om meer vrouwen warm te maken voor de functie van chauffeur en technische functies.*

Er zijn maar weinig vrouwen die solliciteren voor een baan bij de MIVB. Slechts 1,8% van de arbeiders, chauffeurs niet meegerekend, is een vrouw. In de kantoorfuncties werken er meer vrouwen, maar ze blijven ver in de minderheid: 24,2% vrouwen in de kaderfuncties en 17,2% in de directiefuncties.

De MIVB is met haar 7.600 werknemers de grootste werkgever van het gewest. Haar personeel bestaat voornamelijk uit mannen, terwijl 54% van de klanten vrouwen zijn.

Een verhoogde aanwezigheid van vrouwelijk personeel is niet alleen belangrijk om meer vrouwen voor die beroepen aan te trekken, maar ook om de MIVB te wijzen op de specifieke behoeften van vrouwelijke werknemers.

De maatregelen die de MIVB neemt om meer vrouwelijk personeel aan te nemen, zijn niet altijd doeltreffend gebleken of worden niet altijd duidelijk genoeg aangekondigd.

De MIVB is hoofdzakelijk een technisch bedrijf, met veel manuele functies, die vrij zwaar zijn en soms moeilijk te verenigen zijn met een gezinsleven, maar moeten wij niet juist trachten om die genderclichés te doorbreken?

Crèches die kinderen opvangen van vrouwen met onregelmatige werkuren zouden kunnen bijdragen

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

**concernant "le recrutement de personnel
féminin au sein de la STIB".**

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

Mme Fatoumata Sidibe (FDF).- Comment susciter de nouvelles vocations féminines au sein de la STIB ? Le 26 février 2015, le journal La Capitale présentait le taux d'occupation féminin des emplois à la STIB. Les femmes n'y représentent que 9% du personnel. Le pourcentage de femmes n'y augmente que très légèrement d'année en année : 8,6% en 2012, 8,67% en 2013 et 9,05% en 2014.

L'article indique que des campagnes de communication ciblées tentent d'attirer les femmes vers les fonctions de conductrice de tram, de métro et de bus - qui sont actuellement occupées à raison de 5,8% par des femmes -, vers les fonctions techniques - ingénieurs, bacheliers et techniciens en électricité, électronique, mécanique et électromécanique -, ainsi que vers l'informatique et la construction.

Les femmes seraient très peu nombreuses à postuler. Elles ne représentent même que 1,8% du personnel ouvrier, hors conduite.

Dans les bureaux par contre, le personnel féminin est plus présent, mais demeure encore largement minoritaire. Selon Cindy Arents, porte-parole de la société de transports en commun, il représente 24,2% des cadres et 17,2% de la direction.

Avec plus de 7.600 collaborateurs, la STIB est le plus gros employeur de la capitale. Son personnel est largement masculin. Les femmes constituent pourtant la majorité des usagères des transports en commun dans la plupart des grandes villes du monde. À Bruxelles, 54% des clients de la STIB sont des femmes.

La présence accrue d'un personnel féminin est un élément important pour, d'une part, attirer un public féminin vers ces métiers et, d'autre part, attirer l'attention de la STIB sur les besoins

tot meer vrouwelijke werknemers en een grotere gemengdheid bij de MIVB.

Hoeveel vrouwen hebben in 2014 bij de MIVB gesolliciteerd?

Hoe is het aandeel van 9% vrouwen over de verschillende functies binnen de MIVB verdeeld?

Welke doelstellingen inzake de aanwerving van vrouwelijk personeel heeft de MIVB zich gesteld voor 2015? Zijn die per beroep opgesplitst?

Studies zijn belangrijk om de genderdimensie te objectiveren en te integreren. Wat zijn de laatste studies? Welke aanbevelingen zijn er geformuleerd? Op welke manier houdt de MIVB rekening met de genderdimensie bij het opstellen van de bestekken, de huishoudelijke reglementen, de functieomschrijvingen en de jaarverslagen?

In 2015 moeten er 1.000 jobs bij de MIVB worden ingevuld. Worden er naast de communicatiecampagne nog maatregelen genomen om meer vrouwen voor die functies aan te trekken? Wordt bijvoorbeeld een aanpassing van de arbeidsvoorwaarden overwogen, zoals aangepaste werkuren, telewerk en kinderopvang?

De MIVB heeft een technische school opgericht om personen op te leiden die niet over de vereiste kwalificaties beschikken. Ik veronderstel dat heel wat vrouwen zich voor die opleidingen hebben ingeschreven. Hebben die opleidingen tot aanwervingen geleid?

spécifiques des femmes, qui sont particuliers à certains niveaux.

Depuis des années, la STIB dit s'employer activement et constamment à la recherche d'un personnel féminin. Les mesures visant à améliorer la situation ne sont toutefois ni percutantes, ni annoncées de manière très claire.

Certes, la STIB est une société essentiellement technique, avec des métiers manuels, assez lourds et parfois peu compatibles avec une vie de famille. Mais ne faut-il pas justement travailler sur les stéréotypes de genre et casser cette image de travail réservé aux gros bras ?

Dans ce sens, des garderies proposant aux femmes d'accueillir leurs enfants lorsqu'elles sont soumises à des horaires irréguliers pourraient les inciter à postuler à la STIB et concourir ainsi à une plus grande mixité en son sein.

Quelle est la proportion de candidatures féminines à des postes au sein de la STIB en 2014 ?

Comment s'esquissent les tendances de ventilation des 9% de personnel féminin entre les différents métiers de la STIB ?

Quels sont les objectifs fixés en matière de recrutement de personnel féminin à la STIB pour 2015 ? Sont-ils ventilés par métier ?

Les études sont essentielles pour objectiver et intégrer la dimension de genre. Quelles sont les dernières études parues et quelles en sont les recommandations ? Comment la STIB intègre-t-elle la dimension genrée dans la rédaction des cahiers des charges, l'étude des véhicules de la STIB, l'élaboration des règlements d'ordre intérieur, les descriptions d'emplois et les rapports annuels ?

En 2015, la STIB disposera de 1.000 postes à pourvoir. Outre la campagne de communication, quelle est la politique menée pour attirer les femmes dans chacun des métiers ?

Quelles sont les solutions envisagées pour augmenter le recrutement de personnel féminin ? Des aménagements des conditions de travail sont-ils prévus, tels que des horaires adaptés, le télétravail ou des crèches et garderies pour les

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

Mevrouw Nadia El Yousfi (PS) *(in het Frans).*- *Het klopt dat zware jobs en moeilijke dienstregelingen belemmeringen kunnen zijn voor vrouwen, maar dat is niet het enige probleem. Als we naar het aantal vrouwen in kader- en directiefuncties kijken, zien we dat ook de MIVB niet ontsnapt aan het glazen plafond.*

Worden er aanwervingscampagnes ten gunste van vrouwen georganiseerd?

Hoe wordt het genderbeleid gevoerd bij de MIVB?

Met welke middelen wordt er gesensibiliseerd? Werden de bewustmakingscampagnes geëvalueerd? Hebben ze het aantal vrouwen die willen solliciteren beïnvloed? Welke maatregelen worden er genomen om hun interesse te wekken?

Wordt er tijdens de open dagen van de MIVB een specifieke actie opgezet voor vrouwen? Wie staat er in voor het onthaal van vrouwen, zowel om hen warm te maken voor de verschillende functies als om hen te stimuleren om te solliciteren?

Hoeveel vrouwen werken er in de personeelsdienst? Misschien moet de MIVB meer vrouwen op verschillende niveaus in dienst nemen.

Kunnen we de cijfers krijgen met betrekking tot het aantal vrouwen per functie, gaande van chauffeur tot directie, zodat we een idee kunnen krijgen van het exacte aantal vrouwen op alle niveaus?

enfants du personnel de la STIB ?

La STIB a créé en son sein une école technique destinée à former des gens qui ne possèdent pas les qualifications requises. Je suppose que beaucoup de femmes s'y sont inscrites. Quel bilan dressez-vous de cette école en matière de recrutement de personnel féminin ?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi (PS).- Je rejoins évidemment les propos de ma collègue et ses interrogations. Je ne reviendrai pas sur les chiffres qui ont été publiés sur le nombre de femmes dans le personnel de la STIB, sa faible progression au fil des années, la représentativité au sein du personnel étant lourdement inversement proportionnelle au nombre d'usagères.

Il est vrai que la réalité de la pénibilité de certains métiers et les horaires peuvent constituer un frein. Mais il n'y a pas que cela : voyez le nombre de femmes au sein des cadres et de la direction. La STIB n'échappe pas au phénomène du plafond de verre.

Un ciblage est-il opéré dans les campagnes de recrutement à un moment donné, qui serait plus favorable aux femmes ?

Qu'est-il fait pour introduire la politique de genre dans cet organisme pararégional ?

Quels sont les supports utilisés pour la sensibilisation ? Une évaluation a-t-elle été réalisée de ces diverses campagnes ? Quel est leur impact quant au recrutement et à la volonté des femmes de postuler ? Quelles réflexions ont-elles été menées dans le but de susciter cet intérêt ?

Lors de la législature 2004-2009, j'étais présidente du Comité d'avis pour l'égalité des chances entre les hommes et les femmes. Nous avons eu l'occasion d'auditionner les différents ministres, dont vous-même. Je me rappelle notamment que nous avons eu un débat au sujet des journées portes ouvertes de la STIB.

Lors de ce type d'actions, très concrètes, le public

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)
(in het Frans).- *Er zouden inderdaad meer vrouwen bij de MIVB moeten werken, maar dat is niet eenvoudig. De arbeidsomstandigheden zijn zwaar, ook voor mannen. Zo beginnen sommige diensten om 5.30 uur en eindigen ze om 21 uur. Dat is zowel voor mannen als vrouwen moeilijk. De kinderen naar school brengen of afhalen is onmogelijk.*

De MIVB had het Amazoneplan ingevoerd om het bedrijf aantrekkelijker te maken en in te spelen op moeilijkheden die vrouwen in het bedrijf zouden kunnen ondervinden. Dat plan geraakte snel in de vergetelheid.

Wat kinderopvang betreft, herinner ik me dat de heer Flausch, de vorige MIVB-baas, vond dat het de taak van de MIVB niet was om kinderen op te vangen, maar wel om ze te vervoeren. Dit schetst de sfeer binnen de openbaarvervoermaatschappij enigszins.

In het Atriumgebouw werkt 24% vrouwen, waarvan 17% in directiefuncties. Dat is nog te weinig. Er zijn politieke daden en aanmoediging nodig.

Binnen tien jaar zouden we dezelfde vraag kunnen stellen: waarom solliciteren zo weinig vrouwen bij de MIVB? Het antwoord is eenvoudigweg dat de arbeidsomstandigheden niet optimaal zijn.

féminin peut se rendre sur place. Qu'est-il organisé concrètement pour ce public, en amont et en aval ? Qui est chargé de l'accueil de ce public, à la fois pour le sensibiliser aux différents métiers et pour susciter son envie de postuler ?

Quelle est la proportion de femmes dans les cellules de recrutement ? Peut-être faut-il y être attentif pour favoriser le recrutement de femmes en plus grand nombre et à différents niveaux.

Serait-il possible d'avoir les chiffres complets et ventilés par poste, du simple chauffeur aux fonctions de direction, au sein de la STIB pour avoir une idée plus précise de la présence des femmes à tous les niveaux ?

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Effectivement, il devrait y avoir plus de femmes dans cette belle entreprise. C'est toutefois compliqué, parce que les conditions de travail sont difficiles, non seulement pour les femmes, mais aussi pour les hommes.

Prenons l'exemple du service coupé. Il commence vers 5h30 ou 5h45 le matin et compte douze heures et demie d'amplitude, avec une promesse de fin de service vers 21h. C'est difficile, pour une femme comme pour un homme. On ne sait ni déposer les enfants à l'école, ni aller les rechercher.

La STIB avait élaboré le Plan amazone, qui visait à recruter des femmes avec l'idée de rendre l'entreprise un peu plus attrayante et de répondre aux difficultés que pourraient rencontrer les femmes dans la société. Aussitôt mis sur pied, ce plan a été oublié.

Mme Sidibe a évoqué l'organisation d'une garderie. J'ai fait ma petite recherche, car j'avais le souvenir que M. Flausch, l'ancien patron de la STIB, avait affirmé que le travail de la STIB n'était pas de garder les enfants, mais de les transporter. Cela vous donne une idée de l'ambiance dans l'entreprise ! Même si vous organisez des portes ouvertes destinées aux femmes, avec une telle ambiance, je ne suis pas sûr qu'elles signent leur contrat.

D'ailleurs, vos chiffres le confirment : les femmes

Mijnheer de minister, op een bepaald ogenblik moet u uw verantwoordelijkheid nemen en ervoor zorgen dat de MIVB aantrekkelijker wordt voor vrouwen.

ne représentent que 5% à 6% du personnel et leur nombre n'augmente que très peu. Certes on peut se réjouir de cette croissance, aussi infime soit-elle, tout comme on peut se réjouir de l'étude de satisfaction sur la STIB publiée il y a peu.

On peut suggérer mille interpellations. Mme El Yousfi, vous avez dit qu'il y a environ dix ans, vous aviez posé des questions similaires. Dix ans plus tard, nous en sommes toujours au même point, avec les mêmes questions sur ce qu'il faut faire et sur les raisons de la faible présence de femmes à la STIB.

Le bâtiment Atrium compte 24% de femmes, dont 17% à la direction. C'est encore trop peu. Beaucoup de questions subsistent. À un moment donné, il faudrait poser des actes politiques et développer des incitants.

Je me souviens qu'à l'époque où j'y travaillais, le dépôt comptait trois femmes chauffeurs de bus. Si on en avait ajouté deux, cela aurait été une révolution. Sur le terrain, il n'y a même pas de toilettes pour les femmes. Imaginez-vous le climat !

On pourrait revenir dans dix ans avec la même question. Que se passe-t-il à la STIB ? Pourquoi si peu de femmes postulent-elles ? En fait, vous avez la réponse : les conditions de travail sont compliquées. M. le ministre, à un moment donné, vous devrez prendre vos responsabilités et poser des actes pour rendre la STIB plus attrayante pour les femmes.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Hoewel het uiteraard moeilijker is om vrouwen aan te trekken voor bepaalde technische profielen, geldt dat niet voor een reeks andere functies bij de MIVB. Die banen zijn bovendien interessant voor Brusselaars, omdat ze gepaard gaan met een opleiding.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le débat n'est pas neuf. S'il est évident que, pour certains postes plus techniques, on recrute plus difficilement des femmes parce que le nombre de diplômées est faible dans la filière correspondante, ce n'est certainement pas le cas pour une série d'autres emplois qu'offre la STIB. De plus, ces postes sont intéressants pour le public bruxellois, car l'embauche s'y accompagne d'une formation, par exemple pour les métiers de conduite.

Het zijn vooral vrouwen met kinderen aan het begin van hun carrière die het moeilijk hebben met de dienstroosters. Toch zijn in heel wat sectoren met lastige arbeidsomstandigheden en dienstroosters bijna alle werknemers vrouwen,

Les problèmes d'horaires touchent souvent, en particulier en début de carrière, les femmes avec

denken we maar aan de zorgsector en de verkoop. Waarom neemt de MIVB dan zo weinig vrouwen in dienst? Omdat ze betere lonen uitbetaalt en er meer mannelijke kandidaten zijn?

(Vrolijkheid)

In Karlsruhe in Duitsland bevindt zich naast de remise een crèche voor de kinderen van de werknemers. Het probleem ligt vaak bij de kinderopvang, maar vrouwen vinden het ook niet fijn om 's avonds laat te werken. Bestaat er geen mogelijkheid om vrouwen die tijdens hun werk contact hebben met het publiek, vrij te stellen van gevaarlijke uren?

Afhankelijk van wie aan het hoofd van de remise staat, zou er bij de organisatie niet altijd evenveel rekening worden gehouden met vrouwen. Klopt dat?

Ook mannen moeten zich met hun kinderen kunnen bezighouden. Bestaan er specifieke uurroosters voor werknemers met kleine kinderen? De opvang sluit om 18.00 uur. Dat is problematisch, want met een MIVB-loon is een nanny onbetaalbaar!

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De MIVB laat weten dat het niet verplicht is om via online sollicitatieformulieren naar het geslacht van een kandidaat te informeren. De maatschappij*

enfants. Néanmoins, il existe bon nombre de secteurs où les femmes sont confrontées à des conditions de travail et à des horaires extrêmement difficiles et où elles représentent la quasi-totalité des travailleurs. C'est le cas de la vente ou des infirmières. Pourquoi, avec des conditions également difficiles, une entreprise comme la STIB engage-t-elle alors si peu de femmes ? Est-ce parce qu'elle paie mieux et que plus d'hommes seraient candidats ?

(Sourires)

Comment peut-on remédier à cette situation ? Sous la précédente législature, nous sommes allés visiter avec la STIB des dépôts à Karlsruhe. Bien que l'Allemagne ne soit pas réputée pour favoriser le travail des femmes, en particulier lorsqu'elles ont des enfants en bas âge, on trouvait à côté du dépôt une garderie pour les enfants.

Le problème de garde d'enfants est l'exemple le plus flagrant de source d'inégalité, mais il me revient aussi souvent que des femmes en ont assez parce qu'on leur impose des services tardifs, alors qu'elles peuvent être plus facilement victimes d'agressivité ou de violence en soirée. Existe-t-il un régime particulier pour dispenser les femmes occupant un poste en contact avec le public de travailler aux heures les moins sûres, si elles le souhaitent ?

Existe-t-il des disparités selon les dépôts ? J'entends que, selon les chefs de dépôt, les femmes sont plus ou moins bien accueillies ou prises en compte dans les questions organisationnelles.

Nous souhaitons aussi que les hommes puissent s'occuper de leurs enfants. Existe-t-il des dispositifs particuliers au niveau des horaires pour les personnes ayant des enfants qui ne sont pas encore autonomes ? L'école finit à 15h30 et la garderie, au mieux, à 18h. Cela pose des problèmes concrets, car ce n'est pas avec un salaire de la STIB que l'on peut engager un(e) nounou !

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

M. Pascal Smet, ministre.- Pour ce qui est des chiffres, la STIB déclare qu'il n'est pas obligatoire de prévoir une case "genre" sur un document de candidature en ligne. Elle n'est, dès lors, pas en

weet niet hoeveel vrouwen er precies solliciteren. Van de sollicitanten die spontaan hun geslacht meedelen, is 15% een vrouw.

Ik vraag daar meer uitleg over aan de MIVB, want ik begrijp niet goed waarom het problematisch zou zijn om sollicitanten naar hun geslacht te vragen.

Uit een overzichtstabel van de vrouwelijke werknemers bij de MIVB van december 2014 leid ik af dat er 9% vrouwen werkt, waarvan 17,2% tot het directiepersoneel behoort, 24,2% tot het kaderpersoneel, 20,4% tot de bedienden, 5,8% tot de bestuurders en 1,8% tot de arbeiders.

http://www.parlbruparl.irisnet.be/bijlagen/20150316_PersMIVB_NL.pdf

We kunnen niet ontkennen dat er bijzonder weinig vrouwen bij de MIVB werken.

Uit cijfers van De Lijn blijkt dat bij de Vlaamse vervoersmaatschappij dubbel zoveel vrouwen werken als bij de MIVB.

Tot nu toe kreeg de MIVB nog geen opdracht om voor 2014 doelstellingen inzake de aanwerving van vrouwen of positieve discriminatie te bepalen.

De maatschappij wil meer vrouwen aanwerven en voert gerichte communicatiecampagnes op sociale netwerken, op haar eigen website en in de pers.

In het kader van het diversiteitsplan voerde de diversiteitsraad van de MIVB in mei 2014 een kwalitatieve en kwantitatieve evaluatie uit.

De diversiteitsraad doet een aantal aanbevelingen om het belang van diversiteit bij werving en selectie duidelijker te maken. De raad wil ook de samenwerking stimuleren met organisaties die vooroordelen over de geschiktheid van mannen of vrouwen voor bepaalde jobs willen aanpakken.

Die vooroordelen hebben een historische achtergrond. Voor bepaalde jobs heeft de MIVB lang uitsluitend mannen aangeworven. Veel mensen beschouwden een tram, bus of metro besturen als een typische mannenactiviteit. Die vooroordelen verdwijnen maar heel langzaam.

Daarom moet de MIVB bij haar wervingscampagnes vrouwen op de voorgrond blijven plaatsen. Ze moet de profielen van de kandidaten die ze aanwerft bij elke stap in de

mesure de communiquer la proportion totale de femmes qui postulent auprès de ses services. Par contre, sur la base des cases remplies spontanément, elle constate que 15% des candidats sont des femmes.

Cette justification de la STIB me semble étrange. Je ne vois pas en quoi demander à un candidat de préciser s'il est un homme ou une femme pose problème. Je demanderai des explications complémentaires à la STIB à ce sujet.

Je dispose ici d'un tableau de ventilation du personnel féminin au sein de la STIB au mois de décembre 2014, que je joindrai au rapport. Au total, on recense 9% de femmes, dont 17,2% du personnel de direction, 24,2% des cadres, 20,4% des employés, 5,8% du personnel de conduite et 1,8% des ouvriers.

http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20150316_PersSTIB_FR.pdf

Récemment, une femme a été nommée vice-présidente senior d'un des départements de la STIB. Il s'agit d'une belle évolution, mais je ne peux nier, pour le reste, l'existence d'un problème.

Si l'on compare les chiffres de la STIB avec ceux de De Lijn, on remarque dans la société flamande la présence de 18,2% de femmes : 30% du personnel de direction, 20% de cadres, 35% d'employés et 14% d'ouvriers.

De Lijn fait donc deux fois mieux que la STIB, sans que les chiffres ne soient exceptionnels pour autant. Cela montre l'ampleur de la tâche.

À ce stade, la STIB n'a pas reçu l'ordre de fixer des objectifs pour 2014 en termes d'engagements de femmes ou de discrimination positive.

L'entreprise assure vouloir engager plus de femmes et multiplie les actions de communication à leur intention, que ce soit sur les réseaux sociaux, le site de la société ou dans la presse : campagne pour la Journée des femmes, témoignages de collaboratrices qui exercent notamment des métiers qualifiés de masculins.

Dans le cadre de la mise en œuvre de son plan de diversité, le Conseil de la diversité de la STIB a réalisé un diagnostic qualitatif et quantitatif. Cette évaluation, finalisée en mai 2014, tient compte de la dimension du genre dans le processus de

selectie vergelijken met de ontvangen kandidaturen en het werk zo organiseren dat kandidaten bewust voor het beroep kunnen kiezen. Door kinderopvang aan te bieden, bijvoorbeeld. We kennen de heer Flaush zo'n beetje en zijn uitspraak over kinderopvang brengt ons dan ook alleen maar aan het lachen.

(Opmerkingen van de heer Handichi)

Ik zal er bij de directeur-generaal van de MIVB op aandringen dat de aanbevelingen van de diversiteitsraad worden omgezet in een intern plan voor de vervrouwelijking van het personeel.

De MIVB biedt al de mogelijkheid om thuis te werken en bepaalde voordelen voor kinderen van het personeel, maar er zijn nog verbeteringen mogelijk.

In de huishoudelijke reglementen en de functiebeschrijvingen van de MIVB is een beroepscode opgenomen die respect voor de diversiteit oplegt. Daarnaast vermeldt de MIVB in haar jaarverslag het percentage vrouwen dat bij de onderneming werkt.

Er is geen enkel anatomisch verschil tussen mannen en vrouwen dat een speciale inrichting van de stoeposten voor vrouwen rechtvaardigt. Voor zover de MIVB weet, bestaat zo'n speciale inrichting trouwens niet.

Via haar Technical School biedt de MIVB haar personeel een ruime keuze aan technische opleidingen aan. Die zijn vooral bestemd voor het personeel dat de infrastructuur en de voertuigen onderhoudt. Elk personeelslid met zo'n functie kan de opleidingen volgen, er wordt geen onderscheid naar gelang van het geslacht gemaakt.

Er werken onvoldoende vrouwen bij de MIVB. De maatschappij wil daar aan werken, maar de regering kan dat proces nog versnellen. Het voorbereidende werk is klaar en we wachten nu op een plan voor de vervrouwelijking van de MIVB.

recrutement, l'accueil, l'intégration, l'évolution de la carrière, la communication interne, etc.

Le Conseil a émis une série de recommandations destinées à poursuivre ou renforcer la prise en considération de la dimension du genre dans le recrutement et la sélection et à dynamiser les partenariats avec certaines organisations spécialisées pour détruire les préjugés liés à la masculinité de certains métiers présents à la STIB.

Je pense qu'il existe une raison historique à cette vision des choses. On a longtemps considéré que la plupart des métiers exercés à la STIB étaient réservés aux hommes. Conduire un tram, un bus ou un métro était souvent vu comme une activité masculine. Ces préjugés sont lents à disparaître. Il reste du travail à faire.

À cet égard, la STIB doit poursuivre ses campagnes de recrutement qui mettent des femmes en scène. Elle doit affiner l'examen des profils des candidats engagés par rapport aux candidatures reçues, à toutes les étapes de la sélection, et développer une organisation du travail qui favorise les choix professionnels. Je pense, par exemple, à une garderie. J'en ai d'ailleurs ouvert une pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale sur le site de Tour & Taxis. Et les propos d'Alain Flaush en la défaveur des garderies, évoqués par M. Handichi, nous ont tous fait rire, car nous reconnaissons bien là la verve de M. Flaush.

(Remarques de M. Handichi)

Les recommandations du Conseil de la diversité sont en cours de validation au sein de l'entreprise et nous veillerons à ce qu'elles soient prises au sérieux. J'insisterai auprès du directeur général de la STIB, de façon à ce que ces recommandations débouchent sur un véritable plan interne de féminisation du personnel de la STIB.

La STIB propose déjà des aménagements du temps de travail tels que le télétravail et des avantages pour les enfants du personnel, mais la situation pourrait encore être améliorée.

J'en viens à l'intégration de la dimension genre dans l'entreprise. Les règlements d'ordre intérieur et les descriptions de fonctions incluent un code éthique et déontologique qui impose le respect de la diversité. La STIB mentionne aussi, dans son

rapport annuel, le pourcentage de femmes présentes dans l'entreprise.

S'agissant des postes de conduite, il n'existe aucune différence anatomique qui justifierait l'intégration, dans les cahiers des charges des véhicules, des aménagements ou des dispositions spécifiques pour les femmes. La STIB n'a d'ailleurs pas connaissance de l'existence sur le marché d'aménagements, d'outils ou d'accessoires spécifiquement destinés à la gent féminine pour la conduite et la maintenance des véhicules.

La Technical School créée au sein de la STIB met à la disposition du personnel de l'entreprise un éventail de formations techniques. Cela concerne essentiellement des agents de maintenance d'infrastructures et de matériel roulant. Tous les titulaires de ces fonctions y ont accès, sans discrimination de genre.

Selon moi, les femmes ne sont pas assez nombreuses à la STIB. La volonté est bien présente de remédier à la situation, mais nous devons accélérer le processus. Le travail préparatoire a été réalisé et nous attendons désormais un grand plan de féminisation de la STIB.

De voorzitter.- Mevrouw Sidibe heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibe (FDF) (in het Frans).- *Twee dingen vallen op. De MIVB beschikt niet over cijfergegevens betreffende het aantal sollicitantes, terwijl dat soort informatie net onontbeerlijk is om het probleem te kunnen analyseren. Daarenboven telt De Lijn dubbel zoveel vrouwelijke personeelsleden als de MIVB. Ik denk dat deze vaststelling een analyse waard is.*

Het is pas met meer vrouwen in kaderfuncties en in de directie dat de MIVB een meer vrouwelijke kijk op het aanwervingsbeleid zal hebben.

Het is zorgwekkend te moeten vaststellen dat er geen doelstellingen werden vastgelegd. Hoe kan de MIVB op die manier iets bereiken? Het lijkt me belangrijk om de zwakke punten te analyseren, maar ook om actie te ondernemen en stimulerende maatregelen in te voeren, zoals de mogelijkheid tot kinderopvang.

Na de analyse van het verslag van de diversiteitsraad zullen we hierop terugkomen om te

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

Mme Fatoumata Sidibe (FDF).- Cette volonté de la STIB me laisse un peu dubitative, car elle ne s'accompagne pas d'actes.

Deux éléments étranges attirent mon attention : la STIB ne dispose pas de chiffres du nombre de postulantes, alors que ce genre d'information est indispensable pour analyser ce qui pose problème. Ensuite, le fait que la société De Lijn compte deux fois plus de membres du personnel de sexe féminin que la STIB m'interpelle. Il faut analyser cette différence et établir des bonnes pratiques pour améliorer la politique d'égalité entre les hommes et les femmes au sein de la STIB.

C'est en ayant plusieurs femmes aux postes d'encadrement et de direction qu'on aura un regard plus genré au niveau du recrutement.

Il est, par ailleurs, inquiétant de constater qu'aucun objectif n'a été fixé en matière de féminisation du personnel de la STIB. Comment atteindre un but, si l'on ignore d'où l'on part ? Il me semble important

zien welke concrete maatregelen de MIVB zal invoeren. Als andere bedrijven dat kunnen, dan kan de MIVB dat ook.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de supertrucks op de wegen".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

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

betreffende "de nieuwe internetsite 'Velodossier'".

d'analyser les faiblesses et de déployer des moyens pour l'information, les formations ou les promotions, mais également les mesures incitatives. Les gardes d'enfants constituent un élément incontournable à cet égard.

Après l'analyse du rapport du Conseil de la diversité de la STIB, nous reviendrons sur la question pour découvrir les mesures concrètes qui en découleront.

Si c'est possible ailleurs, cela l'est également à la STIB !

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la présence de supercamions sur les routes".

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 MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

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

concernant "le nouveau site internet 'Velodossier'".

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 BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de gevolgen voor de Zennestraat van de doorgang van lijn 46".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Naar aanleiding van de goedkeuring van het mobiliteitsplan van Brussel-Stad op 1 december 2014 werd ook een wijziging van het traject van buslijn 46 aangekondigd. Met de bedoeling het westen van de Vijfhoek, meer bepaald de Bloemenhofwijk, beter te bedienen, zal lijn 46 in de toekomst de Zennestraat aandoen.

Welke infrastructuurwerken zullen er uitgevoerd moeten worden om de passage van de buslijn 46 in de Bloemenhofwijk en specifiek in de Zennestraat mogelijk te maken? Verwacht u geen problemen met de geplande bouw van een school in de Zennestraat?

Aan welke minimale voorwaarden moet de straat voldoen en welke werken zullen uitgevoerd moeten worden om de bussen te kunnen laten passeren? Zullen de voetpaden versmald worden en zo ja, waar?

Recent werd een zogenaamd pocketpark met de steun van Brussel-Stad ingewijd. Welke gevolgen zullen de aanpassingswerken hebben op het pocketpark?

Welke gevolgen zal de passage van buslijn 46 en de nodige aanpassingen, zoals het aanleggen van nieuwe haltes, hebben op de plannen van de stad Brussel om de veiligheid van de voetgangers te verhogen en op het aanplanten van 62 bomen in het kader van het wijkcontract?

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "les conséquences du passage de la ligne de bus 46 pour la rue de la Senne".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Une modification du trajet du bus 46 a été annoncée à la suite de l'approbation du plan de mobilité de la Ville de Bruxelles. Afin de mieux desservir le quartier du Jardin aux fleurs, la ligne 46 passera désormais par la rue de la Senne.*

Quels travaux d'infrastructure demandera le passage du bus dans ce quartier ? Ne craignez-vous pas que ce passage n'entrave la construction d'une école prévue rue de la Senne ?

Les trottoirs devront-ils être rétrécis ? Si oui, où ?

Quelles conséquences les travaux d'adaptation auront-ils sur le petit parc qui a récemment été inauguré ?

Quelles conséquences le passage de ce bus et les adaptations nécessaires auront-ils sur les projets de la Ville de Bruxelles visant à améliorer la sécurité des piétons, ainsi que sur la plantation de 62 arbres prévue dans le cadre du contrat de quartier ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Brussel-Stad heeft geen mobiliteitsplan. Er bestaat wel een verkeersplan dat aan de invoering van de voetgangerszone aangepast werd.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben de enige die de vraag gesteld heeft. Het lijkt me logisch dat u in het Nederlands antwoordt.

De heer Pascal Smet, minister.- Ja, natuurlijk. U hebt overschot van gelijk.

Voor zover ik weet, is er geen mobiliteitsplan van de stad Brussel. Er is wel een verkeersplan waarin de aanpassingen als gevolg van het invoeren van de voetgangerszone worden geregeld. Daardoor moeten er rijrichtingen en dergelijke worden aangepast.

Het klopt dat er bij de aankondiging van het verkeersplan gesproken werd over een buslijn 46 en dat die eventueel door de Zennestraat zou lopen. Als dat gebeurt, zullen de aanpassingen in die straat eerder beperkt zijn. Voor het pocketpark zouden er geen gevolgen zijn. Er moet dan wel een halte aangelegd worden. Ook de hellingen van de verkeersdrempels moeten aangepast worden. Er wordt niet aan de trottoirs geraakt. Er is ook geen impact op de plannen die schepen Ans Persoons in het wijkcontract uitwerkt voor de Grootsermentstraat.

We zijn op dit moment bezig met de verdere uitwerking van het verkeersplan van de stad Brussel. We bestuderen ook de mogelijkheid om effectief een bus door de Zennestraat te laten rijden. Het staat nog niet vast dat dat zal gebeuren. Ik verwacht dat het college het uitgewerkte verkeersplan van de stad Brussel binnen twee weken kan goedkeuren. Dat gebeurt in nauw overleg met het Brussels Gewest en dus ook met de MIVB. Als er een bus door de Zennestraat zou rijden, zullen de aanpassingen heel beperkt zijn en blijft het pocketpark bestaan. Er kan evenwel nog altijd een andere oplossing uit de bus komen.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb begrepen dat er geen gevolgen zullen zijn voor de

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'existe pas de plan de mobilité de la Ville de Bruxelles. Par contre, il existe un plan de circulation adapté à la suite de l'introduction du piétonnier.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Il me semblerait logique que vous me répondiez en néerlandais.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *En effet.*

Pour autant que je sache, la Ville de Bruxelles ne possède pas de plan de mobilité. Elle élabore par contre un plan de circulation fixant les adaptations entraînées par l'aménagement de la zone piétonne, en étroite collaboration avec la Région bruxelloise et avec la STIB.

Lors de l'annonce du plan de circulation, il a en effet été question de faire passer la ligne de bus 46 par la rue de la Senne. Si cela se réalisait, les adaptations dans cette rue seraient toutefois minimales et n'auraient aucune conséquence sur le petit parc, sur les trottoirs et sur ce qui est prévu dans le cadre du contrat de quartier de la rue du Grand-Serment.

La possibilité de faire emprunter la rue de la Senne par le bus 46 sera étudiée dans le cadre du plan de circulation de la Ville de Bruxelles, mais rien n'est encore décidé. J'espère que le collège approuvera le plan de circulation d'ici deux semaines.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Si le bus 46 ne passait pas par la rue de la Senne,*

Zennestraat als daar een bus zal rijden. Het is overigens niet zeker dat buslijn 46 door de Zennestraat zal rijden. Door welke straat zal de bus dan wel rijden?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat zal door een van de negen straten zijn die vermeld worden in het definitieve verkeersplan.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE DURANT

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

betreffende "de problemen met de grondmarkeringen van sommige wegen".

De voorzitter.- Mevrouw Durant heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Durant (Ecolo) (*in het Frans*):- *Gisteren stelde ik tot mijn grote vreugde vast dat het eindelijk mogelijk is om aan het eind van het Reyersviaduct, na het Vergoteplein, af te slaan. Wie van het Montgomeryplein naar het Meiserplein rijdt, hoeft niet langer naar Luik, maar kan gewoon afslaan.*

Een ander probleem op die locatie is echter de voorlopige inrichting van de openbare weg. De buurtbewoners zijn niet te spreken over de snelheid waarmee de automobilisten de tunnel inrijden. Aan weerskanten van de werf wordt te snel gereden. De bewegwijzering zou dat moeten tegengaan. De zijweg moest worden opengesteld, en dat hebt u nu dus gedaan. Toch blijft de snelheid van het verkeer problematisch, omdat de werken niet goed aangegeven worden.

Ik hoop dat mijn vraag tot een snelle oplossing van het probleem zal leiden en dat er op die plaats een duidelijke bewegwijzering komt.

quelles rues emprunterait-il ?

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*):- *L'une des neuf rues mentionnées dans le plan de circulation définitif.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE DURANT

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

concernant "les problèmes de marquages au sol de certaines voiries".

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

Mme Isabelle Durant (Ecolo).- Hier, j'ai constaté avec joie que ce que je demandais depuis des semaines, et qui faisait l'objet de ma question orale, a été réalisé : le rabattage sur la voie latérale est enfin d'actualité à la sortie du viaduc Reyers après le square Vergote. Les automobilistes qui empruntent le boulevard provenant du square Montgomery vers la place Meiser ne sont plus emmenés vers Liège, mais peuvent à présent se rabattre sur le côté.

Je profiterai tout de même de l'occasion pour modifier un peu ma question et aborder un autre aspect du problème, puisqu'on parle de ce chantier et de tout ce qui est mis en place avant l'aménagement définitif. Mais je comprendrais que vous ne me répondiez pas avec précision.

La Région est maître d'œuvre du chantier et les riverains se plaignent énormément de la vitesse à laquelle les automobilistes se lancent dans le tunnel qui descend vers l'autoroute, en particulier ceux qui viennent de la place Meiser. Il y a un énorme problème de nuisances sonores, de sécurité et de vitesse des deux côtés du chantier. La signalisation

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Om bestand te zijn tegen strooizout, het weer en het verkeer, moet wegenvverf aangebracht worden op een droog oppervlak dat vrij is van vuil en strooizout, bij een temperatuur van minstens 5°C.*

Als die voorwaarden niet verenigd zijn, kan een tijdelijke markering aangebracht worden, maar die moet dan wel elke maand vernieuwd worden. Die oplossing werd gekozen voor de markeringen aan de Reyerslaan met het oog op de aanvang van de werken.

Het gaat om witte wegenvverf op solventbasis ISIS AF België. De manier waarop die verf aangebracht moet worden, verschilt van land tot land. Zo kunnen we Brussel niet vergelijken met Québec of andere landen waar veel sneeuw valt.

Het gewest past het typebestek 2011 voor wegenwerken toe. De meeste gemeenten brengen de wegmarkeringen zelf aan, terwijl het gewest een beroep doet op aannemers. Die lopen het risico dat ze niet worden betaald als ze de voorschriften van het bestek niet naleven.

Wij zullen nog voor april beginnen met het kappen van de bomen. Daarna zal het asbest verwijderd worden. De bewegwijzering zal in overleg met de politiezone aangebracht worden. Wij zullen in de omgeving meerdere aanpassingen doorvoeren, bijvoorbeeld in de Gemeenschappenlaan, om de doorstroming van het verkeer te verbeteren.

devrait appeler au ralentissement.

Ouvrir la voie latérale était nécessaire et vous l'avez fait. Cependant, pour tous ceux qui empruntent cette voie, la vitesse entraîne un réel danger, y compris pour les habitants des rues perpendiculaires au boulevard, dans la partie qui vient de Meiser vers le viaduc, car les travaux ne sont pas suffisamment signalés.

J'espère donc que vous poser cette question amènera, comme c'était le cas pour ma question initiale, une résolution rapide du problème : une signalisation plus claire pour annoncer les travaux et réduire la vitesse.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Afin que l'accroche de la peinture puisse être suffisante pour résister aux sels de déneigement, aux intempéries et aux passages des véhicules, il est nécessaire que la surface de la chaussée présente certaines conditions préalables au marquage :

- surface sèche ;
- absence de particules et de sels de déneigement ;
- absence d'intempéries jusqu'à la fin de la période de séchage du produit ;
- température du sol et du revêtement supérieure à 5°C.

Un marquage provisoire peut être effectué en dehors de ces conditions météorologiques. Ces marquages doivent toutefois être badigeonnés pratiquement tous les mois. Cette solution a été donc choisie pour le côté latéral du boulevard Reyers afin d'exécuter les travaux que j'ai promis lors de la séance d'information publique. Le marquage, comme vous l'avez signalé, a finalement été réalisé.

La dénomination officielle du produit est "peinture routière solvantée blanche" et la dénomination commerciale "ISIS AF Belgique". Les conditions de pose varient d'un pays à l'autre, y compris si l'on ne considère que les pays nordiques ou fréquemment enneigés. Par exemple, la sous-section 6.73 du cahier général des charges du

Québec dit plus ou moins la même chose, mais je ne vais pas comparer Bruxelles et le Québec !

La Région applique les clauses du cahier des charges-type 2011 pour les travaux de voirie. La plupart des communes effectuent elles-mêmes les travaux de marquage, là où la Région fait appel à des entrepreneurs. L'entrepreneur ne peut donner de garantie sur son travail et/ou risque de ne pas être payé par le fonctionnaire dirigeant s'il ne suit pas les prescriptions figurant au cahier des charges.

Concernant la suite des travaux, nous allons commencer l'abattage des arbres avant le premier avril. Ensuite ce sera le tour du désamiantage.

Concernant la signalisation, nous allons nous concerter avec la zone de police. Nous allons faire d'autres interventions plus loin, plus haut, dans l'avenue des Communautés par exemple, pour davantage fluidifier le trafic.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

**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 "het uitvoeren van religieuze
handelingen tijdens de dienst door het
MIVB-personeel".**

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- In de vorige legislatuur stelde ik een schriftelijke vraag aan uw voorganger over een buschauffeur van de MIVB die achter het stuur van zijn bus op een halteplaats zat te bidden. Dat had een aantal mensen gestoord en ze hebben me daarvan op de hoogte gebracht.

Uw voorganger antwoordde toen heel duidelijk dat er een richtlijn voor het personeel was die stelt dat

**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 "l'exercice de pratiques
religieuses durant les heures de service par
le personnel de la STIB".**

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Au cours de la législature précédente, j'avais déposé une question écrite concernant le malaise de plusieurs usagers, dû au comportement d'un chauffeur de bus de la STIB qui priait au volant à un arrêt.*

Votre prédécesseur m'avait répondu que les membres du personnel de la STIB ne sont pas autorisés à exprimer leurs convictions religieuses,

tijdens de dienst, een personeelslid zijn religieuze, politieke of filosofische overtuigingen niet mag tonen, noch met zijn kleding, noch met zijn gedrag. Een personeelslid mag zich niet te buiten gaan aan activiteiten van religieuze, politieke of filosofische aard op zijn werkplek, maar kan zich wel bezighouden met vakbondsactiviteiten en meningen uiten in het kader van de bestaande wetten en conventies.

Voorts staat er nog in de regelgeving dat dit neutraliteitsprincipe zich moet vertalen in bepaalde gedragingen, meer bepaald op het vlak van kleding, communicatie en algemene houding, tegenover het publiek en de medewerkers.

Deze week echter verklaarde een MIVB-buschauffeur in Brussel Deze Week onomwonden dat hij regelmatig tijdens zijn diensturen de deuren van zijn bus sluit, zijn gebedstapitje uitrolt en zijn gebeden zegt, hoewel hij goed weet dat dat niet is toegelaten. Het is dus duidelijk dat een bepaald deel van het MIVB-personeel zich absoluut niets aantrekt van de richtlijnen.

Bent u daarvan op de hoogte? Wordt die richtlijn regelmatig herhaald? Wat hebt u ondernomen om hier eindelijk een einde aan te maken? Welke sancties kunnen er eventueel genomen worden?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Zoals de heer Lootens-Stael zegt, is het uitvoeren van religieuze handelingen verboden bij de MIVB. Die regel is uiteraard niet veranderd. Als zo'n feit zich voordoet en een getuige over gegevens beschikt waarmee het personeelslid geïdentificeerd kan worden, dan voert de MIVB een intern onderzoek. Dat kan leiden tot sancties. Die zijn afhankelijk van het persoonlijk dossier van de medewerker.

Momenteel heeft de MIVB ongeveer vijf klachten per jaar ontvangen op een totaal van 7.625 personeelsleden, onder wie 3.500 bestuurders. We moeten dus niet overdrijven. Wie een vaststelling doet, kan de gegevens aan de MIVB doorspelen. Die onderzoekt de klacht en treedt desgevallend op.

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

politiques ou philosophiques. Ce principe de neutralité doit en outre se traduire dans leur comportement, plus particulièrement sur le plan vestimentaire, de la communication et du comportement général vis-à-vis du public et des collaborateurs.

Cette semaine, un chauffeur de bus de la STIB a déclaré dans la presse qu'il fermait les portes de son bus pour dérouler son tapis de prière et prier pendant les heures de service, au mépris du règlement de la STIB. Certains membres du personnel font donc bien peu de cas du règlement !

Êtes-vous au courant de ce fait ? Le règlement est-il régulièrement rappelé au personnel ? Quelles mesures prévoyez-vous pour empêcher de tels comportements ? Quelles sont les sanctions éventuelles ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'exercice des pratiques religieuses est interdit à la STIB. Lorsqu'un tel fait se produit et qu'il existe des éléments permettant d'identifier un membre du personnel, la STIB mène une enquête interne, qui peut déboucher sur des sanctions.*

La STIB reçoit environ cinq plaintes par an, pour un total de 7.625 collaborateurs, dont 3.500 chauffeurs. Il ne faut donc pas dramatiser la situation.

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Het is niet de bedoeling om te overdrijven, maar we mogen toch verwachten dat de regels nageleefd worden. Blijkbaar zijn er een aantal problemen. Zijn er in het verleden al sancties genomen? Ik verwijs naar het artikel in Brussel Deze Week, waarin een buschauffeur aan het woord is die bewust de regelgeving overtreedt. Krijgt hij daarvoor een sanctie?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ga ervan uit dat dat gebeurt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de test van het systeem dat het gevaar van de tramsporen voor de fietsers moet beperken".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *In november 2012 vroeg ik mevrouw Grouwels om de tramrails minder gevaarlijk te maken voor fietsers, volgens een systeem dat in Genève gebruikt wordt. Naar aanleiding van mijn vraag heeft de MIVB dat systeem uitgetest op tramlijn 19 in Koekelberg.*

Wat is een jaar na datum het resultaat van de plaatsing van het systeem? Is het risico op fietsongevallen gedaald? Vonden er minder ongevallen plaats met personen met een beperkte mobiliteit (PBM's)? Zal het systeem al dan niet uitgebreid worden?

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (*en néerlandais*).- *Mon but n'est pas de dramatiser, mais bien de faire respecter la règle. Ce chauffeur de bus qui a sciemment enfreint le règlement a-t-il été sanctionné ?*

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je présume que c'est le cas.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "le test du dispositif réduisant la dangerosité des rails de tram pour les cyclistes".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- En novembre 2012, j'interrogeais Mme Grouwels sur l'opportunité d'expérimenter un dispositif genevois permettant de réduire la dangerosité des rails de tram pour les cyclistes. On sait en effet que la cohabitation entre ces deux modes de transports qui nous tiennent fort à cœur peut parfois s'avérer problématique, en particulier pour les cyclistes débutants, qui ne maîtrisent pas toujours la technique permettant de franchir des rails en toute sécurité.

À la suite de cette question, la STIB a placé l'un de ces dispositifs sur une traversée de voies de la ligne 19, à Koekelberg, afin de le tester. Un an après l'installation de ce système, quel premier bilan pouvez-vous en dresser ? Le dispositif a-t-il permis de réduire le risque d'accident pour les cyclistes, mais aussi pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ? Une décision quant à l'extension

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het systeem haalt bevredigende resultaten. Er is wat slijtage, maar die brengt de efficiëntie niet in gevaar.*

Het systeem kan echter niet toegepast worden op groefrails en ook niet op om het even welke plaats waar sporen liggen. Op oversteekplaatsen over de sporen kan het systeem wel toegepast worden. Wij zullen dat dan ook doen om de oversteekplaatsen veiliger te maken voor fietsers en PBM's.

- 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 verkeersveiligheid in de omgeving van het Oniroscopisme, een tijdelijk hedendaags kunstwerk op de Rooseveltlaan".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Al oogt het kunstwerk met magentakleurige halo aan de Rooseveltlaan, waarbij de straatlantaarns met gekleurde filters uitgerust werden, bijzonder fraai, toch stellen we ons vragen bij de impact op de verkeersveiligheid. De Rooseveltlaan was voorheen immers ook al geen toonbeeld van veiligheid.*

Waarom werd er geen rekening gehouden met de verkeersveiligheid bij de keuze van de locatie? De

de ce système a-t-elle été prise ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- *Après un an d'utilisation du système mis en place sur la traversée d'un site propre de la ligne 19 à Koekelberg, le système livre des résultats satisfaisants. Le dispositif souffre néanmoins d'une légère usure, qui ne remet pas son efficacité en cause, à ce stade.*

Ce système peut être développé uniquement au niveau des traversées de voies sur les sites propres, et notamment pour les voies de type "sans gorge", et pas au niveau des traversées de voies en voirie.

Nous comptons le déployer sur les tronçons des sites propres pour sécuriser et faciliter la traversée des cyclistes et des personnes à mobilité réduite (PMR).

- 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 routière aux abords d'Oniroscopisme, œuvre d'art temporaire placée le long de l'avenue Roosevelt".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Une œuvre d'art consistant en la création d'un halo lumineux de couleur magenta, grâce à l'apposition de filtres colorés sur les réverbères, a été installée sur une longueur de 2km, le long de l'avenue Franklin Roosevelt.*

Si l'effet est des plus réussis d'un point de vue esthétique, on peut rester dubitatif quant à son impact en termes de sécurité routière. En effet, en milieu urbain, on se trouve tout à coup plongé sur

plek ligt immers vlak bij de ULB, waar tal van studenten zich te voet verplaatsen.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Het gemiddelde verlichtingsniveau op de openbare weg valt onder de Europese norm EN13201, die de wegen indeelt op basis van een aantal criteria: maximumsnelheid, parkeermogelijkheden, voetgangers- of fietsverkeer enzovoort.*

Volgens die Europese norm moet de verlichting van de Rooseveltlaan schommelen tussen 0,3cd/m² en 1,5cd/m². Voor gewestwegen ligt het verlichtingsniveau doorgaans op ongeveer 1,5cd/m². Door het gebruik van filters is het verlichtingsniveau op de Rooseveltlaan inderdaad afgenomen, maar het ligt nog steeds boven de vereiste minima.

De kunstenaar koos als locatie het deel van de Rooseveltlaan tussen de Kongolaan en de Zoomlaan. Omdat de Rooseveltlaan een brede laan is met trottoirs, verkeerslichten en oversteekplaatsen voor voetgangers, kon de veiligheid er optimaal gewaarborgd worden.

Bij de keuze voor de locatie werden de geldende verlichtingsnormen dus nageleefd en werd tevens rekening gehouden met de veiligheid van de voetgangers bij het oversteken.

Met uitzondering van een paar oudere dames, die vonden dat de roze kleur niet paste bij de standing van een ambassadewijk, werd het kunstwerk trouwens goed onthaald.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

une voirie dont l'éclairage devient comparable à celui d'une route de campagne. Or, la voirie concernée n'a pas besoin de coup de pouce pour rendre sa fréquentation périlleuse pour les usagers faibles, en particulier le soir et la nuit.

Pourquoi le critère de la sécurité routière n'a-t-il pas été pris en compte dans le choix de la localisation de l'œuvre, d'autant que nous sommes à deux pas de l'ULB où de nombreux étudiants se déplacent à pied ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Les niveaux d'éclairage moyen en voirie urbaine sont régis par la norme européenne d'éclairage public EN13201.

Les voiries y sont classées en fonction de plusieurs critères : vitesse maximale autorisée, stationnement autorisé ou non, circulation piétonne ou cycliste, etc.

Se référant à cette norme, tous ces critères pris en compte exigent pour l'avenue Franklin Roosevelt, où la vitesse maximale autorisée est de 50km/h, un éclairage compris entre 0,3cd/m² et 1,5cd/m².

Pour les voiries régionales, le niveau d'éclairage est généralement de +/- 1,5cd/m². La mise des filtres luminescents a, certes, diminué le niveau d'éclairage, mais celui-ci reste au-dessus des minimas exigés.

Pour installer l'œuvre, nous avons choisi le tronçon de l'avenue Franklin Roosevelt entre l'avenue du Congo et l'avenue de l'Orée, car c'était l'endroit recommandé par l'artiste. L'avenue Franklin Roosevelt est en outre une avenue large, pourvue de trottoirs de part et d'autre et dont les différentes traversées piétonnes, au nombre de trois sur le tronçon en question, sont réglées par une signalisation tricolore luminescente qui assure une sécurité maximale pour les piétons.

En résumé, le respect des normes d'éclairage public en vigueur et la non-surexposition des piétons lors de la traversée piétonne nous ont amenés à choisir cette voirie.

Il est donc possible d'organiser des interventions artistiques dans le domaine de l'éclairage public, tout en assurant la sécurité des usagers.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het echte gevaar ligt bij het verschil in lichtsterkte. Dat werd me door verschillende personen, waaronder een taxichauffeur, bevestigd. Ik heb het probleem ook zelf kunnen vaststellen. Bovendien is het fietspad van de Rooseveltlaan niet veilig.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het gaat om een tijdelijke situatie.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat neemt niet weg dat ze gevaarlijk is. De veiligheid van de weggebruikers mag ook niet tijdelijk in gevaar gebracht worden.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

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

betreffende "het belachelijke aantal openbare toiletten in de Brusselse metro en de toegankelijkheid ervan".

En général, et à part quelques dames plutôt conservatrices qui n'ont pas trouvé que le rose convenait à ce quartier d'ambassades, l'œuvre a bien été accueillie.

(Remarques de Mme Delforge)

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La différence de luminosité au niveau de la voirie concernée pose un réel problème de sécurité. Cela m'a été confirmé par plusieurs personnes, dont un chauffeur de taxi. J'ai moi-même testé le passage pour piétons en soirée, et j'ai pu constater que la différence de luminosité nuisait à la visibilité.

Rappelons qu'il existe une périlleuse piste cyclable sur cette avenue. En termes de sécurité routière, indépendamment des normes invoquées, certains différentiels de luminosité créent un effet assez surprenant.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Cette situation est temporaire.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Ce dispositif a beau être temporaire, il n'en est pas moins dangereux. La sécurité des piétons ne peut en aucun cas être compromise, y compris de manière temporaire.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

concernant "le nombre dérisoire de toilettes publiques dans le métro bruxellois ainsi que leur accessibilité".

De voorzitter. - De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (FDF) (in het Frans).- *Slechts 5 van de 69 Brusselse metrostations zijn uitgerust met openbare toiletten: Louiza, Zuidstation, Rogier, De Brouckère en Merode. Volgens het Netheidsplan 2012-2017 zal de MIVB erop toezien dat de openbare toiletten op haar net toegankelijk en in goede staat zijn en zal zij de mogelijkheid onderzoeken om er nieuwe te openen.*

Werd die studie effectief uitgevoerd? Wat zijn de resultaten? Welke andere stations zullen met openbare toiletten uitgerust worden, met inbegrip voor personen met een beperkte mobiliteit?

Wildplassen is een overtreding, maar de overheid moet dan wel voldoende openbare toiletten ter beschikking van de burgers stellen.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Volgens de beheersovereenkomst moet de MIVB ervoor zorgen dat de openbare toiletten toegankelijk en in goede staat zijn en moet ze met Brussel Mobiliteit samenwerken om tegen 2017 minstens tien extra openbare toiletten ter beschikking te stellen.*

Momenteel zijn vier van de belangrijkste metrostations uitgerust met openbare toiletten: Rogier, Louiza, De Brouckère en Zuid. Openbare toiletten maken deel uit van een modern en aangenaam openbaar vervoersnet, maar dat wil niet zeggen dat alle stations met openbare toiletten uitgerust moeten zijn. Wij moeten nagaan waar de behoefte het grootst is en een haalbaar financieel model uitwerken.

Het is niet gemakkelijk om privépartners te vinden voor de uitbating van toiletten in de metrostations. Begin 2014 vond een test plaats in Rogier, maar na

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

M. Eric Bott (FDF).- Le réseau de métro bruxellois, formé de 69 stations et 72^e mondial en termes de longueur, est confronté à un évident déficit de toilettes publiques. En effet, seules cinq stations - Louise, Gare du Midi, Rogier, De Brouckère et Merode pour ne pas les citer - en sont pourvues. Pour être moi-même un usager fréquent du transport souterrain, je m'étonne qu'aucun travail n'ait encore débuté en ce sens alors que le Plan propreté 2012-2017 prévoit clairement ce qui suit : "La STIB veillera à ce que les toilettes publiques présentes sur son réseau soient accessibles et en état de fonctionnement. Elle examinera la possibilité d'en créer de nouvelles".

Je me demande donc si cette étude a bien été réalisée. Dans l'affirmative, quels en sont les résultats ? Dans quelle proportion le reste du réseau de métro sera-t-il désormais pourvu de toilettes publiques, y compris pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ?

Le fait d'uriner sur la voie publique constituant une infraction, peut-être faudrait-il, au moins, offrir des solutions efficaces aux citoyens pour qu'ils puissent se soulager.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord : un problème se pose. Le contrat de gestion prévoit que la STIB fasse le nécessaire pour que les toilettes publiques soient accessibles et en état de fonctionnement. Il prévoit également que la STIB et Bruxelles Mobilité se coordonnent pour permettre la mise en exploitation de dix sanitaires publics minimum d'ici à 2017.

À l'heure actuelle, quatre stations comptant parmi les plus importantes du réseau sont équipées de sanitaires publics : Rogier, Louise, De Brouckère et Midi. Des toilettes accessibles au public font partie intégrante d'un réseau de transport public moderne et convivial.

Cela ne signifie pas que chacune de nos stations doit disposer de toilettes. Nous devons examiner quelles stations en ont besoin - souvent les plus grandes, avec une forte affluence - et chercher un modèle financièrement viable.

die test heeft het bedrijf het aanbod afgeslagen omdat te weinig mensen van de voorzieningen gebruikmaakten. Misschien zaten de werken in het station daar voor iets tussen.

De MIVB heeft verleden jaar ook in Madou een test uitgevoerd, waar de toiletten via betaalpoortjes toegankelijk waren. Dat project bleek evenwel geen succes wegens vandalisme. De MIVB zoekt nu naar een andere oplossing. In Rogier is momenteel een nieuwe uitbater gevonden.

In het premetrostation Beurs werden op mijn initiatief openbare toiletten ingericht en werd een toiletbediende aangesteld. Dat station zal volledig gerenoveerd worden, maar wij hopen de toiletten al opnieuw te kunnen openen vanaf 1 juli, bij de inhuldiging van de voetgangerszone.

In de grote metrostations die gerenoveerd worden, zoals Schuman en Kunst-Wet, komen openbare toiletten.

Reizigers kunnen altijd aan de MIVB-medewerkers vragen om de personeelstoiletten te gebruiken, maar slechts weinigen zijn van die mogelijkheid op de hoogte. Wij bekijken momenteel hoe we de mensen beter kunnen informeren.

De voorzitter. - De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (FDF) *(in het Frans).* - *Ik zal het dossier aandachtig blijven volgen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

AAN DE HEER PASCAL SMET,

La STIB me communique qu'il n'est pas facile de trouver des opérateurs privés pour l'exploitation des toilettes dans les stations de métro. Début 2014, un test d'exploitation a eu lieu à Rogier avec un acteur de référence européen. Au terme de ce test, celui-ci a décliné l'offre en raison de la très faible fréquentation observée. Il est possible que les travaux en cours à cette station aient eu une incidence sur cette fréquentation.

La STIB a aussi testé, en 2014, une solution pour rendre les toilettes accessibles via des portillons avec monnayeur. Actuellement, la solution ne donne pas satisfaction en raison de nombreux problèmes de vandalisme. La STIB examine comment résoudre ce problème à Madou, Rogier ayant été entre-temps repris par un exploitant.

Nous poursuivons nos recherches de solutions, mais ce n'est pas évident. J'ai autrefois obligé la STIB à installer, dans la station Bourse, une toilette tenue par une préposée aux toilettes. Toute la station de la Bourse va être rénovée, et nous envisageons d'y rouvrir des toilettes dès le 1^{er} juillet, date d'ouverture du piétonnier au public.

Dans les grandes stations en cours de rénovation telles Schuman et Arts-Loi - projets qui ont été lancés à mon initiative sous l'avant-dernière législature -, des toilettes sont prévues. J'ai l'intention de continuer dans cette voie.

Aujourd'hui, les voyageurs peuvent demander aux agents présents d'utiliser les toilettes de la STIB en cas d'urgence, mais beaucoup de personnes ne sont pas au courant de cette possibilité. Nous étudions la meilleure manière d'améliorer l'information à ce sujet.

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

M. Eric Bott (FDF). - Je serai attentif au suivi de ce dossier. Vous avez déjà répondu à bon nombre de mes interrogations. Je vous en remercie.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

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

betreffende "de smerigheid in de Brusselse metrostations en de strijd tegen het vandalisme".

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (FDF) *(in het Frans).*- Volgens een recent onderzoek op de website *www.metr-o-net.be*, waaraan meer dan 3.400 gebruikers hebben deelgenomen, blijkt dat het gevoel van onveiligheid, vandalisme, vuilheid en misselijkmakende geuren de voornaamste klachten zijn aan het adres van de MIVB.

Vorig jaar berichtte *La Capitale* dat de MIVB 1,2 miljoen euro van de begroting 2015 zou investeren in netheid, onder meer door het plaatsen van geurneutralisatoren en meer schoonmaakbeurten. Ik vraag me af of de MIVB die middelen vrijgemaakt heeft en of het aantal schoonmaakbeurten toegenomen is.

Ik stel ook vast dat er elk jaar 7,5 miljoen euro besteed wordt aan het onderhoud van onder meer de roltrappen en dat er per dag meer dan 220 pannes vastgesteld worden.

Zijn zulke grote uitgaven wel te verantwoorden? Welke middelen zal de MIVB in de toekomst inzetten om vandalisme te bestrijden?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Het extra bedrag van 1,2 miljoen euro voor netheid werd deels besteed aan het toenemende aantal

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

concernant "l'insalubrité dans les stations de métro bruxelloises et la lutte contre le vandalisme".

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

M. Eric Bott (FDF).- Selon une récente étude menée sur le site *www.metr-o-net.be*, à laquelle plus de 3.400 usagers fréquents du réseau souterrain bruxellois ont répondu, le sentiment d'insécurité, le vandalisme, la saleté et les odeurs nauséabondes font partie des principaux griefs pointés à l'encontre de la STIB.

A contrario, je me félicite que les cinq stations les plus propres et les plus agréables se trouvent toutes sur le territoire des deux Woluwe : dans l'ordre, Georges Henri, Gribaumont, Stockel, Joséphine-Charlotte et Tomberg.

L'année dernière, le journal *La Capitale* a annoncé, en exclusivité dans son édition du 26 février 2014, que la STIB allait majorer de 1,2 million d'euros son budget 2015 consacré à la propreté, notamment pour placer des neutralisateurs d'odeurs et augmenter la fréquence des nettoyages.

La STIB a-t-elle bien débloqué ce budget supplémentaire et la fréquence des nettoyages a-t-elle déjà augmenté ?

Je m'étonne aussi de constater qu'un budget de 7,5 millions d'euros est utilisé chaque année pour les frais d'entretien, d'escalators entre autres, et que malgré cela, plus de 220 arrêts et pannes sont constatés par jour. Quel regard porte-t-on sur la justesse de ces dépenses colossales ?

Enfin, quels moyens la STIB compte-t-elle encore déployer à l'avenir pour lutter contre les actes de vandalisme ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le budget supplémentaire d'1,2 million d'euros pour la propreté a été pour partie consacré à

schoonmaakbeurten in de stations en aan een betere verdeling van die beurten. Sommige stations worden viermaal per dag gereinigd. Tegen midden 2015 zullen alle metrostations minstens één extra schoonmaakbeurt per dag krijgen. Drie stations in de buurt van handelszaken krijgen naast een schoonmaakbeurt 's ochtends ook een extra schoonmaakbeurt overdag. Tegen midden 2015 zal dat ook het geval zijn in andere stations dicht bij handelszaken en scholen.

Tijdens het weekend krijgen de stations die het drukst gebruikt worden voor vrijetijdsverplaatsingen gelijkaardige schoonmaakbeurten. Er worden ook systematisch schoonmaakbeurten toegevoegd tijdens en na grote evenementen.

Het bedrag dat u vermeldt voor herstellingswerken aan de roltrappen omvat ook de vervanging van roltrappen. De 220 pannes per dag die u aanhaalt, zijn enkel te wijten aan wangedrag. De MIVB plant samen met het gewest een modernisering van de apparatuur, waardoor een roltrap na een bewuste stopzetting weer automatisch begint te werken. Momenteel moeten er nog ongeveer 130 van de 580 roltrappen met dat moderne systeem uitgerust worden.

Wat de strijd tegen vandalisme betreft, heeft de MIVB reeds maatregelen genomen. De MIVB werkt daarnaast een nieuw plan uit. Het beste afschrikmiddel is de aanwezigheid van controle- en veiligheidspersoneel, dat de MIVB nu flexibeler wil inzetten. Met deze nieuwe aanpak kunnen we beter inspelen op de specifieke noden in elk station.

Wat de smerigheid betreft, moet er een oplossing komen voor het daklozenprobleem, en dan vooral in de stations Beurs en Centraal Station. Het probleem zal nooit helemaal opgelost kunnen worden maar we kunnen wel, samen met de stad Brussel, proberen om het beter te omkaderen.

l'augmentation du nombre de nettoyages quotidiens dans les stations et à leur meilleure répartition sur la journée, en fonction des pics de fréquentation.

Certaines stations, comme Clémenceau et la rue couverte à la station Gare du Midi, bénéficient depuis octobre 2014 de quatre nettoyages par jour en semaine. D'ici la mi-2015, chacune des 69 stations de métro bénéficiera d'au moins un nettoyage supplémentaire par jour, avec jusqu'à cinq passages des équipes dans les stations les plus fréquentées.

Trois stations situées à proximité de commerces - De Brouckère, Bourse et Rogier - bénéficient déjà, en plus de leur nettoyage matinal, d'un nettoyage supplémentaire en journée, qui suit les principaux pics de fréquentation. Avant mi-2015, ce principe sera étendu aux autres stations proches de commerces, et celles à proximité d'écoles.

Le week-end, afin de répondre à l'augmentation des déplacements de loisirs, les dix-sept stations qui connaissent une forte fréquentation bénéficieront de nettoyages similaires à ceux de la semaine, au lieu du nettoyage dit "léger", traditionnellement effectué le samedi et le dimanche. Six stations - Bourse, Clémenceau, De Brouckère, Gare du Midi, Porte de Namur, Rogier - en bénéficient déjà depuis octobre 2014 et les douze autres stations identifiées suivront cette année.

Par ailleurs, des nettoyages spécifiques et systématiques sont également prévus pendant et après les grands événements.

Le budget alloué pour les escalators est destiné non seulement à l'entretien de ceux-ci, mais aussi au remplacement systématique du parc des escalators devenu obsolète. Les 220 arrêts par jour que vous évoquez sont exclusivement provoqués par des incivilités. En vue d'en diminuer l'impact sur la disponibilité des escalators, la STIB a mis en œuvre un plan de modernisation des appareils, conjointement avec la Région. Celui-ci permet le réarmement automatique des escalators à la suite d'un arrêt provoqué par ces incivilités. Actuellement, environ 130 appareils sur les quelque 580 qui constituent le parc du métro restent encore à équiper de cette technologie.

Concernant la lutte contre les actes de vandalisme, les différentes mesures déjà mises en place par la STIB ont déjà été longuement évoquées devant la commission. La STIB travaille à un nouveau plan de lutte contre le vandalisme. La meilleure stratégie dissuasive réside dans la présence de personnel. La STIB travaille actuellement à une approche de déploiement plus flexible de ses agents chargés du contrôle et de la sécurité.

Cette nouvelle approche nous permettra de mieux cibler nos réponses aux besoins locaux dans les différentes stations. Nous pourrons, par exemple, envoyer un nombre plus élevé d'agents dans les stations où de nombreux problèmes, y compris des actes de vandalisme, sont constatés à un moment donné.

Enfin, concernant l'insalubrité, il faut trouver une solution pour le problème des sans-abri à Bruxelles, en particulier dans les stations Bourse et Gare Centrale. Avec ma collègue Céline Fremault, je suis en charge de cette compétence à la Cocom. Nous savons que nous ne pourrons jamais totalement régler le problème, mais nous pouvons essayer de mieux l'encadrer avec l'aide de la Ville de Bruxelles.

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (FDF) (in het Frans).- *Wat het Centraal Station betreft, is het inderdaad zo dat de netheid ook afhangt van de mensen die er aanwezig zijn. Het wordt er jammer genoeg steeds viezer.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de stimuli om fietsen te kopen".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

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

M. Eric Bott (FDF).- Je voudrais rebondir sur ce que le ministre a expliqué. Je suis tout à fait d'accord avec lui. Concernant la station Gare Centrale, il est vrai que la propreté dépend aussi des gens qui sont présents. Et, malheureusement, c'est de plus en plus sale.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "les incitants à l'achat de vélos".

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *In navolging van Brussel-Stad keurde de gemeenteraad van Ukkel onlangs een premie voor de aankoop van een elektrische fiets goed. Die bedraagt 20% van de aankoopprijs met een maximum van 250 euro.*

Het is uiteraard een goede zaak dat de lokale besturen de zachte mobiliteit steunen, maar waarom blijft de premie beperkt tot de aankoop van een elektrische fiets?

Hebt u overleg gepleegd met de gemeenten om de premies op elkaar af te stemmen? Zet u de gemeenten ertoe aan om ook de aankoop van een klassieke fiets te steunen? Die is minder duur en beter voor het milieu. Overweegt het gewest een maatregel om de aankoop van fietsen aan te moedigen?

De premie Brussel'Air beantwoordt slechts gedeeltelijk aan die doelstelling, want ze is enkel gericht op bekeerde automobilisten.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De regering heeft er bij de opmaak van de beleidsverklaring voor gekozen om geen premie voor de aankoop van een elektrische fiets in te voeren. We kunnen de mensen er ook toe aanzetten een gewone fiets te kopen, die minder duur is. Bovendien is het bedrag van 250 euro maar een klein deel van de aankoopprijs. Het is beter dat we wachten tot de vraag groot genoeg is, dan zullen de prijzen dalen.*

Er is overigens geen enkele reden om aan te nemen dat de premie echt een invloed zal hebben op de aankoop van elektrische fietsen: het gaat eerder om een cadeautje. We zullen het de gemeenten echter niet verbieden.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le conseil communal d'Uccle a récemment voté le principe d'une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE). Cette prime s'élève à 20% du prix d'achat, avec un maximum de 250 euros. Uccle n'est pas la seule commune à octroyer une telle prime, puisque la Ville de Bruxelles le fait depuis trois ans déjà.

Si l'on peut se féliciter du soutien que les autorités locales apportent à la mobilité douce, on peut toutefois s'interroger légitimement sur l'intérêt de réserver ce type de prime à des vélos à assistance électrique.

Avez-vous connaissance de ces dispositifs ? Le cas échéant, avez-vous pris l'initiative d'une concertation avec les autorités concernées, voire avec l'ensemble des communes, afin d'harmoniser les pratiques incitatives ? Incitez-vous les communes à soutenir l'achat de vélos classiques, moins coûteux et au bilan environnemental par ailleurs moins lourd ? Enfin, un dispositif régional est-il également prévu pour encourager l'achat de vélos ?

La prime Brussel'Air répond, certes, à cet objectif, mais partiellement seulement, étant donné qu'elle ne s'adresse qu'à des automobilistes "repentis".

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement a pris la décision, au moment de la rédaction de la déclaration de politique régionale, de ne pas recourir à des primes pour inciter les gens à acheter des vélos électriques. En effet, nous estimons que nous pourrions aussi inciter les Bruxellois à acheter un vélo normal, qui coûte moins cher. De toute façon, le montant de 250 euros ne couvre qu'une petite partie du prix d'achat d'un vélo électrique. Nous attendons donc que les prix chutent, ce qui arrivera au moment où la demande se sera suffisamment développée.

Il n'y a, par ailleurs, aucune raison de penser que la prime aura vraiment un impact sur l'achat d'un vélo électrique. Il s'agit plutôt d'un cadeau bien sympathique. Pour toutes ces raisons, nous avons décidé de ne pas instaurer de primes à l'achat de vélos. Nous n'allons cependant pas interdire aux communes de le faire.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Ik deel uw standpunt. Als we de aankoop van elektrische fietsen steunen, moeten we dat ook doen voor de klassieke fiets. Is dat voorzien, naast de premie van Brussel'Air?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De evaluatie van de premie van Brussel'Air is nog niet rond. We moeten nog beslissen of we het systeem voortzetten.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Baseert u uw standpunt over het niet invoeren van een premie voor een elektrische fiets op studies of analyses die aantonen dat dergelijke premie ontoereikend is?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zou het eerder een intuïtieve politieke beslissing willen noemen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ALAIN MARON

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

betreffende "de veiligheid van de voetgangers en fietsers op de Fonsnylaan".

De voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- *Op vrijdag 20 februari verloor rond 7u30 een voetganger het leven nadat hij bij het oversteken van de Fonsnylaan door een wagen gegrepen werd.*

De Fonsnylaan is een weg met een druk auto-, tram-, bus-, voetgangers- en fietsverkeer. De manier waarop de laan is ingericht, bevordert de verkeersveiligheid niet.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je partage votre point de vue : si l'on soutient l'achat de vélos électriques, on pourrait aussi soutenir l'achat de vélos classiques. Des dispositifs ont-ils été prévus, au-delà de la prime Bruxell'Air, pour soutenir l'achat de tels vélos ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous devons terminer l'évaluation de la prime Bruxell'Air. Nous déciderons ensuite de poursuivre dans la même direction ou pas.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Afin d'informer les autorités ucloises et bruxelloises du non-intérêt de cette prime, fondez-vous votre position sur des études ou des analyses concluant à l'absence d'efficacité de ce dispositif ?

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit plutôt d'une décision politique intuitive. Souvent, l'intuition m'aide dans la vie.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ALAIN MARON

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

concernant "la sécurisation des déplacements piétons et cyclistes sur l'avenue Fonsny".

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

M. Alain Maron (Ecolo).- Le vendredi 20 février vers 7h45, une personne est décédée avenue Fonsny, renversée par un véhicule alors qu'elle traversait l'avenue. Je ne vais bien entendu pas vous questionner sur les circonstances exactes de ce dramatique accident, qui fait évidemment l'objet d'une enquête de police. Par contre, j'aimerais vous entendre sur les actions de sécurisation du site mises en œuvre ces derniers mois, ainsi que sur ce qui est mis en œuvre aujourd'hui.

Wie van het Zuidstation komt en de Fonsnylaan wil oversteken, moet eerst twee rijbanen oversteken, dan de tram- en busbaan en tot slotte nog een rijstrook in de andere richting. Bovendien zijn de trottoirs niet verlaagd en laat de verlichting te wensen over. Ik heb reeds meermaals op die gevaarlijke situatie gewezen.

Bovendien werd het nieuwe Villostation aan de verkeerde kant van de Fonsnylaan aangelegd, waardoor de gebruikers verplicht zijn de laan over te steken.

De kruispunten Fonsny/Veeartsen/Verhaegen/Koning en Fonsny/Engeland zijn bijzonder gevaarlijk en niet duidelijk voor de actieve weggebruiker. Het hele stuk tussen de Kleine Ring en het kruispunt met de Engelandstraat zou volledig herzien moeten worden om het risico op ongevallen te verminderen.

Er wordt momenteel werk gemaakt van een richtschema voor de hele Zuidwijk, maar het zal nog een tijdje duren voordat dat van toepassing zal zijn. Wat kan er ondertussen gedaan worden om de veiligheid op de Fonsnylaan te verbeteren?

De plaats staat als een zwart punt bekend. Zijn er de voorbije maanden maatregelen genomen om de situatie te verbeteren? Denkt u aan bijkomende aanpassingen in de richting van Vorst, zoals een vermindering van het aantal rijstroken, de aanleg van verkeersdrempels of een fietspad? Denkt u eraan het Villostation te verplaatsen en te voorzien in de heraanleg van de kruispunten en van de halte Zweden?

L'avenue Fonsny est conçue d'une manière foncièrement accidentogène. Les aménagements sont conçus en dépit du bon sens, alors que l'avenue est très fortement utilisée, que ce soit par les automobilistes (axe d'entrée et de sortie de ville), les transports en commun (site propre de tram et de bus), les piétons (deux sorties de la gare de Bruxelles-Midi aboutissent avenue Fonsny, dont la sortie la plus utilisée) et les cyclistes (l'avenue est une jonction entre le centre-ville et le bas de Forest et comprend plusieurs stations Villo à ses abords).

Quand on sort de la gare par le couloir sud et qu'on veut accéder à pied aux quartiers environnants, on doit traverser deux bandes de circulation automobile roulant vers l'extérieur de la ville, le site propre tram-bus, puis une bande de circulation automobile d'entrée de ville, le tout avec des trottoirs non abaissés et un mauvais éclairage. C'est extrêmement dangereux en soi, et encore plus lorsqu'on est une personne à mobilité réduite ou que, simplement, on circule avec des enfants, avec ou sans poussette, ou qu'on trimballe des bagages, ce qui est courant en sortant de la plus grande gare du pays.

En commission du développement territorial du 12 novembre dernier, je disais à M. Vervoort : "La sortie à cet endroit obligeant la traversée de l'avenue Fonsny est très mal conçue. J'ai déjà dit à votre prédécesseur, M. Picqué, qu'il y aurait un jour inévitablement des morts à cet endroit. En effet, les voitures sortant de la ville roulent sur deux bandes et sont en pleine accélération. Elles sont confrontées alors à un passage pour piétons sorti de nulle part et connecté au couloir sud. Si vous empruntez cette sortie, à moins d'être un touriste perdu qui cherche son chemin, vous êtes quasiment obligé de traverser l'avenue Fonsny".

Je suis déjà également intervenu en d'autres lieux pour mettre en cause l'emplacement absurde de la station Villo, fraîchement implantée sur l'avenue, mais du mauvais côté. Là où elle est, elle oblige les utilisateurs à traverser l'avenue à pied et à vélo, ce qui n'aurait pas été le cas de l'autre côté, accessible via les rues parallèles.

Les carrefours Fonsny-Vétérinaires-Verhaegen-Roi et Fonsny-Angleterre-rue couverte sont par ailleurs des exemples d'aménagements urbains dangereux et illisibles pour les usagers actifs. Au total, tout le

tronçon entre la petite ceinture et le carrefour avec la rue des Vétérinaires est complètement à revoir si l'on veut limiter à l'avenir les risques d'accident.

Un schéma directeur devrait être bientôt approuvé concernant tout le quartier du Midi, incluant ce tronçon. Cependant, dans la mesure où les aménagements éventuels découlant de ce schéma ne seront pas effectifs avant longtemps, j'aimerais vous entendre sur ce qui est fait et peut être fait à court et moyen termes pour sécuriser l'avenue.

Ainsi, cet endroit étant un point noir identifié, qu'a-t-il été mis en œuvre pour le sécuriser au cours des derniers mois ? Quelles mesures complémentaires sont-elles, le cas échéant, à l'étude ?

Avez-vous étudié la faisabilité :

- de l'installation de casse-vitesse en sortie de ville ;
- de la mise en œuvre d'une piste cyclable en sortie de ville ;
- de la diminution du nombre de bandes de circulation en sortie de ville ;
- du réaménagement des carrefours et de l'arrêt Suède en vue de favoriser le franchissement par les piétons depuis l'arrêt de la STIB ;
- du déplacement de la station Villo ;
- de toute autre mesure d'amélioration de la sécurité ?

Quelles sont vos conclusions en toutes ces matières ?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*). - *Uit een recente studie blijkt dat er zich de afgelopen vier jaar op de Fonsnylaan heel wat ongevallen hebben voorgedaan, vooral tussen de Zwedenstraat en de Argonnestraat.*

In het kader van die studie werden een aantal ongevallen geanalyseerd en werd de veiligheid op de weg gecontroleerd. Een aantal problemen kwamen daardoor aan de oppervlakte. Fase 3 van

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

M. Pascal Smet, ministre. - L'avenue Fonsny a en effet été identifiée lors d'une récente étude comme étant une zone à concentration d'accidents. En quatre ans, de nombreux accidents ont ainsi été recensés entre la rue de Suède et la rue d'Argonne.

Dans le cadre de cette étude, les accidents ont été analysés et une inspection de sécurité routière a été menée, qui a mis en évidence une série de problématiques de sécurité routière. La phase 3 de

het onderzoek loopt nu en moet in drie soorten oplossingen uitmonden: herstellingen en aanpassingen, kortetermijnoplossingen en maatregelen voor de lange termijn. Het is de bedoeling om zo snel mogelijk in te grijpen en niet te wachten op de duurdere heraanleg van de laan.

Hoewel de betrokken zone reeds gedeeltelijk heraangelegd werd en de veiligheid van de voetgangers erop vooruitgegaan is, is de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit nog niet optimaal.

De aanleg van snelheidsbeperkende voorzieningen in de rest van de laan is niet vanzelfsprekend. Door de aanwezigheid van een tram-, bus- en taxibedding op nagenoeg hetzelfde niveau als de weg, is het niet mogelijk om plateaus aan te leggen zonder dat er eilandjes komen om het niveauverschil tussen trottoir en trambedding te overbruggen. Ook Berlijnse kussens zijn geen optie, omdat de weg niet gescheiden is van de trambedding. De automobilisten zouden de trambedding ten onrechte gebruiken om de kussens te omzeilen.

We gaan na hoe we de markering voor de actieve weggebruiker op korte termijn kunnen verbeteren. Op middellange termijn rekenen we op het richtschema voor de Zuidwijk. In dat kader komt er een kleine tunnel voor de tram.

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- *Dat wordt vast prachtig!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Uw partij was het toch eens met die maatregelen? Het resultaat zal misschien niet prachtig zijn, maar zal wel een oplossing bieden voor de problemen. Er ligt inderdaad een richtschema ter studie voor de betreffende zone, met als hoofddoelstellingen toegankelijkheid en duurzame mobiliteit.*

l'étude est en cours actuellement. Elle vise la formulation de solutions de trois types :

- réparation et remise en conformité ;
- intervention rapidement mise en œuvre ;
- visions d'aménagement à plus long terme.

Le but est de pouvoir agir rapidement pour résoudre tout ce qui peut l'être le plus vite possible, sans attendre un éventuel réaménagement plus coûteux.

La zone identifiée a déjà fait l'objet d'un réaménagement partiel : amélioration des trottoirs et des traversées piétonnes dans l'axe des entrées de la gare. Si ces aménagements ont clairement amélioré la sécurité des piétons, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) n'est toutefois pas encore optimale au vu des dévers et de la faible largeur des îlots refuges.

La réalisation de dispositifs ralentisseurs de vitesse sur le reste de l'avenue est compliquée. En effet, la présence du site trams/bus/taxis quasi au niveau de la chaussée empêche la réalisation de plateaux sans création d'îlots pour récupérer la différence de niveau entre le trottoir et le site du tram. L'option des coussins berlinois ne peut pas non plus être envisagée, dans la mesure où aucune séparation entre la chaussée et le site propre du tram n'existe. Cela entraînerait une utilisation abusive du site des trams/bus/taxis par les automobilistes qui contourneraient les coussins.

Nous vérifions de quelle manière le marquage peut être amélioré à court terme pour les usagers actifs de la route. À moyen terme, nous comptons sur le schéma directeur Midi, qui sera réalisé en plusieurs étapes. Comme vous le savez, nous allons créer un petit tunnel pour le tram.

M. Alain Maron (Ecolo).- Cela va être magnifique !

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous rappelle que votre parti était d'accord avec ces mesures. Ce ne sera peut-être pas magnifique, mais cela permettra de répondre à la problématique soulevée.

Comme vous l'avez justement signalé, la zone fait l'objet d'un schéma directeur en cours d'étude. Ses

De voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (Ecolo) *(in het Frans).*- *Waarom zouden er op die plaats geen verkeersdrempels mogelijk zijn? Als ik zie hoe de trambedding daar is aangelegd, lijkt het mij weinig waarschijnlijk dat autobestuurders in de verleiding zullen komen die te gebruiken. En als dat toch zou gebeuren, dan zou het volstaan om het autoverkeer over één rijstrook de stad uit te leiden, om de risico's te beperken.*

Ter hoogte van de zuidelijke gang van het Zuidstation zou er maar één rijstrook mogen zijn. Ook voor fietsers is het daar gevaarlijk. Ze moeten erlangs om een eindje verder een correct aangelegde gewestelijke fietsroute richting Vorst en Wiels te kunnen nemen.

De veiligheid aan de zuidelijke gang kan nochtans verbeterd worden met relatief eenvoudige ingrepen, die snel uitgevoerd kunnen worden en geen invloed op het richtschema hebben. Zo zou men het autoverkeer tot aan die zuidelijke gang over één rijstrook kunnen laten verlopen en zou men de Villostelplaats kunnen verplaatsen.

principaux objectifs, en termes de mobilité, sont l'accessibilité et la mobilité durable.

Pour résumer, la troisième phase de l'étude est en cours. Elle a pour objectif d'évaluer comment améliorer la situation. Je vais aller plus loin qu'une simple remise en conformité et voir si, à plus long terme, dans le cadre du schéma directeur, il est possible d'intervenir plus structurellement. Une telle démarche prend évidemment plus de temps, car elle a plus d'impact sur toute la mobilité du quartier.

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

M. Alain Maron (Ecolo).- D'abord, je ne comprends pas bien l'argumentation selon laquelle on ne peut pas installer de casse-vitesse ou de coussins berlinois à cet endroit parce que cela permettrait aux automobilistes de grimper sur le site propre ou que cela les inciterait à le faire. Vu la configuration du site propre, je vois très mal comment les voitures monteraient dessus à cet endroit. À ma connaissance, cela n'arrive d'ailleurs jamais aujourd'hui. Et si c'était vraiment le cas, une solution pour limiter les risques consisterait à n'avoir qu'une seule bande de circulation automobile en sortie de ville.

À l'endroit où quelques travaux viennent d'être effectués à la sortie de la gare, près de la rue d'Angleterre, la circulation a été réduite à une bande et demie au lieu de deux bandes. L'accès s'élargit ensuite à deux bandes pour aboutir à des divisions au carrefour suivant, avec une bande pour tourner à gauche, une pour aller à droite et une pour aller au centre.

Quoi qu'il en soit, à la hauteur du couloir sud, il ne devrait toujours y avoir qu'une seule bande de circulation.

Pour la circulation cycliste aussi, la situation est dangereuse, car un itinéraire régional cycliste correctement aménagé commence juste un peu plus loin pour rejoindre Forest et le Wiels. Ce tracé est dangereux pour les cyclistes, tout comme pour les piétons, les personnes à mobilité réduite (PMR) et les enfants, alors qu'il existe des solutions relativement simples à mettre en œuvre rapidement, sans attendre le schéma directeur : réduire la circulation automobile à une bande au

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In 2009 heb ik zo'n plan uitgewerkt, maar dat is nooit uitgevoerd.*

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- *Op wat kleine, recente ingrepen na is er helemaal niets gebeurd.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We zullen het probleem opnieuw bekijken, maar waarom werd de oplossing die ik in 2009 voorstelde niet uitgevoerd door de vorige regering, waarvan ook Ecolo deel uitmaakte?*

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- *Ik vraag dat er resultaat geboekt wordt en betreur dat de maatregelen niet uitgevoerd werden.*

(Samenspraak)

Het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) bestudeerde de situatie in de wijk. Er is een richtschema. Toen Ecolo in de regering zat, interpeleerde ik de heer Picqué meermaals over het feit dat er in dit dossier geen vooruitgang geboekt werd.

In afwachting van het richtschema voor de Zuidwijk en de uitvoering daarvan, zijn er dringende maatregelen nodig. De werken aan de Engelandstraat tonen aan dat kleine interventies de verkeerssituatie kunnen verbeteren. De bestaande situatie mag geen jaren meer aanhouden.

moins jusqu'au couloir sud et déplacer la station Villo, installée en dépit du bon sens.

M. Pascal Smet, ministre.- Sauf erreur de ma part, j'avais élaboré ce type de plan en 2009. Il n'a jamais été exécuté.

M. Alain Maron (Ecolo).- Rien n'a été fait jusqu'à présent, hormis de tout petits réaménagements ces derniers mois.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas siégé dans l'exécutif pendant cinq ans, mais je vous dis simplement que la solution que vous proposez était déjà sur la table en 2009. Je constate que, cinq ans plus tard, elle n'a pas été mise en œuvre.

Ma réponse initiale avait pour objectif de circonscrire cet aspect sans avoir à être désagréable comme je viens de le faire. Nous allons réexaminer la question : pourquoi cette solution n'a-t-elle pas été mise en œuvre sous la précédente législature, lorsque votre parti siégeait au gouvernement ?

M. Alain Maron (Ecolo).- Je ne vous demande pas de faire de la cryptopolitique, je vous demande des résultats. Je regrette que cela n'ait pas été fait.

(Colloques)

Au cours de la précédente législature, j'ai interpellé M. Picqué à de nombreuses reprises sur ce quartier, y compris sur les aspects qui nous intéressent aujourd'hui. L'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) et d'autres ont mené des études sur le sujet. Un schéma directeur existe. J'ai donc interpellé le ministre-président à la manœuvre, alors que nous étions dans la majorité, lui demandant pourquoi le dossier ne progressait pas.

Je me réjouis d'entendre que vous souhaitez faire avancer le dossier, mais, dans l'attente d'un schéma directeur pour le quartier du Midi - qui ne me convainc pas totalement, mais soit - et avant sa mise en œuvre, des mesures urgentes doivent être prises.

Les travaux réalisés au cours des derniers mois dans la rue d'Angleterre nous indiquent que de petites interventions peuvent, dès maintenant, améliorer la sécurité de la zone. La situation

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

betreffende "de daling van de controles op
het MIVB-net in 2014".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN DE HEER ERIC BOTT,**

betreffende "een nieuw type fraude op de
MIVB-netten".

De voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de
indieners, en met instemming van de minister,
worden de mondelinge vragen naar een volgende
vergadering verschoven.

*(De heer Pierre Kompany, tweede ondervoorzitter,
treedt opnieuw als voorzitter op)*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
ERIC BOTT**

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

betreffende "de plaatsing van
defibrillatoren op het Brussels metronet en
de bekwaamheid van het MIVB-personeel
om eerste hulp aan te bieden".

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (FDF) *(in het Frans).*- *Enkele
maanden geleden, werd er na de dood van drie
voetballers uit een Anderlechtse club beslist dat
alle sportcentra met defibrillatoren uitgerust*

actuelle ne peut perdurer des années encore.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN
GOIDSENHOVEN**

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

concernant "la diminution des contrôles sur
le réseau de la STIB en 2014".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. ERIC
BOTT,**

concernant "un nouveau type de fraude sur
les réseaux de la STIB".

M. le président.- À la demande conjointe des
auteurs, et avec l'accord du ministre, les questions
orales sont reportées à une prochaine réunion.

*(M. Pierre Kompany, deuxième vice-président,
reprend place au fauteuil présidentiel)*

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

concernant "le placement de défibrillateurs
sur le réseau de métro bruxellois et la
capacité des employés de la STIB à
appliquer les premiers gestes de secours".

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

M. Eric Bott (FDF).- Il y a quelques mois, à la
suite du décès de trois footballeurs d'âges
différents, il avait été décidé que les infrastructures
sportives soient équipées de défibrillateurs. Je

moesten worden en dat de leden eerste hulp moesten leren bieden.

Omdat het beter is te voorkomen dan te genezen, moeten we overwegen om het Brusselse metronetwerk, dat 50 km lang is en 150 miljoen passagiers vervoert, met defibrillatoren uit te rusten. De metro is bovendien slecht bereikbaar voor de hulpdiensten.

Heeft de MIVB in het verleden al overwogen om defibrillatoren in de metro te plaatsen? Wat gebeurt er wanneer een passagier onwel wordt op het ogenblik dat de metro stilstaat of zich tussen twee stations bevindt? Hebben de werknemers van de MIVB een opleiding eerste hulp genoten?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB heeft wel degelijk de mogelijkheid onderzocht om in alle metrostations defibrillatoren te plaatsen, maar heeft uiteindelijk beslist om dat toch niet te doen. Omdat de aangevoerde argumenten me niet geheel overtuigen, zal ik de MIVB vragen om het dossier opnieuw te bekijken.*

De MIVB meent dat de defibrillatoren achter slot en grendel geplaatst zouden moeten worden om vandalisme, diefstal of beschadiging te voorkomen. Dat zou het nut van de maatregel doen dalen. Bovendien zou de impact te beperkt zijn in verhouding tot de inspanningen op budgettair en organisatorisch vlak.

Als een persoon onwel wordt in de metro, verwittigt het MIVB-personeel onmiddellijk de hulpdiensten en stelt ze alles in het werk om de gezondheidstoestand van de persoon te stabiliseren. De hulpdiensten kunnen zeer snel ter plaatse zijn en de metrostations zijn doorgaans niet

rappelle que, samedi, il y a encore eu un mort sur un terrain de football à Anderlecht au sein d'un club de l'Association belge des sports du samedi amateurs (Absba).

Il est très important d'avoir des défibrillateurs dans les centres sportifs et que des membres de chaque club soient formés aux premiers gestes d'usage en matière de secourisme. La réflexion sur l'installation de ce type de matériel mérite, selon moi, d'être creusée et développée, notamment en ce qui concerne les transports en commun, parce qu'il vaut mieux prévenir que guérir.

Je cible par exemple le métro bruxellois étendu sur plus de 50 kilomètres, transportant chaque année plus de 150 millions de passagers et peu accessible aux ambulances et pompiers en cas d'intervention urgente.

La STIB a-t-elle déjà envisagé le placement de défibrillateurs dans le métro ? Que se passe-t-il si un individu fait un malaise au moment où le métro est à l'arrêt ou en panne entre deux stations ? Dans quelle proportion les employés de la STIB ont-ils reçu des informations, voire une formation en cas d'intervention de premiers secours ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Après avoir évalué la possibilité d'installer des défibrillateurs automatiques dans ses stations, la STIB a finalement renoncé à le faire pour diverses raisons. N'étant pas convaincu par les arguments invoqués par la STIB, je vais la prier de réexaminer ce dossier.

Selon la STIB, il faudrait en effet déployer ce dispositif de manière étendue et assurer la formation et le suivi du personnel à son utilisation. Pour éviter le vandalisme, le vol ou les détériorations, les défibrillateurs devraient être ensuite être sous clef et sécurisés, diminuant d'autant l'intérêt de leur installation. Tout cela exigerait un effort très important, tant sur le plan budgétaire que sur le plan organisationnel, pour un impact jugé relativement limité par la STIB.

Si une personne fait un malaise dans le métro, le personnel de la STIB axe prioritairement son intervention sur l'appel immédiat des services de

ver van een ziekenhuis verwijderd.

Als een persoon onwel wordt tussen twee haltes in, rijdt de metro voort tot het volgende station, waar hij stil blijft staan tot de hulpdiensten zijn gearriveerd en de persoon is geëvacueerd.

Als het voertuig tussen twee haltes in panne valt, wordt de stroom in dat deel van het metronet uitgeschakeld om de hulpdiensten toegang te bieden tot de persoon in nood.

Momenteel beschikken 348 MIVB-medewerkers over een EHBO-brevet. Zij volgen elk jaar een opfrissingscursus. In alle Kiosken is een EHBO-koffer aanwezig.

De beslissing van de MIVB dateert van 2010. Aangezien de situatie ondertussen veranderd is, zal ik de MIVB vragen om het dossier opnieuw te evalueren.

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (FDF) *(in het Frans).*- *Alle sportcentra moeten met een defibrillator uitgerust zijn, en voor zover ik weet werden die nog nooit geïncidantiseerd. Ik hoop van harte dat de MIVB haar standpunt zal herzien.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
HERVÉ DOYEN**

secours et met tout en œuvre pour assurer la stabilité de l'état de santé de la personne en attendant l'arrivée des secours.

Les stations de métro de la STIB sont situées à faible distance de nombreux hôpitaux et les services de secours - spécialisés dans ce type d'interventions - peuvent très rapidement être sur place afin d'intervenir.

Si une personne fait un malaise alors qu'une rame se trouve entre deux arrêts, le train continue jusqu'à la station suivante et y restera immobilisé jusqu'à l'arrivée des secours et l'évacuation de la personne par leurs soins.

Si cela se produit alors que la rame est en panne entre deux arrêts, et ne peut donc être déplacée, la procédure prévoit d'appeler les secours et de couper le courant dans cette section du métro afin de permettre aux équipes de secours de descendre dans le tunnel pour rejoindre la personne concernée.

Au niveau de l'encadrement du personnel, 348 agents de la STIB sont formés aux premiers secours et suivent, conformément à la législation, un recyclage annuel. Les Kiosks disposent par ailleurs de coffres contenant le matériel pour les premiers soins.

La STIB avait pris cette décision de ne pas déployer le dispositif en 2010. Puisque dans l'intervalle, la situation a évolué, je vais demander à la STIB de réévaluer le dossier.

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

M. Eric Bott (FDF).- Actuellement, tous les centres sportifs doivent être dotés d'un défibrillateur. Je n'ai pas eu d'écho concernant d'éventuels actes de vandalisme commis sur ces défibrillateurs. La STIB devrait dès lors revoir sa position et prévoir l'installation de ces dispositifs entre les rames, à l'attention des usagers, et notamment des personnes âgées.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

**betreffende "de heraanleg van het bareel
van Sint-Gillis".**

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans)*.- *De bareel van Sint-Gillis, met tal van winkels, scholen en het gemeentehuis van Sint-Gillis, is een drukke verkeersas waar het autoverkeer en verschillende bus- en tramlijnen samenkomen. Er gebeuren dan ook regelmatig ongevallen. De bareel lijkt op een rotonde, maar is in werkelijkheid een gewoon kruispunt.*

In 2012 werd een stedenbouwkundige vergunning afgegeven voor de aanleg van een beveiligde voetgangersoversteekplaats en een rotonde. Die werkzaamheden moesten in 2014 rond zijn.

De chaotische situatie ter plaatse leidt tot opstoppingen en vertraging in de zijstraten, wat dan weer stress veroorzaakt bij de chauffeurs, buurtbewoners en fietsers.

Door werkzaamheden in de wijk zou Brussel Mobiliteit de heraanleg van de rotonde in 2014 niet hebben kunnen uitvoeren en zijn de werken uitgesteld tot in 2016. Klopt dat? Hoe komt het dat andere werkzaamheden voorrang hebben gekregen?

De bareel moet nochtans dringend heraangelegd worden. Hoe zult u beletten dat de werkzaamheden weer op de lange baan worden geschoven? Welke termijnen werden nu vastgelegd voor de uitvoering van de werkzaamheden?

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

**concernant "le réaménagement de la
Barrière de Saint-Gilles".**

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

M. Hervé Doyen (cdH).- La barrière de Saint-Gilles, lieu accidentogène que tous les Bruxellois connaissent bien, est un axe-clé de la capitale, où le trafic automobile rencontre plusieurs lignes de bus et de trams, auxquelles s'ajoute une activité intense due à la présence de nombreux magasins, de plusieurs écoles et de la maison communale de Saint-Gilles.

La barrière de Saint-Gilles est un axe qui ressemble parfaitement à un rond-point, mais qui est en réalité un simple carrefour. Il est intéressant d'emprunter cet axe et de distinguer les conducteurs qui en connaissent la particularité et ceux qui le considèrent comme un rond-point. Avec, qui plus est, une circulation dense, il est évidemment follement dangereux pour tous les types d'usagers.

Pour mémoire, un permis d'urbanisme a été obtenu en 2012 et la fin des travaux avait été fixée pour l'année 2014. Ces travaux concernaient la réalisation d'un passage pour piétons sécurisé et la mise en œuvre d'un rond-point qui permettrait de réduire la vitesse automobile et de mieux canaliser le trafic.

Par ailleurs, le capharnaüm local qui règne sur cet axe contribue aux problèmes de congestion et de ralentissements sur les axes connexes, avec pour effet d'engendrer du stress chez les conducteurs des transports publics, chez les automobilistes - les employés qui se rendent au travail, les parents qui déposent leurs enfants à l'école - et les riverains qui subissent les nuisances sonores. Et je n'évoque même pas le stress des cyclistes qui doivent emprunter le rond-point !

Il semblerait que la réalisation de travaux dans le quartier ait empêché Bruxelles Mobilité de réaliser le réaménagement du rond-point en 2014 et qu'aucun chantier ne soit prévu pour 2015, voire

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *De heraanleg van de Paul Dejaerlaan krijgt momenteel voorrang, want de sporen van tramlijn 81 moeten vernieuwd worden en de tramhaltes worden grondig aangepakt.*

De Paul Dejaerlaan geeft uit op het schitterend gemeentehuis van Sint-Gillis aan het Van Meenenplein, dat voor mijn part verkeersvrij mag worden gemaakt!

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans). - *Maar dan zonder ondergrondse parking! Houd er gewoon de auto's weg.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *De gemeente Sint-Gillis verzet zich tegen een gelijktijdige uitvoering van beide werkzaamheden, omdat ze de hinder voor de omwonenden wil beperken.*

De werkzaamheden aan de Paul Dejaerlaan konden niet vroeger starten, omdat de Théodore Verhaegenstraat in 2014 werd heraangelegd.

Zodra de heraanleg van de Paul Dejaerlaan klaar is, wordt er gestart met de aanleg van de beveiligde voetgangersoversteekplaats. Op vraag van de gemeente Sint-Gillis kan dat dus pas in 2017.

- *Het incident is gesloten.*

(De heer Hervé Doyen, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

pour 2016. Pouvez-vous me confirmer ces informations ? Comment expliquez-vous que d'autres chantiers soient devenus prioritaires ?

Le réaménagement de la barrière de Saint-Gilles est pourtant urgent à mes yeux. Dès lors, comment s'assurer que d'autres travaux ne retardent pas indéfiniment ce chantier ? Quels sont les nouveaux délais fixés pour la mise en œuvre de ce chantier ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Des travaux de réaménagement sont en cours avenue Paul Dejaer. Ceux-ci sont prioritaires parce qu'ils concernent le tram, en l'espèce la ligne 81, dont les voies doivent être renouvelées. Cette occasion est mise à profit pour améliorer les arrêts de tram et réaménager l'ensemble de l'avenue de façade à façade.

L'avenue Paul Dejaer donne sur le magnifique hôtel de ville de Saint-Gilles et méritait depuis longtemps de voir mis en valeur son caractère urbanistique. À titre personnel, je suggérerais même de piétonniser la place Van Meenen !

M. Alain Maron. - Mais pas en faisant un parking souterrain ! Juste en retirant les voitures.

M. Pascal Smet, ministre. - La commune de Saint-Gilles considère que la réalisation simultanée des deux chantiers n'est pas envisageable, et ce afin de limiter les nuisances en matière d'accessibilité du quartier et les nuisances pour les riverains.

Les travaux n'ont pu commencer plus tôt en raison du réaménagement de la rue Théodore Verhaegen, terminé en 2014, pour des raisons similaires à celles évoquées précédemment.

Lorsque ces chantiers seront conclus, les travaux des passages pour piétons de la barrière de Saint-Gilles seront mis en œuvre. Les travaux de son réaménagement en tant que tel ne pourront pas commencer avant 2017, à la demande de la commune de Saint-Gilles.

- *L'incident est clos.*

(M. Hervé Doyen, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PIERRE KOMPANY**

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

**betreffende "het opfrissen van de
zebrapaden op de gewestwegen".**

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*-
*In het Brussels Gewest is een groot aantal
zebrapaden vervaagd. Wie is bevoegd voor het
aanbrengen van de wegmarkeringen?*

*Het is zeer belangrijk dat voetgangers zich in de
stad veilig kunnen verplaatsen, vooral op de
gewestwegen, waar het verkeer erg druk is, en op
plaatsen waar ze via de zebrapaden haltes voor het
openbaar vervoer of scholen kunnen bereiken.
Zwakke weggebruikers mogen bij het oversteken
geen gevaar lopen.*

*Hoe zorgt u ervoor dat de wegmarkeringen
opnieuw worden aangebracht? Wie moet
vaststellen of ze goed zichtbaar zijn? Hoeveel
markeringen werden in 2014 herschilderd? Welke
krijgen voorrang? Aan welk tempo wordt een
zebrapad herschilderd? Kunnen we investeren in
oplossingen die op langere termijn niet vervagen?*

*Welk veiligheidsbeleid voert u inzake zebrapaden?
Hoe kunnen we de markering op de drukste
verkeersassen duidelijker maken? Kunnen we geen
andere middelen inzetten om autobestuurders te
waarschuwen dat ze een zebrapad naderen?
Kunnen we er niet voor zorgen dat overstekende
voetgangers zichtbaarder worden? Wanneer het
donker is of het regent, zien de andere
weggebruikers de voetgangers immers pas heel
laat.*

**QUESTION ORALE 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,**

**concernant "le rafraîchissement des
passages pour piétons sur les voiries
régionales".**

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Plusieurs passages
pour piétons de la capitale sont largement effacés.
C'est notamment le cas sur une voirie régionale,
rue Théodore Verhaegen à Saint-Gilles, où douze
d'entre eux sont en train de disparaître. Dans
pareille situation, à qui revient la responsabilité de
repeindre la signalétique au sol ?

Selon la presse, dans ce cas précis, étant donné le
nombre d'intervenants, personne ne prend ses
responsabilités pour résoudre un problème de
sécurité pourtant connu des services respectifs.

Or, la sécurité des piétons en milieu urbain est un
enjeu primordial, surtout sur les voiries régionales
où le trafic est particulièrement dense, mais aussi
lorsque les passages pour piétons desservent les
quais d'embarquement ou de débarquement des
transports en commun et mènent aux écoles. Il est
important que les usagers faibles ne soient pas
obligés de se mettre en danger en traversant la
voirie.

Au-delà de l'exemple évoqué ci-dessus, comment
procédez-vous au rafraîchissement des marquages
au sol sur les voiries régionales ? Qui est
responsable de constater l'efficacité des marquages
au sol ? Combien de rafraîchissements ont-ils été
réalisés en 2014 ? Selon quelles priorités ? À quel
rythme un passage pour piétons est-il repeint ?
Peut-on envisager des investissements "en dur"
susceptibles de réduire le processus d'estompement
des zones peintes ?

Quelle politique de sécurité préconisez-vous au
niveau des passages pour piétons ? Comment
renforcer la signalétique sur les axes les plus

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *De firma die de wegmarkeringen jaarlijks opnieuw aanbrengt, begint op dezelfde plaats als waar ze het vorige jaar startte, zodat er net een jaar tussen zit. Ze werkt straat per straat af op basis van een plan uit 2004.*

Het personeel dat de markeringen aanbrengt, start met een handmatig aangebrachte laag verf. Daarna brengt ze machinaal een tweede laag aan. Tussen die twee operaties kan wat tijd liggen. Afhankelijk van het budget wordt de laag verf vervangen door een laag thermoplast als er binnen de drie jaar geen asfalteringswerken gepland zijn. Thermoplast is beter tegen slijtage bestand dan verf.

Als de markeringen na een jaar niet meer zichtbaar zijn, wordt een nieuwe laag thermoplast aangebracht. Een onpartijdige instelling beoordeelt de efficiëntie van de wegmarkeringen.

Normaal worden de markeringen jaarlijks opnieuw aangebracht, maar als er klachten komen over de zichtbaarheid, worden ze op de betrokken plaatsen een tweede keer herschilderd.

Bij de heraanleg van straten kiezen we voor een hard, wit materiaal voor de zebrapaden, zoals witte klinkers. Die worden echter vuil en daardoor ook minder zichtbaar. En ze reflecteren niet. We zouden overal thermoplast kunnen gebruiken, maar dat is een stuk duurder.

Er zijn twee soorten zebrapaden. Bij de eerste soort zijn er verkeerslichten en is het meestal niet nodig extra signalisatie aan te brengen.

sensibles ? Au-delà du marquage au sol, ne doit-on pas se munir systématiquement d'autres outils permettant à la fois d'avertir les automobilistes de la présence d'un passage pour piétons, mais aussi de leur assurer une meilleure visibilité lorsqu'ils s'engagent sur la voirie, l'idéal étant qu'ils soient vus bien avant d'entrer dans le champ d'éclairage des phares des voitures ? En effet, le soir et la nuit comme par temps de pluie, les piétons sont généralement peu visibles pour les autres usagers de la voirie.

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

M. Pascal Smet, ministre. - En principe, l'entreprise commence à rafraîchir les marquages routiers là où elle a commencé l'année précédente, cela afin de respecter un délai d'un an entre deux rafraîchissements. Le rafraîchissement se fait axe par axe sur la base du plan de 2004 : "Travaux de marquage. Découpage en tronçons et planification". Ce plan stipule, par voirie, les heures pendant lesquelles l'entrepreneur peut intervenir et divise les voiries en tronçons numérotés.

En règle générale, l'entreprise commence par la pose manuelle de la couche de peinture et poursuit par la pose mécanique de celle-ci. Un décalage peut survenir entre les deux opérations, dû aux intempéries, à l'attente d'une autorisation de police, etc. En fonction du budget disponible, si aucune opération d'asphaltage de la voirie n'est prévue dans les trois ans, la couche de peinture est remplacée par une couche de thermoplastique, un matériau d'une épaisseur de 3mm dont la durée de vie est supérieure.

La pertinence d'un entretien de ce type de marquages routiers varie. S'il est jugé qu'ils ne seront plus visibles dans un an, une nouvelle couche de thermoplastique est appliquée. L'efficacité des marquages est contrôlée par un organisme impartial.

En règle générale, pour autant que le budget soit disponible, un rafraîchissement des marquages est réalisé annuellement. Toutefois, en cas de plaintes quant à la visibilité de celles-ci, l'administration procède à un deuxième rafraîchissement aux endroits où ils sont fortement et prématurément usés par la densité de la circulation.

Bij de zebrapaden zonder verkeerslichten moeten we de voetganger zichtbaarder maken. Momenteel plaatst het gewest verlichte verkeersborden, die sterker de aandacht van de bestuurders trekken dan klassieke borden. Rond scholen voeren we een zone 30 in.

En ce qui concerne les investissements en dur, des passages piétons sont réalisés lors de nouveaux aménagements de voiries avec un matériau blanc, comme des clinkers en pierre naturelle. Il faut toutefois signaler que, si ce matériau ne s'use pas comme de la peinture, il se salit, ce qui en réduit sensiblement la visibilité. Par ailleurs, il n'existe pas, dans ce cas, de rétro réflexion. La possibilité de poser du thermoplastique en lieu et place de la peinture existe, mais cela implique une augmentation très sensible du budget.

Il faut distinguer deux types de passages pour piétons. D'abord, les passages pour piétons gérés par feux, situés en carrefour ou hors carrefour. A priori, sauf besoin de sécurisation particulier, il n'y a pas lieu de prévoir, dans de tels cas, d'aménagement spécifique.

Ensuite, il y a les passages pour piétons non gérés par feux situés en carrefour ou hors carrefour. Dans ces cas-là, il est nécessaire d'augmenter la visibilité du piéton. La Région procède également à la pose de panneaux à éclairage incorporé, qui attirent plus l'attention du conducteur que la signalisation classique, et à la mise en zone 30 des abords d'écoles.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

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

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Hopelijk komt er een diepgaande analyse naar de voor- en nadelen van verf en thermoplast. Zebrapaden moeten goed zichtbaar blijven.*

M. Pierre Kompany (cdH).- J'espère qu'une analyse sérieuse sera réalisée sur le thermoplastique et la peinture. Nous devons nous assurer de la durabilité des rafraîchissements des passages pour piétons.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

(De heer Pierre Kompany, tweede ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

(M. Pierre Kompany, deuxième vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

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

**betreffende "de toegankelijkheid van de
bussen voor kinderwagens".**

**concernant "l'accessibilité des bus pour les
poussettes".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Volgens het MIVB-reglement moeten de reizigers hun buggy inklappen voordat ze in de bus stappen en moeten ze vooraan instappen als dat ook voor de andere reizigers geldt. Dat betekent dat ze niet alleen het kind uit de buggy moeten halen, maar ook alle voorwerpen die in de opbergmandjes zitten.

Het is overigens ook niet raadzaam om een buggy te plooiën in een bus die zich in beweging zet. Dat is niet alleen gevaarlijk voor de volwassene en het kind, maar ook voor de medereizigers. Plooibare buggy's zijn bovendien minder geschikt voor jonge baby's, omdat ze de schokken minder goed opvangen.

Wanneer vooraan moet worden ingestapt, belemmert een buggy in de smalle gang vooraan de reizigers die naar achter door willen schuiven, wat oponthoud en spanningen creëert.

Waarom werd het reglement op dit vlak niet aangepast?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Dankzij bredere deuren en de veralgemening van de lage instap worden bussen alsmaar gemakkelijker toegankelijk. Het aantal reizigers is de afgelopen jaren echter sterk gestegen, en daarmee ook het aantal reizigers met buggy's, trolleys of honden.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le règlement de la STIB stipule que, pour accéder à un véhicule avec une poussette, celle-ci doit être repliée et, lorsque c'est le cas pour les autres voyageurs, la montée à l'avant s'applique. Pourtant, pour replier une poussette, il faut que cette dernière soit non seulement libre d'enfant, mais aussi que les paniers servant à transporter d'autres effets soient vides. Replier la poussette avec l'enfant à l'intérieur, au cas où il se serait endormi, risque tout simplement d'entrer dans le registre de la maltraitance.

Par ailleurs, replier une poussette tout en tenant un enfant en bas âge quand on se trouve dans un bus qui se met en mouvement est un exercice pour le moins déconseillé en termes de sécurité, tant pour l'adulte que pour l'enfant et les voyageurs environnants.

Enfin, en termes de bien-être de l'enfant, il faut savoir que les poussettes pliables ne sont absolument pas adaptées aux bébés les plus jeunes et que leur usage peut même présenter un risque pour leur santé, puisqu'ils sont trop fragiles pour encaisser des chocs.

En ce qui concerne la montée à l'avant, particulièrement en cas d'affluence, la présence d'une poussette dans l'étroit couloir de la partie avant du bus représente une gêne pour la circulation dans le véhicule et constitue in fine un facteur de perte de vitesse commerciale. Cette situation est fréquemment cause de tensions entre voyageurs ou entre voyageurs avec poussette et conducteurs.

Pourquoi le règlement n'est-il pas adapté à la pratique la plus facile pour toutes et tous ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- À la suite du renouvellement constant du parc de véhicules de la STIB, l'accessibilité des bus est de plus en plus aisée, grâce à la généralisation progressive du plancher bas et à l'adoption de larges portes.

Il est cependant vrai aussi que le nombre d'utilisateurs des transports en commun a

De binneninrichting van de bussen werd bestudeerd om een vlotte doorstroming vooraan in de bus te waarborgen. Het aantal gelede bussen zal bovendien verdubbeld worden in het kader van het nieuwe busplan.

De reizigersgids bepaalt dat plooibare buggy's gratis mogen worden meegenomen en dat zij niet ingeklapt moeten worden als er voldoende plaats beschikbaar is. Ze moeten wel worden ingeklapt als het druk is, uit respect voor de andere reizigers. Aan boord van het voertuig worden de personen met een buggy bovendien verzocht om de vrije doorgang van de andere reizigers niet te belemmeren. Sommige bussen beschikken over een speciale ruimte voor buggy's.

Tot zover de regel. In de praktijk is het evenwel onmogelijk voor een persoon die met een kind reist, om de buggy in te klappen alvorens in de bus te stappen. Het algemeen belang verplicht de MIVB om maatregelen te nemen om de doorstroming binnen de voertuigen te waarborgen, maar als iedereen zijn gezond verstand gebruikt en het nodige respect opbrengt, kunnen er al heel wat problemen worden vermeden.

De verplichting om vooraan in te stappen heeft tot doel de zichtbaarheid van de reizigers voor de chauffeur te verbeteren, met inbegrip van de reizigers met een buggy, wat ook de veiligheid ten goede komt.

De standaardbussen beschikken niet over een ontwaardingstoestel ter hoogte van de tweede deur, maar het aantal harmonicabussen zal de komende maanden opgevoerd worden. In die voertuigen zal er geen probleem meer zijn. Wij willen eerst de drukste lijnen versterken, voordat we het publiek sensibiliseren en de chauffeurs opleiden.

nettement augmenté ces dernières années. Le nombre de poussettes, mais également de charrettes pour faire les courses, ou de chiens, a augmenté aussi.

Le diagramme intérieur de l'ensemble des autobus a également été étudié afin de permettre un passage aisé au niveau de l'essieu avant. Avec la livraison récente de 172 nouveaux autobus, et dans le cadre de la mise en œuvre du futur plan directeur des bus, la proportion de véhicules articulés sera doublée.

Le Guide du voyageur stipule que les poussettes pliables sont transportées gratuitement et que, s'il y a assez de place disponible, elles n'ont pas besoin d'être repliées. Il faut par contre les replier en cas de grande affluence, par respect pour les autres voyageurs. Une fois à bord du véhicule, les personnes avec une poussette sont invitées à se ranger pour laisser le passage libre pour les autres usagers. Certaines plates-formes sont aménagées pour accueillir ces poussettes.

Bien entendu, il y a la règle et l'esprit de la règle. Il est évident que replier une poussette avec un enfant dedans avant de monter dans un bus ou un tram est tout simplement impossible. Cependant, l'intérêt général oblige la STIB à prendre des mesures pour éviter le blocage de la circulation dans ses véhicules. C'est une question de bon sens et de respect. Si chacun adhère à ces principes, nombre de désagréments peuvent être évités.

L'obligation de monter à l'avant du bus pour tous les voyageurs a notamment pour objectif d'augmenter la visibilité des voyageurs par le chauffeur, y compris donc des voyageurs avec une poussette, et d'augmenter ainsi également la sécurité de l'enfant. Les autobus standard actuels ne disposent pas d'un valideur à hauteur de la deuxième porte, mais, comme je le précisais, le nombre de véhicules articulés va augmenter dans les prochains mois. Dans ces véhicules, le problème sera résolu.

Notre priorité est de renforcer les lignes fort fréquentées, puis de sensibiliser le public et de former nos chauffeurs. Nous sommes d'accord : le règlement est une chose, la pratique, une autre et le bon sens, encore une autre. Espérons que le bon sens guide les Bruxellois.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat er nieuwe gelede bussen komen, maar die bussen worden niet in heel Brussel ingezet.*

Bovendien is het voor toeristen of slecht geïnformeerde reizigers niet altijd duidelijk waar ze met een buggy mogen opstappen en bevindt de ruimte voor buggy's zich niet langer meer ter hoogte van de derde deur, wat tot verwarring leidt bij de vaste reizigers.

Als het druk is, is het bijzonder moeilijk om de ruimte voor buggy's te bereiken als je vooraan instapt. Sommige chauffeurs lijken evenwel het reglement strikt te willen toepassen, ook al druist dat tegen het gezond verstand in. Dat leidt onvermijdelijk tot spanningen. Het gaat niet om een probleem van zwartrijden, maar om een probleem van toegankelijkheid.

De meeste reizigers zijn overigens zeer verbaasd dat ze niet door de dubbele deur mogen instappen, aangezien dat het gemakkelijkst is voor iedereen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij zullen dit probleem bij de MIVB aankaarten.*

- 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,**

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je suis ravie de l'arrivée des nouveaux bus, même s'il n'est pas toujours évident, pour des personnes mal informées ou des touristes, de comprendre où ils peuvent monter dans ceux-ci avec leur poussette.

De plus, les usagers habitués à accéder à la plate-forme prévue pour les poussettes via la troisième porte, sont déconcertés de constater que celle-ci ne se trouve plus au même endroit. Enfin, les bus articulés ne circulent pas partout.

En cas d'affluence, il est très compliqué d'atteindre la plate-forme avec une poussette lorsqu'on monte dans le bus par l'avant. Or, les parents avec une poussette sont fréquemment confrontés à des chauffeurs qui entendent appliquer le règlement à la lettre, en dépit du bon sens. Cela provoque inévitablement certaines tensions.

Il ne s'agit pas d'un problème de fraude, mais d'accessibilité. La STIB pourrait à tout le moins veiller à ce que certains de ses chauffeurs n'entrent pas dans un dialogue de sourds avec des usagers, parce que le règlement exige que la poussette monte à l'avant. De telles situations sont malheureusement fréquentes, tant il semble difficile, pour certains chauffeurs, d'appliquer le règlement avec souplesse.

Par ailleurs, les usagers sont ahuris d'apprendre qu'ils n'ont pas le droit d'accéder au bus par la double porte, alors que c'est le moyen le plus facile pour tout le monde.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons relayer ce problème auprès de la STIB.

- 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,**

betreffende "de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan en de Buyllaan".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Een aantal maanden geleden antwoordde u op mijn interpellatie betreffende de heraanleg van de Buyllaan en Generaal Jacqueslaan dat de test inzake de beperking van het aantal rijstroken positief gebleken was, maar dat er nog geen beslissing genomen was over de precieze heraanleg en over de plaats van de parkeerstrook.*

Voor de Buyllaan deelde u mee dat de vroegere situatie hersteld zou worden, aangezien de reistijd van de MIVB-lijnen niet verbeterd was.

Vervolgens lichtte u de heraanleg toe in de pers. Helaas zijn de buurtbewoners niet erg blij met een aantal van uw keuzes, waaronder de aanleg van een parkeerstrook tussen de tramsporen en het autoverkeer in. Een aantal buurtbewoners dienden overigens een alternatief voorstel in dat overeenstemde met de doelstelling om het aantal rijstroken terug te dringen, maar kregen nooit een antwoord.

Het is jammer dat er beslist werd om de slechte situatie uit het verleden opnieuw in te voeren, terwijl iedereen behalve de gemeente achter een andere oplossing stond. Het is de gemeente die wijzigingen aangebracht heeft in de vergunningaanvraag die door de MIVB ingediend was. De MIVB en de gebruikers van lijnen 71, 25 en 94 betalen daar vandaag de prijs voor.

Waarom werden de inwoners van de Generaal Jacqueslaan niet geraadpleegd over de heraanleg van hun laan?

Waarom werd er geen andere maatregel genomen om de reistijd van de MIVB op de Buyllaan te verbeteren?

concernant "le réaménagement du boulevard Général Jacques et de l'avenue Buyl".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vous avais interpellé sur le réaménagement de l'avenue Buyl et du boulevard Général Jacques il y a quelques mois. Vous m'aviez répondu que le test de réduction du nombre de bandes dédiées à la circulation automobile sur le boulevard s'était révélé positif, mais qu'aucune décision n'avait encore été prise sur les modalités du réaménagement, comme l'emplacement de la bande de stationnement.

En ce qui concerne l'avenue Buyl, vous avez annoncé, vu la non-amélioration du temps de parcours des lignes de la STIB, un retour à la situation antérieure.

Depuis lors, vous avez communiqué l'annonce des réaménagements à la presse. Malheureusement, certaines modalités retenues, telles que le choix d'aménager la bande de stationnement du boulevard entre les voies de tram et la circulation automobile, posent problème aux riverains qui ne savent pas, par exemple, comment organiser un déménagement. Par ailleurs, un certain nombre d'entre eux vous ont soumis une proposition alternative, mais conforme à l'esprit des objectifs de réduction du nombre de bandes pour les voitures, et n'ont jamais reçu la moindre réaction de votre part.

Pour ce qui est de l'avenue Buyl, il est piquant de voir que, constatant qu'une solution qui était considérée par tous, sauf la commune, comme mauvaise n'apportait pas d'amélioration, la décision finale est de revenir à la situation antérieure, tout aussi mauvaise. Pour rappel, c'est la commune qui est revenue sur sa parole en apportant des modifications à la demande de permis introduite par la STIB. Aujourd'hui, l'impact du choix de l'immobilisme se fait sur le dos de la STIB et des usagers des lignes 71, 25 et 94.

Pourquoi les habitants du boulevard Général Jacques n'ont-ils pas été consultés sur les modalités du réaménagement de leur avenue ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het dossier van de heraanleg van de Buyllaan en de Generaal Jacqueslaan dateert van de vorige legislatuur. Waarom de bewoners in het verleden niet vaker geraadpleegd werden, moet u dus aan de vorige regering vragen.*

Om de reistijd op de Buyllaan te verbeteren, heb ik het ontwerp van de MIVB laten wijzigen, waardoor de haltes een betere ligging krijgen. Ook vluchtheuvels, de beveiliging van de wissels en de verkeerslichtbeïnvloeding kunnen de reistijd verbeteren.

Heel wat buurtbewoners, en zelfs leden van het wijkcomité, zouden wel degelijk tevreden zijn. Er vond wél een debat plaats over de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan. Het project werd zelfs even op losse schroeven gezet, maar uiteindelijk kozen we samen met de gemeente toch voor de oplossing die vanuit stedenbouwkundig oogpunt de voorkeur verdiende. Er komen bomen naast de tramrails, de auto's kunnen parkeren tussen de bomen en er komen aparte, verhoogde fietspaden naast de huizen, met een breder trottoir. Daarover zijn het geweest en de gemeente het eens geworden.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U hebt er duidelijk niets van begrepen. De*

Pourquoi aucune mesure n'est-elle prise pour améliorer le temps de parcours de la STIB sur l'avenue Buyl, qui constitue pourtant un point noir pour trois lignes importantes ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le réaménagement du boulevard Général Jacques et de l'avenue Buyl est un dossier hérité de la législature précédente.

En ce qui concerne l'avenue Buyl et les mesures prises pour améliorer le temps de parcours des lignes, j'ai fait modifier le projet de la STIB : les arrêts seront désormais plus judicieusement placés. Par exemple, le déplacement des arrêts au-delà du carrefour Buyl contribuera nettement à faciliter le passage du transport public. D'autres aménagements utiles servent aussi à l'amélioration du temps de parcours : construction de refuges, sécurisation des aiguillages et télécommandes de feux.

À ce que j'ai compris, de nombreux riverains, dont le comité de quartier, sont contents. On ne peut cependant faire plaisir à tout le monde ! Un débat s'est tenu sur la manière dont doit être réaménagé le boulevard Général Jacques. Une remise en cause du projet a même eu lieu, mais nous avons bien travaillé avec la commune et choisi la solution qui, d'un point de vue urbanistique, était la meilleure : nous allons placer des arbres à côté des rails de tram, stationner les voitures entre les arbres et installer des pistes cyclables séparées, sécurisées et surélevées à côté des maisons, avec des trottoirs plus larges, en réduisant l'espace pris par la voiture. Il y a, à ce sujet, un consensus entre la Région et la commune.

Pourquoi les habitants n'ont-ils pas été davantage consultés par le passé ? C'est une question qu'il faut poser aux personnes responsables lors de la législature précédente. À mon sens, le projet qui était proposé était bon, moyennant quelques adaptations. Par conséquent, nous l'avons validé.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Soit vous vous payez ma tête, soit vous n'avez rien compris ! Les

inwoners hebben stappen gezet om u te ontmoeten en het project voor te leggen, omdat er nog niets beslist was zolang de testfase nog liep. Alleen de overgang naar twee en een halve rijstrook werd al getest. In dit dossier gaat het niet op om de vorige regering te beschuldigen.

U beweert dat de inwoners van de Buyllaan tevreden zijn. Ik woonde een vergadering bij over tramlijn 71 en ik kreeg toch een andere indruk. Indien het openbaar vervoer nog steeds geen voorrang krijgt en de voorrang van rechts van kracht blijft, kan de situatie niet evolueren.

U wilt de gemeente niets in de weg leggen. Het lot van de gebruikers van het openbaar vervoer vindt u duidelijk niet zo belangrijk. U hebt geen enkele doortastende maatregel genomen om de doorstroming van het verkeer in de Buyllaan te verbeteren. U nam genoeg met een slechte oplossing die voortvloeide uit een compromis dat de gemeente de MIVB opgelegd heeft en dat bekrachtigd werd door de vorige staatssecretaris.

Er gebeurt blijkbaar niets op de Buyllaan om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. U bent misschien wel tevreden over de gesprekken tussen uzelf en de gemeente over de Generaal Jacqueslaan, maar de inwoners hadden graag meer inspraak gekregen. Ze zijn trouwens voorstander van een heraanleg.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wat is het probleem dan?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *De buurtbewoners hadden de parkeerplaatsen liever naast de huizen gezien dan in het midden. Ze werden daarover niet gehoord, terwijl ze wel om een ontmoeting gevraagd hadden. Hun argumenten zijn bovendien overtuigend, bijvoorbeeld wat het gescheiden fietspad betreft.*

habitants ont entamé les démarches pour vous rencontrer et vous soumettre le projet parce que vous savez, comme moi, que rien n'était encore arrêté tant que la phase de test n'était pas terminée. On a juste testé le passage à deux bandes et demie plutôt qu'à trois. Tout le reste est en suspens. Je veux bien accuser vos prédécesseurs, mais cela devient un peu compliqué et puis, il faut arrêter d'accuser la législature précédente à chaque interpellation ou question. Ce n'est pas vrai dans ce cas-ci.

D'autre part, vous nous dites que les habitants de l'avenue Buyl sont satisfaits. J'ai assisté à une réunion à propos du tram 71 et je n'ai pas eu le même écho. La situation n'évolue pas avec une voirie qui n'est toujours pas prioritaire pour les transports publics puisque la priorité de droite est toujours appliquée. Bruxelles est probablement la seule ville au monde à appliquer ce système à des voiries desservies par des trams.

Vous n'avez pas envie de froisser la commune et le sort des usagers des transports publics n'est pas si important à vos yeux. Aucune mesure drastique n'est prise pour améliorer la fluidité du trafic dans l'avenue Buyl. On a testé une mauvaise solution issue d'un compromis imposé à la STIB par la commune, qui a été rallié par le secrétaire d'État à l'Urbanisme précédent. Ce n'était donc pas le projet que la STIB souhaitait défendre lors des négociations avec la commune.

J'ai l'impression que rien ne bouge avenue Buyl pour améliorer la fluidité du trafic. Vos discussions avec la commune à propos du boulevard Général Jacques ont beau avoir l'air de vous mettre de très bonne humeur, des riverains auraient aimé être consultés sur les modalités du réaménagement de ce quartier qu'ils appellent, par ailleurs de leurs vœux, car ils n'ont en effet pas envie d'habiter le long d'une autoroute urbaine.

M. Pascal Smet, ministre.- *Quel est le problème alors ?*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Les riverains plaident pour que le stationnement soit prévu du côté des maisons et non en milieu de voirie. Les riverains n'ont pas été entendus, alors qu'ils avaient sollicité une rencontre avec vous. Leurs arguments semblent convaincants, y compris ceux des cyclistes concernant la piste cyclable séparée du*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is de heraanleg geen sinecure.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *De inwoners hadden er graag met u over gesproken.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *We zullen hen uitnodigen.*

- Het incident is gesloten.

reste de la circulation par une bande de voitures qui continuent à avancer à vitesse élevée.

M. Pascal Smet, ministre.- Le réaménagement n'était pas simple d'un point de vue urbanistique.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Les habitants auraient été ravis d'avoir de vos nouvelles et de pouvoir discuter avec vous.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous les inviterons à s'exprimer sur la question.

- L'incident est clos.