



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

**Commissie voor de infrastructuur,
belast met openbare werken
en verkeerswezen**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 15 DECEMBER 2010**

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

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

**Commission de l'infrastructure,
chargée des travaux publics
et des communications**

**RÉUNION DU
MERCREDI 15 DÉCEMBRE 2010**

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
Dienst 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
Service 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**SOMMAIRE**

MONDELINGE VRAAG	7	QUESTION ORALE	7
- van mevrouw Brigitte De Pauw	7	- de Mme Brigitte De Pauw	7
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
en de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,		et M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,	
betreffende "het aanmoedigen van het stappen door de plaatsing van banken en informatieborden".		concernant "l'encouragement à la marche par l'installation de bancs et de panneaux d'information".	
INTERPELLATIES	7	INTERPELLATIONS	7
- van mevrouw Olivia P'tito	7	- de Mme Olivia P'tito	7
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de algemene strategie voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "une stratégie globale pour les transports de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Cécile Jodogne, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Olivia P'tito.</i>	10	<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Annemie Maes, Mme Cécile Jodogne, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Olivia P'tito.</i>	10

- van de heer Didier Gosuin	17	- de M. Didier Gosuin	17
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de gunning van een overheidsopdracht voor de beveiliging van persoonlijke gegevens in het kader van het Mobib-project".		concernant "l'attribution d'un marché relatif à la sécurisation des données à caractère personnel dans le cadre du projet Mobib".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Didier Gosuin.</i>	22	<i>Discussion – Orateurs : Mme Olivia P'tito, Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Didier Gosuin.</i>	22
<i>Moties - Indiening</i>	38	<i>Motions - Dépôt</i>	38
- van mevrouw Marion Lemesre	38	- de Mme Marion Lemesre	38
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de toeristenbussen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "les bus touristiques en région de Bruxelles-Capitale".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, M. Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Marion Lemesre.</i>	40	<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Marion Lemesre.</i>	40
- van mevrouw Cécile Jodogne	44	- de Mme Cécile Jodogne,	44
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de uitbreiding van de noord-zuidas van de Brusselse metro".		concernant "l'extension nord-sud du métro bruxellois".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Cécile Jodogne.</i>	47	<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Cécile Jodogne.</i>	47

- van mevrouw Elke Roex	53	- de Mme Elke Roex	53
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de 1.500 nieuwe havenjobs".		concernant "les 1.500 nouveaux emplois du Port de Bruxelles".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Elke Roex.</i>	54	<i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Elke Roex.</i>	54
MONDELINGE VRAGEN	57	QUESTIONS ORALES	57
- van de heer Emin Özkara	57	- de M. Emin Özkara	57
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de problemen met de toegangssassen van het MIVB-net".		concernant "le problème avec les sas d'accès au réseau de la STIB".	
- van de heer Jef Van Damme	60	- de M. Jef Van Damme	60
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de procedure gevolgd bij de heraanleg van de Ninoofsepoort".		concernant "la procédure suivie lors du réaménagement de la porte de Ninove".	
- van mevrouw Annemie Maes	64	- de Mme Annemie Maes	64
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het onderhoud van fietspaden bij overstromingen, hevige regenval, sneeuw en andere weersomstandigheden".		concernant "l'entretien des pistes cyclables en cas d'inondations, de fortes pluies, de neige et autres conditions météorologiques".	

- van mevrouw Sophie Brouhon 67

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister
van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de heraanleg van de
Brouwerijstraat in Elsene".

- de Mme Sophie Brouhon 67

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du
gouvernement de la Région de Bruxelles-
Capitale, chargée des Travaux publics et
des Transports,

concernant "le réaménagement de la rue de
la Brasserie à Ixelles".

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

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

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

betreffende "het aanmoedigen van het stappen door de plaatsing van banken en informatieborden".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

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

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

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

concernant "l'encouragement à la marche par l'installation de bancs et de panneaux d'information".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO

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

betreffende "de algemene strategie voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Staatssecretaris Bruno De Lille zal de interpellatie beantwoorden.

Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Het Brussels Gewest wil het autoverkeer tegen 2018 met 20% terugdringen. Dat moet ook leiden tot minder fijn stof en schadelijke gassen. In het regeerakkoord staat dat het vrachtvervoer en het laden en lossen van vrachtwagens in samenwerking met de gemeenten en politiezones zal worden geregeld. Er komt een algemene strategie voor het goederentransport die de duurzame economische ontwikkeling van Brussel moet bevorderen.*

Verder bepaalt het regeerakkoord dat de regering studies zal laten uitvoeren om dat plan op te stellen en dat een overlegplatform voor logistiek noodzakelijk is.

In het Iris 2-plan staat dat het vrachtwagenverkeer tussen 1990 en 2002 met 80% is gestegen tijdens de ochtendspits. Die stijging is vooral merkbaar op de snelwegen. Op de andere Brusselse wegen nam het vrachtverkeer ongeveer met 40% toe. Het Iris 2-plan bepaalt voorts dat er alternatieven voor wegvervoer moeten worden ontwikkeld om het milieu en de levenskwaliteit te beschermen. Vrachtvervoer zorgt immers voor meer files. Het is ook geen goede zaak dat er 's nachts meer dan 1.000 vrachtwagens in de straten van het Brussels Gewest geparkeerd staan.

Volgens het plan zorgen ook leveringen voor overlast, ook al zijn ze belangrijk voor de economie. Het gebrek aan laad- en loszones of het negeren van de regelgeving leidt tot wildparkeren, tijdverlies, opstoppen en gevaarlijke verkeerssituaties.

Mijnheer De Lille, u hebt samen met minister Grouwels deelgenomen aan het colloquium "Urban Freight Transport 2010". Er werd een overzicht gegeven van maatregelen die andere Europese steden nemen om de verkeersproblemen en de luchtvervuiling aan te pakken. Sommige oplossingen zouden we ook in Brussel kunnen gebruiken.

concernant "une stratégie globale pour les transports de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- Le secrétaire d'État Bruno De Lille répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- La Région de Bruxelles-Capitale vise la réduction de 20% du trafic automobile en 2018. Cette réduction s'accorde avec une réduction des particules fines PM10 et des différents gaz nocifs pour la population. En ce qui concerne les transports commerciaux, l'accord de gouvernement prévoit : "La gestion de la circulation des poids lourds autorisés et des opérations de chargement et de déchargement sera opérée en collaboration avec les communes et les zones de police. Pour un développement économique et durable de la Région, une stratégie globale pour le transport de marchandises sera élaborée."

"Le gouvernement lancera dès lors les études nécessaires pour la réalisation d'un plan marchandises dans le cadre de ses compétences Mobilité et Aménagement du territoire - transport par rail : train, métro, tram ; et par voie d'eau. L'existence d'une plate-forme logistique urbaine est nécessaire pour le développement économique de la Région dans le cadre d'une stratégie globale pour le transport de marchandises à Bruxelles."

Parallèlement, selon les termes du Plan Iris 2, "entre 1990 et 2002, le trafic de camions a augmenté de 80% sur la période de pointe du matin, soit une progression annuelle moyenne de plus de 5%. Pour l'essentiel, cette croissance est concentrée sur le réseau autoroutier, tandis que l'accroissement sur le réseau régional est, quant à lui, de l'ordre de 40%", ce qui est déjà énorme. "Le développement des alternatives à la route pour le transport de marchandises est essentiel pour limiter les dégâts sur l'environnement et la qualité de vie des Bruxellois. Les effets sur le trafic et la qualité de vie des usagers de la Région ne sont pas négligeables : la contribution à la congestion des autoroutes, les effets de la circulation poids lourds autorisée partout à de rares exceptions près, le stationnement de plus de 1.000 poids lourds la nuit en Région sont devenus de véritables gênes pour les riverains et une source de pollution des quartiers

U zei dat Brussel verandert. Ik verwijs naar de maatregelen die andere Europese steden nemen. In Parijs zijn vervuilende vrachtwagens verboden tijdens de spitsuren en vinden leveringen vaak 's nachts plaats.

In Bologna worden enkel milieuvriendelijke vrachtwagens toegelaten en moeten kleine winkels samenwerken om zich door een enkele vrachtwagen te laten bevoorraden. In Bilbao leveren vrachtwagens 's nachts en bestaan er leveringszones die via internet moeten worden gereserveerd. In Amsterdam worden boten en fietsen gebruikt om in bepaalde delen van de stad te leveren.

Brussel is echter, in tegenstelling tot de voornoemde voorbeelden, een gewest. Toch kunnen we ook hier goedkope en efficiënte maatregelen invoeren, zoals een verbod voor zware vrachtwagens om tijdens het spitsuur te rijden.

Hoe zit het met het overleg over een algemene strategie inzake goederenvervoer? Zijn er vergaderingen gepland? Wordt er werk gemaakt van "te beschermen zones", zoals het Iris 2-plan vermeldt? Over welke wijken gaat het precies?

Hebt u een overzicht opgesteld van de maatregelen die de gemeenten nemen inzake laad- en loszones en het parkeren van vrachtwagens? Hoe zit het met uw vademecum voor laad- en loszones, dat in het Iris 2-plan wordt aangekondigd? Wordt er werk gemaakt van vrachtwagenroutes? Pleegt u overleg met de andere gewesten en met de havens en bedrijven die gebruik maken van vrachtwagens? Hoeveel van de vrachtwagens die het Brussels Gewest dagelijks en jaarlijks doorkruisen zijn volgeladen? Overweegt u het gebruik van trams om 's nachts goederen te leveren?

Komt er een logistiek overlegplatform? Dringt u er bij de NMBS op aan dat er wordt geïnvesteerd om goederenverkeer per spoor aantrekkelijker te maken?

résidentiels."

"In fine, les livraisons posent problème alors qu'elles sont essentielles à l'activité économique régionale. Le manque ou le non respect des aires de livraison entraîne des stationnements anarchiques, des pertes de temps pour les livreurs et/ou des blocages de la circulation des voitures et des transports publics, ainsi que des dangers pour les piétons et les cyclistes."

M. De Lille, vous avez participé avec Mme Grouwels au colloque Urban Freight Transport 2010, organisé dans le cadre de la présidence belge, les 16 et 17 novembre 2010. Nous avons pu y découvrir de nombreuses pratiques visant à résoudre les problèmes de trafic et de pollution dans les villes européennes. Certes, on le sait - nous en avons déjà parlé dans le cas du péage urbain - comparaison n'est pas toujours raison et toutes les villes sont différentes. Cependant, certaines solutions pourraient être importées pour réduire le trafic et gérer les problèmes actuels de livraison.

Vous avez déclaré que Bruxelles était en train de changer ("Brussels is changing !"). Je vous répondrai qu'en cette matière, je ne demande qu'à être convaincue au regard des exemples européens cités lors de colloques. Paris, par exemple, interdit la circulation des camions polluants durant les heures de pointe et utilise les livraisons de nuit ou le tramway.

À Bologne, il est obligatoire d'utiliser des camions non polluants et de coopérer entre différents petits commerces pour utiliser un camion commun. En outre, des permis de livraison quotidienne sont délivrés en fonction du type de véhicule (polluant ou non). Bilbao utilise les livraisons nocturnes pour les 19 tonnes, ainsi que des espaces de livraison à réserver via internet avec des systèmes de contrôle reliés à la police en cas de fraude. À Amsterdam, on utilise des bateaux électriques, ainsi que des vélos de transport de marchandises pour atteindre certaines parties de la ville. Göteborg a réduit ses embouteillages par une vraie planification urbaine et une logistique adéquate, grâce à un mélange entre des changements volontaires et réglementaires.

La différence essentielle entre ces exemples et ce qui se passe à Bruxelles est que ces mesures concernent des villes, et non une Région. Des

politiques peu coûteuses peuvent cependant être mises en place comme l'interdiction pour les camions supérieurs à un certain tonnage d'accéder à la Région de Bruxelles-Capitale aux heures de pointes, etc.

Où en sont les concertations préparatoires à cette stratégie globale avec les acteurs publics et privés afin, entre autres, d'améliorer la gestion de la circulation des poids lourds et des opérations de chargement et de déchargement ? Un planning de réunions est-il adopté ?

La définition des "zones à protéger" dont il est également question dans le Plan Iris 2 avance-t-elle ? Si oui, dans quel sens ? Quels sont les quartiers qui pourraient être concernés ?

Avez-vous établi un relevé des mesures prises par les communes à propos des zones de livraison et de stationnement des camions ? Où en est votre vademecum des zones de livraison, prévu dans le Plan Iris 2 ? Où en est la définition des itinéraires poids lourds en Région bruxelloise ? Y a-t-il un dialogue avec les deux autres Régions, les ports et les sociétés privées qui utilisent ces camions afin de structurer cette logistique ? Quel est le pourcentage de camions pleins qui traversent la Région quotidiennement et annuellement ? Les rails des trams traversent toute la Région bruxelloise. L'utilisation de ces rails pour le transport de marchandises durant la nuit est-elle une politique qui pourrait être mise à l'ordre du jour, ou, à tout le moins, étudiée ?

Où en est le projet de plate-forme logistique en Région de Bruxelles-Capitale ? La Région de Bruxelles-Capitale a-t-elle structuré ses demandes au groupe SNCB pour favoriser la desserte de la Région par le rail ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *Het goederenverkeer zorgt voor overlast, maar is van groot belang voor de Brusselse economie. Ik sluit me aan bij het Iris 2-plan, maar wil enkele opmerkingen formuleren. Ten eerste wijs ik erop dat laad- en loszones onder de bevoegdheid van de gemeenten en politiezones vallen. Het onderwerp moet dus niet hier worden aangekaart.*

Discussion

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

M. Aziz Albishari.- Le trafic des marchandises dans notre Région fait l'objet de questions récurrentes, car il pose problème. Par ailleurs, nous savons qu'il s'agit d'une activité essentielle pour l'économie générale bruxelloise. Tout en m'inscrivant dans les préoccupations traitées par le Plan Iris 2 - les contrats passés et les projets soumis -, je rejoins un certain nombre de questions de ma collègue. Néanmoins, je fais remarquer qu'un

Het gewest moet een coördinerend plan uitwerken. U hebt zich daartoe duidelijk geëngageerd.

In Brussel zijn er vooral gezondheidsproblemen. De vraag is dus of nachtelijke leveringen niet beter worden vermeden. Er is al genoeg geluidsoverlast 's nachts. Nachtelijk transport moet met de nodige omzichtigheid worden overwogen.

Ik sluit me aan bij mijn collega en vestig de aandacht op het parkeerprobleem en de bevoegdheden van de burgemeesters.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het is een probleem dat leveranciers fout parkeren. Vaak doen zij dat omdat de plaats die hen toegewezen is, niet beschikbaar is. Daarom parkeren ze op fietspaden of voetpaden. U zou ervoor moeten zorgen dat de leveringszones vrij blijven voor de leveranciers.

In Amsterdam vond een proefproject plaats om nachtelijk goederentransport te organiseren met trams. Dat bleek geen groot succes. Hebt u meer informatie over de minpunten van dit project? U zou daar zeker rekening mee moeten houden bij het opstellen van het vervoerplan. Ik vraag u niet om het warm water opnieuw uit te vinden, maar wel om u te inspireren op ervaringen uit andere steden.

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Er zijn twee verschillende problemen: het leveren van goederen in de leveringszone, maar ook de aanwezigheid van geparkeerde vrachtwagens. Leveringszones mogen niet worden gebruikt als nachtelijke parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

certain nombre d'aspects, comme la création et le respect des zones de livraison, relèvent des compétences des différents bourgmestres, collèges et zones de police. Il serait donc utile de faire ce travail d'interpellation et de questionnement à ces niveaux.

Maintenant, il est clair que la Région est chargée d'élaborer un plan pour coordonner l'ensemble de ces politiques, ce que vous vous êtes d'ailleurs engagé à faire. À Bruxelles, en termes d'impact environnemental, on relève essentiellement des problèmes de santé publique. La question des livraisons de nuit doit être abordée avec une grande prudence ; n'allons pas ajouter des nuisances sonores là où il y en a déjà trop aujourd'hui.

Je m'inscris donc dans le sens du questionnement de ma collègue, tout en attirant l'attention sur les deux points que sont le stationnement et les compétences des bourgmestres. Par ailleurs, d'éventuelles mesures concernant le transport nocturne doivent être scrupuleusement soupesées.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Il faudrait veiller à ce que les zones de livraison ne soient pas encombrées par d'autres véhicules, pour éviter le stationnement irrégulier des véhicules des fournisseurs sur des trottoirs ou des pistes cyclables.

L'expérience de transport nocturne des marchandises par tram, menée à Amsterdam, a permis de mettre certains aspects négatifs en évidence, dont vous devriez tenir compte dans l'élaboration du plan de transport des marchandises.

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

Mme Cécile Jodogne.- Je voudrais distinguer deux choses : il y a d'une part la problématique de la livraison de marchandises, qui concerne effectivement les zones de livraison, et d'autre part le stationnement des poids lourds. Ce n'est pas identique. On ne peut pas utiliser les zones de livraison pour garer des poids lourds.

Le stationnement des poids lourds la nuit est problématique, mais il s'agit d'un autre problème

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het gewest staat voor de volgende uitdagingen:*

- *de rationalisering van het aantal afgelegde kilometers;*
- *de opwaardering van alternatieve vervoermiddelen;*
- *de fijnmazige stedelijke bediening: in alle wijken moet er geleverd worden, wat een impact heeft op de verplaatsingen.*
- *de leefkwaliteit van de inwoners en een goede functionering van de economie.*

De levering van lokale producten moet worden gestimuleerd, zodat de trajecten korter worden.

Conform het regeerakkoord is het gewest eind oktober gestart met het uitwerken van een algemene strategie voor het goederenverkeer. Mobiel Brussel heeft daarvoor een contract gesloten met Buck Consultants International (een adviesbureau gespecialiseerd in vrachtvervoer) en met Espaces-Mobilités.

De strategie moet praktisch gericht zijn en beantwoorden aan de noden op het terrein. Er zal een overlegprocedure worden ontwikkeld om tot een ontwerp van strategie te komen. Deze procedure zal worden ontwikkeld door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, maar ook bilaterale contacten met vertegenwoordigers van de verschillende sectoren zullen eraan bijdragen.

Naast een ontwerp van algemene strategie komen er ook aanbevelingen voor de invoering van een permanente overlegstructuur voor het goederenverkeer in het gewest.

De adviesbureaus hebben reeds bilaterale contacten gehad met de sector van het Brusselse vrachtverkeer. Op 20 januari 2011 zal de

que celui de la livraison des marchandises et des zones de livraison. Celles-ci ne résolvent évidemment pas tout, parce que vous imaginez bien qu'on ne peut pas en placer une devant chaque commerce.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- La Région est confrontée, en matière de transport de marchandises, aux défis suivants :

- la rationalisation du nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds dans la Région ;
- la valorisation des modes alternatifs à la motorisation à combustion pour ces déplacements, dont la voie d'eau et le rail ;
- la desserte urbaine fine. Tous les quartiers de la Région sont concernés par la livraison des biens dans les commerces et activités assimilées, ce qui n'est pas sans impact sur les déplacements de tous. Par ailleurs, la livraison fine est tributaire de l'espace qui lui est réservé et garanti. Les espaces de livraison ne sont pas toujours garantis, pénalisant le livreur, mais également tous les autres déplacements ;
- enfin, il faut aussi tenir compte du fait que nous devons garantir la qualité de vie des habitants et veiller à la bonne santé économique de notre Région.

Je pointe également un enjeu qui va monter en puissance, à savoir les circuits courts. Le déplacement des biens est conditionné par leur origine. La valorisation des circuits courts, privilégiant les productions locales, permet de réduire les distances.

Conformément à l'accord de gouvernement, la Région a entamé l'élaboration d'une stratégie globale pour le transport de marchandises. Pour ce faire, la direction Stratégie de Bruxelles Mobilité a confié un marché aux bureaux Buck Consultants International, expert en matière de transport de marchandises, et Espaces-Mobilités, actif en Région de Bruxelles-Capitale. La démarche a démarré fin octobre.

Celle-ci ne vise pas la rédaction d'un plan théorique établi sur une modélisation, mais entend bien partir

Gewestelijke Mobiliteitscommissie hierover een grondige reflectie voeren. Later volgen er nog vier workshops.

De optie om een aantal zones te beschermen, zal worden bestudeerd in het kader van het goederenvervoerplan. Op dit ogenblik heb ik hierover nog geen gedetailleerde informatie.

Het gewest heeft vier Brusselse gemeenten begeleid om proefprojecten met "gedepenaliseerde" leveringszones uit te werken. Globaal genomen waren de resultaten positief. Deze maatregel zal dan ook aandacht krijgen in het vademecum voor de leveringszones.

Bij de uitwerking van het goederenvervoerplan zullen we nagaan hoe er verplichte vrachtwagentrajecten kunnen worden uitgewerkt. Dat zal leiden tot concrete aanbevelingen. Daarnaast loopt een studie over signalisatie van en naar zones met een grote economische bedrijvigheid.

Mobiel Brussel staat regelmatig in contact met de Haven van Brussel en neemt deel aan de maandelijkse permanente overlegvergaderingen die georganiseerd worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het is moeilijk om een cijfer te kleven op de ladingsgraad van de vrachtwagens, maar het is zeker dat die beter kan. Maatregelen om de ladingsgraad te verbeteren, zouden onmiddellijk winst opleveren voor de betrokken bedrijven. Als we maatregelen in die zin nemen, moeten we de naleving ervan wel voldoende kunnen controleren.

De studie Cityfreight uit 2004 ging na of een aantal Brusselse grootwarenhuizen met de tram zou kunnen worden bevoorraad.

(verder in het Nederlands)

Uit de studie is echter gebleken dat er in Brussel heel weinig potentieel is voor nachtelijk vrachtvervoer per tram. De voordelen voor het milieu zijn beperkt en het systeem is erg complex. Bovendien zou de huidige traminfrastructuur ingrijpend moeten worden aangepast, wat aanzienlijke investeringen zou vergen voor een stad als Brussel.

We zullen het gebruik van trams voor goederenvervoer wel opnieuw bestuderen naar

des réalités du terrain que rencontre l'ensemble des acteurs. Le marché a pour objectif l'organisation d'un important processus de concertation devant servir de base à l'élaboration d'un projet de stratégie marchandises. Ce processus sera organisé dans le cadre de la section spécialisée de la commission régionale de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, mais également à partir d'entretiens bilatéraux spécifiques avec les représentants des différents secteurs.

Ensuite, le marché prévoit la rédaction d'un projet de stratégie globale pour le transport de marchandises et des recommandations pour la mise en place d'une structure de concertation permanente pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale.

Je vais maintenant apporter quelques réponses plus précises à vos questions. Les bureaux d'études ont entamé le processus de concertation par des rencontres bilatérales avec quelques acteurs bruxellois du transport de marchandises en ville. La prochaine étape consiste à lancer la réflexion dans ce domaine au sein de la commission régionale de la Mobilité, via une session plénière le 20 janvier 2011. Quatre sessions seront également organisées sous forme d'ateliers aux dates suivantes : 3 février, 17 février, 2 mars et 24 mars 2011.

La définition de zones à protéger sera étudiée dans le cadre du plan marchandises. Il n'y a pas d'éléments concrets disponibles à ce stade ; il vous faudra donc encore un petit peu de patience.

Concernant les initiatives communales, la Région est en contact direct avec les communes concernées et a accompagné la mise sur pied de projets pilotes d'aires de livraisons "dépénalisées" dans quatre communes bruxelloises. Les résultats de ces expériences pilotes étant globalement positifs, ce type de dispositif sera mis en avant dans le vademecum des aires de livraison, en cours de finalisation.

Les conditions permettant de faire respecter des itinéraires poids lourds seront analysées au cours de l'élaboration du plan marchandises. Il en résultera des recommandations concrètes pour leur mise en œuvre. En parallèle, une étude sur la signalisation à mettre en place vers et depuis les lieux d'activités économiques est en cours.

aanleiding van het plan voor goederenvervoer. Zoals u reeds opmerkte, begint men in Amsterdam het systeem op te geven omdat het helemaal niet flexibel is en bovendien voor overlast zorgt. Dat de trams ook 's nachts worden geladen en gelost, heeft gevolgen voor de levenskwaliteit.

(verder in het Frans)

De regering heeft op 14 januari 2010 beslist dat het logistiek centrum (het voormalige BILC) op de site van Schaarbeek-Vorming komt. De exacte locatie zal worden vastgelegd in het richtschema, dat zich momenteel nog in de studiefase bevindt. Ook de mogelijkheid van gedecentraliseerde logistieke centra komt in deze studie aan bod. Men zou moeten bepalen of er één of meerdere logistieke centra nodig zijn. Het is niet wenselijk dat vrachtwagens die uit Wallonië komen, de hele ring moeten nemen om goederen te leveren in het noorden van Brussel.

Uiteraard moet ook de impact van een dergelijke nieuwe organisatievorm worden nagegaan.

Wat het spoorvervoer betreft, voorziet het Iris 2-plan in de uitwerking van instrumenten voor overleg met het federale niveau en de NMBS. In de loop van 2011 zou dat overleg concreet vorm moeten krijgen.

In Nederland heeft men geëxperimenteerd met nachtelijke leveringen. Het zou interessant zijn de resultaten daarvan te bekijken. Nu zijn vrachtwagens verplicht tijdens de spits Brussel binnen te rijden omdat er wordt geleverd tussen 6 en 11 uur. Misschien kunnen die uren worden aangepast. Er zijn proeven gedaan met aangepast materieel, onder meer met elektrische geluidloze vrachtwagens voor de laatste kilometers. Uiteraard vereisen nachtelijke leveringen ook aanpassingen aan de infrastructuur en het rooster van het personeel. In het experiment deed de chauffeur alles zelf.

Er is een groot verschil tussen parkeergelegenheid voor het lossen van goederen en parkings voor vrachtwagens. Alle gemeenten ondervinden moeilijkheden met deze parkings.

Onze vragen moeten gezien worden in het licht van het goederenplan. Eind 2011 wordt het plan voorgesteld.

Bruxelles Mobilité entretient de nombreux contacts avec le Port de Bruxelles et participe mensuellement aux réunions de concertation permanente sur le transport de marchandises et la logistique, qui sont organisées par le service public fédéral Mobilité et Transports et qui réunissent les services des trois Régions.

Il est très difficile d'estimer le taux de chargement des camions, tant à Bruxelles que dans les autres villes européennes. Il est certain qu'il est actuellement trop faible et que les mesures visant à augmenter le taux de chargement génèrent des gains immédiats pour la société. Néanmoins, les villes ayant adopté une politique restrictive à l'encontre des camions peu remplis rencontrent de grosses difficultés de contrôle sur le terrain. Or, si nous prenons des mesures, nous devons être capables de contrôler et de faire respecter leur application.

L'étude City Freight de 2004 a analysé la possibilité d'approvisionner par tram un certain nombre de grandes surfaces bruxelloises.

(poursuivant en néerlandais)

Selon l'étude, la livraison nocturne de marchandises par tram n'est pas une option intéressante pour Bruxelles, étant donné le faible impact positif sur l'environnement, la complexité du système et la lourdeur des investissements nécessaires pour adapter l'infrastructure des trams.

Cette possibilité sera toutefois réexaminée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport des marchandises. Amsterdam envisagerait de renoncer à ce système en raison de son manque de flexibilité et des nuisances qu'il occasionne.

(poursuivant en français)

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé le 14 janvier 2010 que la plateforme logistique - anciennement appelée BILC - serait créée sur le site de Schaarbeek-Formation. L'implantation exacte doit encore être précisée par le schéma directeur à l'étude pour cette zone. Néanmoins, il est entendu que, dans le cadre de l'étude en cours, la question des centres logistiques décentralisés sera abordée. En effet, il serait peut-être utile d'entamer une réflexion sur le nombre de centres logistiques de ce type. Un seul centre est-il

suffisant ou serait-il utile d'en avoir plusieurs, afin d'éviter que des camions venant de Wallonie ne doivent emprunter tout le ring pour atteindre le nord de Bruxelles avant de distribuer leurs marchandises ?

Il faut également tenir compte de l'impact de cette nouvelle organisation. En effet, il arrive que des camions soient remplis de marchandises destinées à plusieurs endroits de livraison. Dans certains cas, il serait même intéressant de charger un seul poids lourd plutôt que quinze camionnettes qui se rendent toutes au même endroit. Tout cela doit être étudié dans notre plan marchandises.

Concernant la desserte ferroviaire, le Plan Iris 2 prévoit que la Région se dote d'une vision et d'outils de concertation structurants à l'égard du fédéral et de la SNCB. Pour l'instant, cette démarche est à un stade embryonnaire, mais elle devrait être développée durant l'année 2011.

Concernant les livraisons nocturnes, des tests ont lieu aux Pays-Bas, qu'il serait intéressant d'examiner. Actuellement, les poids lourds sont obligés d'entrer dans Bruxelles aux heures de pointe, car les livraisons s'effectuent entre 6 et 11h du matin. Il faudrait examiner s'il est possible de changer cela.

Des expériences ont lieu avec du matériel adapté. On utilise notamment des camions qui roulent à l'électricité pour effectuer les derniers kilomètres, parce qu'ils ne sont pas bruyants. Il faut cependant adapter les espaces et les horaires du personnel qui doit réceptionner les marchandises, car un premier contrôle a lieu au moment de la livraison. Dans certains projets expérimentaux, c'est le chauffeur du camion qui fait tout lui-même, ce qui implique un déplacement de la phase de contrôle. Ce sont des aspects auxquels il faut veiller.

Comme Mme Jodogne l'a fait remarquer, il y a une différence entre les espaces de livraison et les parkings pour les poids lourds. Toutes les communes connaissent des difficultés avec ces derniers. En effet, il n'est pas très agréable d'avoir un camion garé chaque soir devant sa maison ! Il faut trouver une solution qui soit aussi acceptable pour les chauffeurs, qui ne dorment évidemment pas toujours dans leur camion.

Nous avons posé toutes ces questions dans le cadre

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).*- *Er moet dringend iets gebeuren. Nachtelijke leveringen veroorzaken misschien een beetje overlast, maar de leveringen overdag zijn nefast voor de mobiliteit. De vrachtwagens blokkeren het verkeer tijdens de spitsuren.*

Kunt u meer vertellen over de openbare aanbesteding van eind oktober? Wat staat er in het bestek? Er lopen in vier gemeenten zes proefprojecten rond de leveringszones. Waaruit bestaan die projecten en om welke gemeenten gaat het?

Waarom stapt Amsterdam af van het idee van een goederentram? Is dat idee ook in Brussel afgevoerd? De bedoeling is niet dat een vrachtwagen voor de leveringen zijn last verdeelt over een reeks bestelwagens. Dat zou weinig efficiënt zijn. Er schijnen plannen te zijn om het BILC te vervangen door een reeks aparte antennes. Ik vrees dat dat de zaken enkel zal vertragen, terwijl er een akkoord op tafel ligt om het terrein van Schaarbeek-Vorming te gebruiken.

Wat de nachtelijke leveringen betreft, is het belangrijk wat we verstaan onder "nachtelijk". Er moeten natuurlijk mensen aanwezig zijn om de leveringen te ontvangen, maar dat kan in een grootstad geen probleem zijn. De kern van de zaak is dat vrachtwagens tijdens de spits niet thuishoren in de stad.

de l'élaboration du plan marchandises. Les résultats concrets doivent être connus fin 2011. À ce moment-là, le plan sera finalisé et présenté.

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- J'ai bien pris note du rendez-vous fixé fin 2011. Vous comprendrez bien l'impatience en la matière, vu que la situation actuelle n'est plus raisonnable. Certes, les livraisons faites exclusivement de nuit peuvent engendrer certaines nuisances mais, actuellement, en termes de mobilité, les livraisons de jour nuisent grandement à la mobilité en Région bruxelloise. La présence de camions aux heures de pointe, par exemple lorsqu'on conduit les enfants à l'école, pose en effet de gros problèmes. On pourrait également s'interroger à propos des bus scolaires, mais ceci pourrait faire l'objet d'une autre question.

Pourrait-on en savoir davantage à propos du marché public lancé à la fin du mois d'octobre ? Pourrait-on en obtenir copie, ou à tout le moins connaître les termes du cahier des charges ? Vous avez également évoqué les expériences pilotes - six apparemment - qui sont en cours dans quatre communes et qui concernent les zones de livraison. Pourrait-on en savoir davantage, ne fût-ce que par écrit ? Quelles sont les communes concernées ? En quoi consistent ces expériences pilotes ?

Par ailleurs, Amsterdam revient sur le principe de son tram de marchandises. Pourquoi ? Cela signifie-t-il que l'on ne l'envisage plus en Région bruxelloise ?

En outre, il est évident que l'on ne souhaite pas qu'un camion décharge à un endroit et qu'une quinzaine de camionnettes se répartissent son chargement afin d'effectuer des livraisons en un même lieu. Ce serait in fine évidemment inefficace.

En revanche, j'apprends que l'on va réétudier l'opportunité de créer plusieurs antennes décentralisées du système devant remplacer le BILC. Ces propos m'inquiètent quelque peu, car je crains que cela ne retarde le processus, alors qu'un accord a été conclu concernant Schaarbeek-Formation.

Quant aux livraisons effectuées nuitamment, il faut s'entendre sur la notion de nuit. Il faut évidemment que des travailleurs soient présents pour

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik zal u de informatie over de proefprojecten en de bestekken schriftelijk bezorgen.*

De regering heeft beslist om het BILC op de site van Schaerbeek-Vorming op te trekken. Naast een stedelijk distributiecentrum, gaat het ook om een logistiek centrum waar goederen vanuit vrachtwagens op andere vrachtwagens of op kleinere bestelwagens worden overgeladen voor de stedelijke distributie. Er is dus niet aan het principe geraakt. Het ene project gaat goed vooruit, maar het andere wordt nog bestudeerd.

Het goederenvervoer veroorzaakt heel wat mobiliteitsproblemen voor de inwoners en de pendelaars. Die mobiliteitsproblemen hebben bovendien een economische kostprijs voor de bedrijven, aanzien ook hun vrachtwagens in het verkeer komen vast te zitten. Wij trachten dus een oplossing te vinden waar iedereen baat bij heeft.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de gunning van een overheidsopdracht voor de beveiliging van persoonlijke gegevens in het kader van het Mobib-project".

réceptionner les livraisons, mais cela ne me semble pas insurmontable comme obstacle dans une grande ville comme Bruxelles. Cela ne devrait pas davantage déréguler tout le système, y compris les contrats de travail. De toute manière, il faudrait envisager qu'aux heures de pointe, les camions de livraison ne puissent pas accéder à la ville.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je propose de vous transmettre les informations sur les projets pilotes et les cahiers des charges par écrit.

Concernant le BILC, on revient à Schaerbeek-Formation. Il faut préciser qu'il ne s'agit pas seulement d'un centre de distribution urbain (CDU). Il s'agit d'un centre logistique pour le transfert des marchandises depuis de grands camions vers d'autres grands camions, mais aussi pour la distribution urbaine. Rien n'est remis en cause sur ce plan et, si cette réflexion a lieu cette année, elle ne retardera pas l'installation du BILC à Schaerbeek-Formation. L'un des projets avance et l'autre est à l'étude.

Il est vrai que le transport de marchandises provoque des problèmes de mobilité pour les habitants et les navetteurs, mais aussi économiquement pour les entreprises et les camionneurs, qui sont bloqués dans les embouteillages. Nous essayons donc de trouver une solution qui convienne à tout le monde.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "l'attribution d'un marché relatif à la sécurisation des données à caractère personnel dans le cadre du projet Mobib".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- De MIVB heeft een contract gesloten met een bedrijf van een lid van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in het kader van een openbare aanbesteding die precies tot doel heeft beter rekening te houden met de aanbevelingen van die Commissie. Dat is onaanvaardbaar.

Sinds de invoering van de Mobibkaart in 2008 hebben de parlementsleden heel wat vragen gesteld over de beveiliging van de gegevens op de chip en het gebruik van die gegevens door de MIVB. Volgens uw voorganger was er geen enkel veiligheidsrisico, maar onderzoekers van de UCL hebben aangetoond hoe makkelijk het is om de chip, waarop de laatste drie trajecten worden vermeld, te kraken. Ook de Franstalige mensenrechtenliga (LDH) heeft op de privacyproblemen rond de Mobibkaart gewezen.

In 2008 had de MIVB aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer toestemming gevraagd om persoonlijke gegevens op de chipkaart door te geven aan externe firma's, onder het voorwendsel dat die firma's belast waren met de distributie en productie van de Mobibkaarten.

Beveiliging is altijd een probleem bij de opslag van gegevens. Men zou dit kunnen voorkomen door de gegevens vanaf het begin anoniem op te slaan. Het enige wat een detector moet kunnen nagaan, is of het vervoersbewijs geldig is.

Enkele weken geleden zei u dat de kaart commerciële en contractuele gegevens bevatte. Buiten de laatste drie trajecten worden de gegevens van de gebruiker nooit geïndividualiseerd verzameld, maar enkel anoniem of gecodeerd opgeslagen. De MIVB zou de hele procedure wettelijk laten verlopen.

Als we iedereen zouden geloven, is er dus geen enkel probleem en wordt de privacy van eenieder beschermd. De vraag is dan waarom er nood is aan gespecialiseerde consultancy inzake privacy bescherming.

In de omschrijving leest men dat de MIVB een veiligheidsbeleid wil voeren omtrent de Mobibkaart. De maatschappij wil een raadgever

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

M. Didier Gosuin.- Lors d'un marché public, la STIB s'est attachée les services d'un membre de la Commission de la protection de la vie privée (CPVP) en vue de répondre à des recommandations de cette même commission dans le cadre du projet Mobib. Il est inadmissible qu'un membre - fût-il suppléant - de la CPVP signe un contrat via son entreprise avec la STIB, concernant une matière sensible qu'a eu à trancher à plusieurs reprises cette même commission.

Il importe de replacer ce marché dans son contexte pour pouvoir analyser l'attitude de la STIB. Depuis le lancement du projet Mobib - une carte relevant de la télébillettique - en 2008, les interpellations n'ont cessé de se multiplier, concernant notamment la sécurisation des données contenues sur la puce Radio frequency identification (RFID) et leur utilisation par la STIB. Dès le départ, votre prédécesseur, M. Smet, qui a porté ce projet, avait affirmé qu'aucun risque de transfert des données personnelles figurant sur cette carte n'existait, alors que des chercheurs de l'UCL ont fait la démonstration publique qu'il était enfantin de "craquer" la puce sur laquelle figure la trace des trois derniers trajets.

La Ligue des droits de l'homme a également mené récemment une campagne intitulée "Ma vie privée ne voyage pas en transports en commun" pour dénoncer certains effets pervers liés à l'utilisation des données contenues sur la carte. Du reste, l'affirmation de votre prédécesseur a été, de fait, démentie par la STIB. En 2008, elle a en effet demandé à la CPVP le droit de transférer des données à caractère personnel contenues sur les cartes à des firmes externes, sous prétexte que celles-ci devaient être chargées de la distribution et de la confection des cartes Mobib.

Notons d'emblée que le débat sur la sécurisation concerne toujours le stockage, alors qu'on pourrait résoudre ce problème en amont en rendant la collecte des données anonymes. En passant sa carte Mobib devant un détecteur, il ne devrait y avoir aucune autre information que celle concernant la validité du ticket.

Il y a quelques semaines, vous expliquiez que la carte contient à la fois des données nominatives, contractuelles et à caractère commercial. Selon

aanstellen, een verantwoord beleid inzake persoonlijke gegevens voeren, de bewaring van de gegevens garanderen, een classificatiesysteem opstellen, op geregelde tijdstippen een audit organiseren, incidenten loggen en een volledige documentatie aanleggen. Gebeurde dat dan niet?

Waarom schrijft de MIVB een dergelijke aanbesteding uit als ze al over een beveiligd systeem beschikt?

Vandaag vraagt de MIVB aan een extern bedrijf om een veiligheidsbeleid uit te werken. Kan de MIVB bewijzen dat er momenteel geen risico is dat de persoonsgegevens worden misbruikt door haarzelf of door haar personeelsleden? Kan elke toegang tot de gegevens worden opgespoord?

Het feit dat er een aanbesteding is uitgeschreven, bewijst dat er wel degelijk een probleem met de beveiliging van de gegevens is. Die aanbesteding is een goede zaak, maar had al veel eerder moeten gebeuren, voordat de Mobib-kaart werd ingevoerd. Op die manier zouden van bij de invoering van het systeem de nodige waarborgen aanwezig zijn geweest. Nu heeft men het systeem gelanceerd, op de kritieken gewacht en pas twee jaar later de problemen aangepakt. Dat is de wereld op zijn kop.

In de aanbesteding wordt uitdrukkelijk naar de aanbevelingen van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer verwezen. Volgens de commissie mag de MIVB noch rechtstreeks, noch onrechtstreeks persoonsgegevens verwerken die zouden toelaten het traject van de gebruikers te traceren aan de hand van hun elektronisch vervoerbewijs en moet de MIVB de nodige technische en organisatorische maatregelen nemen om de persoonsgegevens te beveiligen en te voorkomen dat zij voor andere doeleinden worden gebruikt.

De aanbesteding is toegewezen aan het bedrijf Galaxia voor een bedrag van 134.552 euro. Het gaat om een bvba die uit vier personen van dezelfde familie bestaat. Het maatschappelijk doel vermeldt nergens het beveiligen of coderen van gegevens, maar de firma is gespecialiseerd in bedrijfsadvies. De zaakvoerder was vroeger voorzitter van de vzw Electronic Quality Ethic and Security, die in 2005 werd ontbonden.

Het bedrijf is gespecialiseerd in het beheer van

vous, "hormis les trois derniers trajets effectués qui sont conservés sur la carte, les données de validation relatives à la localisation des usagers ne sont jamais traitées de façon individualisée, mais toujours sur base d'informations soit codées, soit rendues anonymes, pour lesquelles la STIB veille à assurer le respect de toutes les dispositions légales applicables".

Si l'on se contente de ces déclarations, ainsi que de celles de la STIB, de votre prédécesseur et de vous-même, on se dit qu'il n'y a aucun problème, que les données sont sécurisées de façon à garantir la vie privée de tout un chacun. Nos ministres successifs affirment qu'il n'y a pas de problème et que toutes les mesures sont prises. J'ai évidemment tendance à les croire. Mais pourquoi, alors, lancer un marché intitulé "Consultance spécialisée dans la protection de la vie privée", puisqu'il n'y a pas de problème ?

Lorsqu'on lit la description de ce marché, on voit que "la STIB, sur base des recommandations de la Commission de la protection de la vie privée, et dans le cadre de la gestion des titres de transports - carte à puce Mobib - et de l'utilisation de ceux-ci par ses clients, recherche un(e) consultant(e) en vue de réaliser les tâches suivantes :

- rédiger une politique de sécurité". Ce qui signifie qu'il n'y en avait pas ;

- "rédiger la description de fonction et veiller au recrutement d'un conseiller en sécurité de l'information responsable de l'application de la politique de sécurité". Ce qui signifie qu'il n'y en avait pas non plus, alors qu'on nous a toujours soutenu le contraire ;

- "définir les responsabilités et les processus de gestion en matière de sécurité des données à caractère personnel ;

- garantir la protection physique des données ;

- qualifier et classer les données à caractère personnel selon leur importance ou leur caractère sensible ;

- définir des procédures de journalisation ;

- déployer un audit régulier ;

- déployer un plan de gestion des incidents de

ondernemingen, informatisering en audits. De beheerder ervan is tevens vervangend lid van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. De omzet van het bedrijf bedroeg vorig jaar 48.000 euro, de vorige jaren slechts ongeveer 12.000 euro. Hoe kon men de aanbesteding aan Galaxia toewijzen? Omdat de uitbater lid is van de commissie?

Het bedrijf kan bestempeld worden als een economisch kwetsbaar bedrijf gelet op de negatieve betalingsbalans. Welke eigenschappen vertoonden de andere kandidaten? Hoeveel kandidaten waren er? Waarom werden ze uitgerangeerd? Het gaat om een bedrag van 134.552 euro. Over hoeveel tijd wordt dat bedrag uitgespreid? Wordt het in één keer uitbetaald of in verschillende schijven? Het gaat om een contract dat over vijf jaar loopt.

Er is een deontologisch probleem omdat de beheerder van het bedrijf ook lid is van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Wat denkt u daarover? Is de commissie gecontacteerd om te weten of dat geen belangenconflict oplevert? Is hier geen sprake van een gebrek aan voorzichtigheid bij de toewijzing van de aanbesteding?

Wist u van de aanbesteding of hebt u dit probleem nu pas gemerkt? Volgt uw kabinet de aanbestedingen van de MIVB van nabij en deed het dat ook in dit geval?

sécurité ;

- disposer d'une documentation complète."

Pourquoi la STIB passerait-elle aujourd'hui ce type de marché de consultance si elle dispose déjà d'un réseau de données sécurisées, comme on nous l'affirme depuis le début ?

Aujourd'hui, on demande à quelqu'un de l'extérieur de rédiger enfin une politique de sécurité. D'où ma question : la STIB est-elle en mesure de prouver qu'elle n'est pas exposée actuellement au risque d'exploitation abusive par elle-même ou par des membres de son personnel de données à caractère personnel ? De même, existe-t-il un traçage des différentes personnes ayant accès à ces données ?

L'existence même de ce marché démontre à quel point les remarques, les critiques et les craintes concernant la sécurité des données utilisées dans le cadre du projet Mobib sont fondées. Que la STIB passe ce genre de marché est en soit positif, mais les effets de ce marché auraient dû s'appliquer avant même le lancement de Mobib. C'était à ce moment qu'il aurait fallu entreprendre cette démarche pour que l'on ait, lors de la mise en place du système, toutes les garanties en termes de protection de la vie privée. On a préféré lancer quelque chose, attendre les critiques - pas moins de 39 interpellations et questions -, nier chaque fois l'existence d'un problème. Et aujourd'hui, après deux ou trois ans, on lance un marché ! Je trouve qu'on a mis la charrue avant les boeufs.

Ce marché fait explicitement référence aux recommandations de la CPVP. Celle-ci rappelle que la STIB "ne peut pas traiter directement ou indirectement des données à caractère personnel qui permettraient de tracer le trajet des usagers sur base de leur titre de transport électronique". La CPVP "souhaite souligner l'importance du principe de sécurisation des traitements de données à caractère personnel, qui impose au responsable du traitement de prendre des mesures techniques et organisationnelles adéquates pour protéger les données à caractère personnel qu'il traite et se prémunir contre les détournements de finalité".

Pour résumer, on nous dit qu'il n'y a rien. Puis, des recommandations de la CPVP évoquent un problème et l'on passe alors un marché, ce qui prouve qu'il y en avait véritablement un. Et

maintenant seulement, on pense à mettre en place une protection. Ce marché est attribué pour un montant de 134.552 euros à la société Galaxia. Il s'agit d'une sprl constituée de quatre personnes, toutes de la même famille. Son objet social ne mentionne pas la sécurisation ou la cryptographie des données, mais elle est spécialisée dans le conseil en gestion d'entreprises. Le gérant a été précédemment président de l'asbl Electronic Quality Ethic and Security, dissoute en 2005.

Cette société est spécialisée dans le conseil en gestion d'entreprises, le conseil et la formation informatique ainsi que la réalisation d'audit. De plus, son exploitant est membre suppléant de la CPVP.

Son chiffre d'affaires ne donne pas l'impression qu'il s'agit d'une société ayant beaucoup d'antécédents. L'an dernier, son chiffre d'affaires s'élevait à 48.000 euros, alors que les années antérieures, il s'élevait à 12.000, 13.000, 14.000 et 15.000 euros. Comment peut-on attribuer ce marché à la société Galaxia ? Parce que son exploitant est membre de la CPVP ? Je n'oserais croire qu'on tente de s'acheter ainsi le silence de cette commission.

Comment cette société a-t-elle pu être sélectionnée dans la mesure où ses dernières données bilantaires déposées révèlent un fonds de roulement négatif et qu'elle peut donc être considérée comme économiquement fragile ? Quelles étaient les qualités des autres concurrents et pourquoi ont-ils été écartés ? Peut-on avoir connaissance de leurs performances respectives au regard des critères d'attribution ? Quelles sont leurs références par rapport à l'objet du marché ? Combien de sociétés ont-elles soumissionné à ce marché ? Quelles sont les données financières de ces différentes sociétés ?

Sur quelle période s'étale le marché ? Il s'élève à un montant de 134.552 euros. S'agit-il d'un seul montant pour plusieurs années ou d'un montant répété chaque année ? Je précise qu'il s'agit d'un contrat sur cinq ans.

Il y a un problème d'incompatibilité avec le gérant. Sans être un génie de l'informatique, en deux clics je me suis rendu compte que le gérant de cette société est aussi membre suppléant de la CPVP. Je présume que la STIB a fait la même recherche que moi et que cette question déontologique s'est posée.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).*- *Op 13 oktober antwoordde u op een interpellatie dat u niet zo gevoelig bent voor deze kwestie. Het gaat echter om het naleven van de wet, meer bepaald die op de bescherming van het privéleven. Het is nu aangetoond dat de MIVB achteraf een scheve situatie probeert recht te zetten. Dat zal moeilijk zijn.*

U hebt in oktober gezegd dat u meer klaarheid zou brengen in verband met de veiligheid van de gegevens op de Mobibkaart. De gebruikers van de MIVB en de Liga voor Mensenrechten krijgen echter weinig antwoorden op hun vragen. Uw communicatie over de boetes is veel beter.

Ondanks de wet op de bescherming van het privéleven van 1992, bevat de Mobibkaart wel degelijk informatie. Was u op de hoogte van deze aanbesteding? Werd het beheerscomité van de MIVB vooraf ingelicht? Had deze aanbesteding ongemerkt kunnen gebeuren, gezien het lage bedrag? Wat vindt u van de aanbesteding? Moeten de leden van de commissie voor de bescherming van het privéleven zich niet afzijdig houden? Gaat het enkel om een toeval? De PS pleit er al twee jaar voor om de Mobibkaarten anoniem te maken, zoals in Parijs. Dat zou niet duurder uitvallen. Een telling mag ook alleen maar anoniem zijn.

Om de grap compleet te maken, zag ik op rtlinfo.be

Qu'en pensez-vous ? Il y a lieu de s'interroger sur la pertinence de l'adjudicataire. Suite à cette question déontologique, avez-vous écrit, ou la STIB, à la CPVP pour savoir s'il y avait un risque de conflit d'intérêts ? La CPVP a-t-elle confirmé, le cas échéant, que cela ne posait pas de problème ? Pensez-vous que la STIB a fait preuve d'un manque de prudence dans l'attribution du marché ? Est-il imaginable que ce soit davantage la qualité de membre suppléant de la CPVP du gérant que son expertise qui ait prévalu ?

Avez vous eu connaissance du lancement de ce marché ou êtes-vous seulement confrontée à ce problème maintenant ? Votre cabinet a-t-il suivi de près l'attribution ? Effectue-t-il le suivi des différents marchés de la STIB ?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Le 13 octobre, vous m'aviez déclaré que vous n'étiez pas de la même sensibilité que les auteures d'une interpellation sur la question, lesquelles étaient en l'occurrence Mme Delforge et moi-même. Il ne s'agit néanmoins pas d'une question de sensibilité, mais de respect de la loi, et plus précisément de celle sur la protection de la vie privée.

Preuve est faite que la STIB tente a posteriori de régulariser une situation. Je ne demande qu'à être convaincue du contraire, mais cela risque d'être difficile après avoir été dans un déni depuis des mois, voire des années dans ce dossier.

Vous m'aviez dit en octobre que vous prendriez acte, ainsi que fait et cause, pour qu'une plus grande transparence soit appliquée à l'égard des usagers de la STIB concernant les amendes - celle-ci semble acquise, au vu de la campagne en cours -, mais quant au respect de la vie privée et du sort réservé aux données figurant sur la carte Mobib.

Force est cependant de constater que peu de réponses ont été apportées aux usagers de la STIB et à la Ligue des droits de l'homme depuis ma dernière interpellation. Elles sont en tout cas moins visibles que celles apportées en matière d'amendes.

Je rappelle que des informations sont effectivement enregistrées sur la carte Mobib, en dépit de la loi de

een reportage waarin gezegd werd dat de gratis toiletten in de metrostations alleen toegankelijk zouden zijn met een Mobibkaart. Mensen die hun privéleven willen beschermen, zouden dan een tienrittenkaart moeten kopen en dus meer betalen. Bovendien zouden de toiletten dan properder blijven, omdat de MIVB achteraf kan achterhalen wie iets vuil maakt. Dit verhaal kan toch niet waar zijn! Geen wonder dat het budget de pan uit rijst!

la protection de la vie privée de 1992. Cette situation devrait nous inciter à agir.

Étiez-vous au courant de l'existence de ce marché ? Le comité de gestion de la STIB en a-t-il été informé préalablement ? Vu les montants peu élevés, ceci serait-il passé inaperçu et mis au jour par la lecture attentive du bulletin des adjudications ? Quelle est votre position par rapport à l'attribution de ce marché à une société dont l'administrateur délégué serait un membre de la Commission de protection de la vie privée ? Je suppose qu'au sein de cette Commission, on s'abstient de prendre part à ce genre de délibérations pour des raisons déontologiques ? S'agit-il seulement d'un hasard ?

Cela fait deux ans que le PS plaide pour l'anonymat des cartes Mobib et pour le changement du système par une généralisation des cartes anonymes, suivant le modèle parisien. Ce dispositif ne sera pas plus cher. Si d'aventure, on souhaite participer à un comptage en règle, celui-ci ne peut se faire que de manière anonyme.

Par ailleurs, pour ajouter au caractère cocasse de la situation - qui ne me fait plus rire -, j'ai revu un petit reportage sur le site de RTLinfo.be intitulé "STIB, les toilettes gratuites avec la carte Mobib". Comme si on devait en rajouter dans le délire complet, il était annoncé que les toilettes qui allaient être installées dans les stations de métro ne seraient accessibles qu'aux détenteurs d'une carte Mobib. Cela pose problème pour les personnes qui souhaitent protéger leur vie privée et ce, au risque de devoir payer plus cher puisqu'elles doivent acheter des cartes de dix places. Le côté cocasse réside dans le commentaire fourni par la STIB : "Cela devrait augmenter la propreté dans les toilettes en responsabilisant l'utilisateur qui courra toujours le risque d'être retrouvé après une incivilité." Rassurez-moi, Mme la Ministre, vous n'allez tout de même pas installer un lecteur et un détecteur de personnes sur la base de la carte Mobib dans chaque toilette ! Si c'est le cas, je comprends que le budget explose.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- De mensen zijn meer geïnteresseerd in de vraag wanneer er een bus, tram of metro komt en niet of

Mme Céline Delforge.- Je suis extrêmement ennuyée car je fais partie de ceux qui, dès le départ, ont interpellé votre prédécesseur à propos de la

hun trajecten wel goed geregistreerd worden.

Het is geen geheim dat de ministers alleen over de informatie beschikken die de MIVB kwijt wil. De vorige minister antwoordde steeds wat de MIVB hem influisterde, namelijk dat de commissie voor de bescherming van het privéleven geen graten zag in het Mobib-systeem. Hij heeft zelfs beweerd dat er geen eerdere trajecten bewaard zouden blijven op de chip, maar toen ik kon aantonen dat de laatste drie ritten wel bewaard blijven, ontkende hij dat hij zoiets gezegd had. Dat is allemaal weinig vertrouwenwekkend.

Ik heb inlichtingen ingewonnen over de problemen met het Mobib-systeem bij heel wat gesprekspartners, zoals de onderzoekers van de UCL, InterEnvironnement Bruxelles, de Liga voor Mensenrechten, enzovoort. Al die mensen hebben eerst geprobeerd om contact op te nemen met de MIVB om de maatschappij op de mogelijke problemen te wijzen. De MIVB was echter niet geïnteresseerd in wat ze te zeggen hadden. Als ze hun kritiek dan openbaar maakten, was de MIVB er wel als de kippen bij om hen ervan te beschuldigen dat ze om duistere redenen de MIVB schade wilden toebrengen. De onderzoekers werden zelfs bedreigd.

We hebben ook altijd te horen gekregen dat de informatie uitstekend versleuteld is, maar met de Mobibkaart blijkt er van anonimiteit niet veel sprake.

De huidige kaart is niet anoniem. Zelfs al zou men de kaart loskoppelen van de persoonlijke gegevens, is het voldoende om met een bewakingscamera te weten te komen wie op een bepaald moment met een Mobibkaart heeft gepind. Mobib maakt gebruik van een compleet verouderde technologie.

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer stelde dat er geen enkel probleem was, al hebben we nog zoveel elementen en vragen aangebracht.

Ik heb daar vragen bij. Er wordt niet alleen met het privéleven van de gebruikers gespeeld, het systeem kost ons bovendien hopen geld. Mensen die voor een abonnement hebben betaald, moeten toch nog pinnen op straf van boete gewoon om te weten met welke bus wanneer er gereden is. De gegevens zullen echter nooit kloppen, want sommige mensen

carte Mobib, du respect de la vie privée et du coût de ce genre de jouet technologique. Ceci à l'heure où les gens sont davantage inquiets de savoir quand va passer un bus, tram ou métro, que de savoir si leurs trajets sont bien enregistrés.

Certes, ce n'est un secret pour personne que les ministres ne disposent que des informations que la STIB veut bien leur transmettre. En l'occurrence, j'espère que nous pourrions progresser dans la réflexion et sortir du cadre des réponses fournies par les porte-parole de la STIB.

Le ministre précédent nous a toujours renvoyés vers le même raisonnement - et cette tendance semble se confirmer - : "Si la Commission de protection de la vie privée dit qu'il n'y a pas de problème, c'est qu'il n'y en a pas." On avait beau brandir une série d'arguments, citer certains éléments et même prendre votre prédécesseur en flagrant délit de parjure, rien n'y faisait. Dans certains comptes-rendus, votre prédécesseur affirmait qu'il n'y avait aucune trace des trajets précédents sur la puce. Or, quand je lui ai dit, preuve à l'appui, que le décryptage par les chercheurs de l'UCL avait révélé que les trois derniers trajets étaient bel et bien stockés, il m'a dit qu'il n'avait rien dit de tel. J'ai dû lui relire le compte-rendu pour lui rappeler ses propres paroles. On ne se trouve donc vraiment pas dans un climat de confiance dans ce dossier.

Un autre problème mérite également d'être mentionné. Il ne faut pas être grand clerc - il suffit d'aller sur internet - pour obtenir des explications de vulgarisation, entre autres de la part des chercheurs de l'UCL, d'Inter Environnement Bruxelles et de la Ligue des droits de l'homme. Ces explications établissent clairement en quoi le système Mobib est problématique.

Chacun de nous prend ses renseignements et fait ses recherches, car nous aimons tous avoir une bonne connaissance de nos dossiers. Quand nous interrogeons les personnes à propos desquelles on nous a dit pis que pendre, elles nous disent toutes avoir d'abord essayé de prendre contact avec la STIB afin, dans une démarche constructive, de tenter de lui faire prendre conscience des points à améliorer. Chaque fois, elles se sont heurtées à une fin de non-recevoir. Ce n'est qu'en dernier recours, lorsqu'elles rendaient leurs griefs publics, qu'on s'est déchaîné sur elles en les accusant de faire du

pinnen niet en dikwijls is de apparatuur stuk.

Bovendien is het fysisch dikwijls onmogelijk om tijdens het spitsuur bij een Mobib-terminal te geraken. Het statistisch argument of het argument van de betalingscontrole gelden niet.

Ik had een schriftelijke vraag gesteld over het kostenplaatje van Mobib, maar er is nooit gesproken van dat toewijzingscontract. Er wordt blijkbaar ook een nieuwe hooggekwalificeerde job gecreëerd om de veiligheidspolitiek van de MIVB te bewaken en in goede banen te leiden. Dat is nooit aan de parlementsleden meegedeeld.

Ik heb navraag gedaan bij de mensen die in de sector werken. De gekozen onderneming staat niet onmiddellijk bekend als uitmuntend specialist ter zake.

De Mobibkaart is helemaal niet versleuteld. De informatie op de kaart kan makkelijk afgelezen worden met een klein programma en met de lezer voor identiteitskaarten die je voor een paar euro overal kan kopen. Er bestaat dus wel degelijk een probleem.

Daar komt nu het probleem bij van het lid van de commissie voor de bescherming van het privéleven, dat ook gedelegeerd bestuurder is van de onderneming die de aanbesteding krijgt. Hopelijk hebt u daar een goede verklaring voor.

Een derde probleem is de prijs van het systeem.

Wij willen nu een echt antwoord op onze vragen. U kunt niet meer doen alsof er niets aan de hand is. De antwoorden op de vele vroegere interpellaties en vragen hierover, zijn immers steeds onjuist gebleken.

Ook over de financiering van het systeem kloppen de antwoorden niet altijd. Ik verwacht nu een krachtig antwoord en misschien een voorstel, want we kunnen de zaken niet laten zoals ze zijn.

mauvais esprit et de vouloir nuire à la STIB pour des raisons assez obscures. On est allé jusqu'à menacer les chercheurs s'ils ne retiraient pas immédiatement les informations qu'ils avaient diffusées.

Le climat semble d'autant plus mauvais qu'en matière de cryptage, on nous a toujours dit, comme l'a souligné M. Gosuin, que tout allait bien et qu'il ne fallait pas s'inquiéter. Or, rien ne semble anonyme avec la carte Mobib.

La carte actuelle n'est pas anonyme. Rien ne garantit que le même numéro, chaque fois qu'il est pointé, corresponde à la même personne ! Quand bien même on dissocierait les fichiers des noms de clients et des numéros, il suffit de savoir, par exemple avec une caméra, qu'à un moment donné, M. ou Mme X a pointé une carte Mobib, pour pouvoir tracer la personne en question. Ce n'est pas ma théorie personnelle, mais ce sont les gens qui travaillent dans ce domaine qui l'affirment.

Par ailleurs, et ce n'est pas un secret puisqu'il suffit de consulter Wikipédia pour trouver toutes les informations à ce sujet, Mobib utilise une technologie complètement obsolète.

Nous avons donc une série d'éléments objectifs qui nous permettent de douter du syllogisme qu'on nous a servi en permanence : la CPVP est la garante du respect des données privées et si la commission dit qu'il n'y a pas de problème, c'est qu'il n'y a pas de problème. Nous avons eu beau en soulever toute une série, on nous a dit qu'il n'y en avait pas !

Je commence à m'inquiéter de cet aspect des choses, mais aussi du prix de cette technologie. Non seulement, on met en danger la vie privée des gens, mais en plus, cela nous coûte beaucoup d'argent. Et tout cela pour expliquer aux gens que, même s'ils ont payé leur abonnement pour une durée précise, ils doivent encore pointer, sous peine d'amende, pour bien montrer qu'ils sont passés tel jour, à telle heure, dans tel bus ! On se pose toujours la question de l'intérêt de cette information. Si c'est pour vérifier que les gens ont bien payé, il n'y a pas de problème. Si l'intérêt est statistique, les données sont complètement faussées avec Mobib, car il y a des gens qui ne pointeront de toute façon pas et d'autres qui y renoncent face à un appareil défectueux.

Il suffit de voir comme les bus sont remplis actuellement pour comprendre qu'il est souvent physiquement impossible d'atteindre un lecteur Mobib aux heures de pointe. Les compteurs physiques de la STIB - des gens qui comptent - et les statisticiens sont bien plus efficaces pour voir si une ligne est surchargée. Faites un sondage auprès des usagers et ils vous expliqueront cela très bien. La direction de la STIB aussi !

L'argument statistique n'est pas pertinent et celui du contrôle du paiement des titres de transport ne l'est pas davantage pour les abonnés. Tout ce qui intéresse la STIB, c'est de savoir si M. ou Mme X a un abonnement valide, et pas ce qu'il ou elle en a fait. Et le système coûte une fortune ! D'abord aux usagers - il ne faut pas croire que c'est la STIB qui paye -, auxquels on réclame cinq euros par personne.

J'avais posé une question écrite sur les coûts de Mobib, entre autres en personnel. Et je m'aperçois qu'on ne m'a jamais parlé de ce contrat de consultance que M. Gosuin nous dévoile aujourd'hui. Je lis aussi qu'il "faudra rédiger la description de fonction et participer au recrutement d'un conseiller en sécurité de l'information qui sera responsable de l'application de la politique de sécurité". On ouvre donc un nouveau poste hautement qualifié, ce qui fait exploser les coûts, alors qu'on n'a jamais donné ces informations aux parlementaires qui les demandaient.

Je me suis renseignée auprès des gens qui travaillent dans le secteur. Ils m'ont affirmé que la société choisie n'est pas celle qui vient en premier lieu à l'esprit des gens pour les questions de cryptage.

Or, la carte Mobib n'est actuellement pas du tout cryptée pour les données de lecture. La lecture des informations figurant sur la carte est tout à fait possible, comme cela a déjà été démontré, à l'aide d'un petit logiciel et du lecteur de carte d'identité que nous pouvons tous acheter pour quelques euros dans n'importe quel magasin. Nous sommes donc face à un problème d'inexactitude. Vous nous avez menés en bateau en nous affirmant qu'il n'y avait pas de problème, alors qu'il apparaît aujourd'hui qu'un problème indéniable existe.

S'ajoute à ce lourd dossier le nouveau problème, évoqué par M. Gosuin, de la double casquette du

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het sluiten van dit type contract valt onder de bevoegdheid van de MIVB en de controle ervan komt haar beheersorganen toe. Dit valt dus niet onder het toezicht van de minister van Transport. Niettemin zal ik een poging wagen om uw vragen te beantwoorden.*

Mevrouw Delforge wil mijn persoonlijke mening kennen. In alle oprechtheid kan ik u zeggen dat ik ook wel verbaasd was over de titel van deze opdracht. Dit geeft de indruk dat de persoonlijke levenssfeer niet beschermd wordt. Ik heb dan ook onmiddellijk bijkomende informatie gevraagd.

De MIVB heeft in het Bulletin der Aanbestedingen van 19 mei 2010 en in het Publicatieblad van de Europese Unie van 18 mei 2010 een aankondiging van opdracht gepubliceerd voor de gunning van een consultancyopdracht gespecialiseerd in de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Daarmee moeten bij de verwerking van de Mobib-gegevens de risico's van misbruik, net als de doeltreffendheid van de maatregelen die genomen worden om de persoonlijke gegevens te beschermen, in alle objectiviteit geëvalueerd worden. Het huidige systeem is ontwikkeld met een

membre de la CPVP, qui serait administrateur délégué de la société choisie pour le contrat. Cette situation est interpellante et j'espère que vous nous apporterez des explications satisfaisantes.

Le coût du système est un troisième problème. Nous ne nous contenterons donc pas de réponses formatées à nos questions. Nous avons besoin d'une réaction. Vous ne pouvez plus faire comme si de rien n'était ! Ce sujet a déjà suscité énormément d'interpellations et de questionnements, et nous avons rassemblé quantité d'éléments qui contredisent les réponses que nous avons toujours reçues.

De plus, il s'avère que nous avons parfois reçu des réponses inexactes sur des éléments très précis en matière de financement du système. J'attends de vous, Mme la ministre, une réponse forte et peut-être propositionnelle. Nous ne pouvons pas laisser les choses en l'état.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme je l'ai déjà indiqué par le passé, la conclusion de ce type de contrats relève de la compétence de la STIB et du contrôle de ses organes de gestion. Cela ne ressort donc pas de la tutelle exercée par la ministre des Transports. Je vais tout de même répondre à vos questions.

Mme Delforge me demande sans arrêt de donner mon propre point de vue et non de reprendre les propos du porte-parole de la STIB. Je peux vous dire en toute sincérité que le fait que cette mission de consultance ait été intitulée "Consultance spécialisée en protection de la vie privée" m'a aussi fait froncer les sourcils. Cela donne à penser que la vie privée n'était pas protégée. J'ai donc tout de suite demandé des informations.

La STIB a publié au Bulletin des adjudications du 19 mai 2010 et au Journal officiel de l'Union européenne du 18 mai 2010 un avis de marché relatif à l'attribution d'une mission de consultance spécialisée en protection de la vie privée. Cette mission va servir à évaluer en toute objectivité les risques d'exploitation abusive actuels ou futurs, ainsi que l'efficacité des mesures mises en place ou qui resteraient à prendre pour renforcer la sécurité des données personnelles traitées lors de

technologie uit 2004-2006. Deze technologie evolueert mee met de aanzienlijke uitdagingen, zoals de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de veiligheid. Bij de invoering van het systeem was de technologie nog niet zo ontwikkeld als nu. Binnen enkele jaren zal ze nog doeltreffender zijn.

Met deze opdracht wil de MIVB tegemoetkomen aan de wens van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Dat kan men de MIVB toch niet verwijten. Door een beroep te doen op een onafhankelijke expert wil de MIVB bovendien aantonen dat ze te goeder trouw handelt en wil ze het debat objectiveren.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Die technologie dateert van 1977!*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Toch niet, van de jaren 2004-2006.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *We zullen dat op wetenschappelijke websites nagaan.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We hebben deze opdracht gegund om rekening te houden met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, waaraan u zo veel belang hecht.*

De MIVB heeft met deze aanbesteding te kennen gegeven dat ze het privéleven respecteert.

We wensen het kaartsysteem uit te breiden naar andere vervoerswijzen wat voor heel wat complexe problemen zorgt. We willen dus graag op de hoogte blijven van nieuwe technologieën. De MIVB zal dankzij haar expertise op de evolutie kunnen vooruitlopen en tegelijk de privacy beschermen.

De wet laat operatoren toe zelf de nodige maatregelen te treffen om de persoonsgegevens die in haar bezit zijn, te beschermen.

De aanbesteding is conform de wet verlopen. Vijf kandidaten beantwoordden aan de opgelegde criteria. Galaxia heeft de aanbesteding

l'utilisation du système Mobib.

Les systèmes évoluent au jour le jour. Celui que nous utilisons aujourd'hui est basé sur une technologie conçue dans les années 2004-2006. Cette technologie évolue tout le temps face aux défis très mouvants de la protection de la vie privée et de la sécurité. Quand la STIB a introduit ce système, la technologie n'était pas aussi avancée qu'aujourd'hui. Dans quelques années, elle sera beaucoup plus performante.

En concluant ce marché, la STIB a souhaité répondre à un souhait de la CPVP, ce qu'on ne peut décemment pas lui reprocher. En ayant recours à une expertise indépendante, la STIB souhaite, en outre, prouver sa bonne foi et objectiver un débat devenu parfois plus passionnel que rationnel.

Mme Céline Delforge.- Cette technologie date de 1977 !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Non, elle date des années 2004-2006. C'est votre parole contre la mienne.

Mme Céline Delforge.- Nous allons vérifier sur des sites scientifiques. Aucun problème.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous avons passé ce marché pour tenir compte de la protection de la vie privée, à laquelle vous tenez tant.

En lançant ce marché, la STIB a posé un geste important. Cela ne signifie toutefois pas que la situation actuelle fait fi du respect de la vie privée. J'y reviendrai.

Le principe d'interopérabilité de la carte entre les opérateurs de transports soulève de nouvelles questions complexes. Nous voulons étendre ce système à d'autres modes de déplacement. Il est dès lors important de nous tenir au courant des technologies les plus avancées. Grâce à l'expertise actuelle de la STIB, elle sera en mesure d'anticiper l'évolution du système Mobib dans une vision à plus long terme et en tenant compte des exigences les plus strictes en matière de protection de la vie privée.

La loi reconnaît explicitement aux responsables de traitement - en l'occurrence la STIB - la

binnengehaald. Evaluatiecriteria waren bijvoorbeeld het bedrag van het aanbod, de technische waarde van het aanbod, de capaciteit om gegevens over te dragen, planning en timing.

Galaxia stelde een pragmatische aanpak voorop, met snelle oplossingen en een aanvaardbare budgettering. Het feit dat de directeur tevens lid van de commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer is, heeft niet meegespeeld bij de toewijzing.

De MIVB heeft wel het nodige gedaan om zich ervan te vergewissen dat hier geen sprake was van enig belangenconflict.

Ze heeft de juiste antwoorden gekregen.

De wetgeving voorziet juist hierin. Artikel 24 § 7 van de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer regelt de werking van de commissie. De rechtspraak is duidelijk want het belangenconflict is niet weerhouden toen het dossier in het federale parlement is behandeld.

De voorzitter van de commissie is bij voorbaat op de hoogte gebracht van de deelname aan de aanbesteding en nadien van de toewijzing aan Galaxia. In de pers verklaarde de voorzitter trouwens dat deze situatie niet uitzonderlijk was.

Specialisten ter zake zijn in België eerder schaars. Het is dus niet vreemd dat de directeur van Galaxia ook in de commissie zetelt.

De commissie ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer bestaat uit permanente leden, leden uit de privé sector en gepensioneerde leden uit de magistratuur, de academische wereld of de ambtenarij.

De competentie van de directeur van het bedrijf staat buiten kijf. Zijn CV getuigt daarvan. Hij heeft al voor verscheidene overheidsdiensten veiligheidssystemen uitgewerkt. Hij geeft onder meer les aan de universiteit van Luxemburg.

De Europese Commissie heeft hem aangezocht voor een seminarie over de veiligheidspolitiek van het ministerie voor Industrie op 13 en 14 december 2010. En ook aan het Institut supérieur d'électronique de Paris is hij verbonden.

responsabilité de choisir les mesures de sécurité appropriées pour protéger les données en sa possession, en tenant compte de la nature des données, de l'état de la technique, des coûts qu'entraîne la mesure de protection et des risques potentiels. Il appartient donc bien à la STIB de faire la balance entre tous ces facteurs, qui sont essentiellement variables. L'évaluation des facteurs retenus relève de la compétence de la CPVP.

Le marché a été attribué de manière strictement conforme à la législation en vigueur. Huit firmes ont manifesté leur intérêt. Cinq candidats répondaient à tous les critères de sélection et ont reçu le cahier spécial des charges le 5 juillet 2010. Sur la base de l'ensemble des critères d'attribution, l'offre de la société Galaxia a obtenu le meilleur score et s'est vu attribuer le marché. Parmi les critères d'évaluation figuraient notamment le montant de l'offre, la valeur technique de l'offre (y compris la méthodologie proposée et les références de l'équipe projet), la capacité de transfert des connaissances, le planning des phases et le délai de réalisation.

La société Galaxia s'est particulièrement distinguée de ses concurrentes par une approche pragmatique permettant une mise en place rapide des solutions exigées, ainsi que par le budget demandé.

Le fait que le directeur de la société Galaxia siège en tant que membre suppléant au sein de la CPVP n'a pas influencé l'attribution du marché. Cependant, sa connaissance de l'institution et de ses recommandations permettra certainement à la STIB de se conformer de la manière la plus adéquate possible aux demandes de la commission.

Contrairement à ce que vous laissez entendre, la STIB ne s'est certainement pas facilité la tâche en attribuant le marché à une société dont l'un des acteurs est un membre de la commission. Que du contraire ! Il va néanmoins de soi que la STIB s'est posé la question préalable d'un éventuel conflit d'intérêts dans l'attribution du marché à cette société.

À cet égard, elle a obtenu les réponses adéquates à ses questions.

Ainsi, la législation prévoit-elle expressément ce cas de figure. Tout d'abord, l'article 24 § 7 de la loi sur la vie privée, qui définit également le mode de

Ten slotte heeft hij het vijfjarig veiligheidsplan voor het ministerie van Economie en Financiën van Burkina Faso opgemaakt. Hij heeft er nog andere opdrachten gekregen.

Voor zijn werk bij de MIVB doet de persoon in kwestie nog een beroep op twee andere onafhankelijke experts met wie hij geregeld samenwerkt.

De financiële stabiliteit van Galaxia is verzekerd. De MIVB heeft er navraag naar gedaan.

De MIVB heeft nooit aan profilering van zijn cliënteel willen doen. Buiten de laatste drie trajecten worden geen gegevens gepersonaliseerd opgeslagen, maar altijd gecodeerd of onherkenbaar gemaakt.

De Mobibkaart wordt door derden gefabriceerd en de MIVB heeft dus conform de wet een Verklaring voor vertrouwelijke behandeling van persoonsgegevens naar de commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer gestuurd. De MIVB zal nooit gegevens doorsturen naar privéfirma's voor marketingdoeleinden. De gegevens die zijn overgedragen, waren nodig voor het aanmaken van de chipkaarten.

Mevrouw P'tito, u refereert aan een artikel over de toiletten aan het Madouplein dat in La Capitale is verschenen waarin gebruik is gemaakt van foute gegevens.

Het gaat om de toiletten in het nieuwe station Madou. Die zijn toegankelijk met een muntstuk van 50 cent. Zelfs als je de Mobibkaart moest gebruiken om er binnen te geraken, zou het nog onmogelijk zijn om bepalen welke gebruiker welke kabine gebruikt heeft. De informatie in de tv-reportage waarnaar u verwijst, is in elk geval fout.

Er staat wel een kaartlezer bij de ingang van de toiletten, maar die is voor het MIVB-personeel, dat geen 50 cent moet betalen.

U zegt dat de Commissie voor de bescherming van het privéleven tegen het verwerken van gegevens is die het mogelijk maken om de trajecten van privépersonen na te gaan. U vermeldt echter niet dat zij in haar aanbeveling aan alle openbare vervoersmaatschappijen die de RFID-technologie willen gebruiken, aangeeft onder welke

fonctionnement de la CPVP prévoit et permet explicitement des situations de ce type. Celles-ci ne sont d'ailleurs pas exceptionnelles, y compris dans le chef de membres effectifs.

La jurisprudence est également explicite en la matière, puisque la question du conflit d'intérêts a été écartée lorsqu'elle a été évoquée devant le parlement fédéral, en juillet 2008. Je vous renvoie en particulier à la page 55 du document 52 n°1257/003, que vous pouvez consulter sur le site de la Chambre :

<http://www.lachambre.be/doc/flwb/pdf/52/1257/52k1257003.pdf>.

Le président de la CPVP a été informé préalablement de l'intention du membre de sa commission de soumissionner au marché de la STIB, ainsi que de l'attribution du marché à celui-ci. Il a d'ailleurs confirmé dans la presse qu'il était bien au courant de la situation et que celle-ci n'était pas exceptionnelle.

Enfin, la réalité du marché est telle que les experts en matière de sécurisation des données personnelles sont rares en Belgique. Il n'est dès lors pas étonnant qu'un expert reconnu sur la place ait également été sollicité par la CPVP pour faire partie de ses membres.

Pour votre information, la commission est composée de membres permanents, de membres issus du secteur privé (qui exercent tous une activité économique en parallèle) et de personnes retraitées de la magistrature, du monde académique ou de fonctionnaires de l'État.

Les compétences de cette personne ne peuvent toutefois être mises en cause. Son curriculum vitae témoigne d'une expertise reconnue en matière de sécurisation des systèmes. Il est chargé de cours à l'université du Luxembourg, titulaire de trois cours en master professionnel post-universitaire de management de la sécurité de l'information dans les matières relatives à l'élaboration de la politique de sécurité. Il a déjà élaboré ou élabore actuellement plusieurs politiques de sécurité dans les services publics. Il a en outre été choisi par le gouvernement québécois pour donner une formation sur la politique de sécurité aux fonctionnaires du gouvernement.

La Commission européenne a sélectionné cette

omstandigheden van dit algemene principe kan worden afgeweken. Daar houdt de MIVB zich aan.

Sommige mensen binnen de MIVB kunnen met een paswoord de gegevensbank met de klantengegevens kruisen met die met de valideringsgegevens. Hun aantal is erg beperkt en het systeem houdt bij wanneer zij dit doen. De Commissie voor de bescherming van het privéleven kent hun namen.

De MIVB doet een beroep op een externe consultant om een objectief beeld te krijgen van het risico dat deze gegevens misbruikt zouden worden. Uiteraard wil de MIVB het privéleven van de gebruikers van de Mobibkaart optimaal beschermen.

De MIVB is bevoegd voor dit soort contracten.

personne parmi d'autres experts internationaux pour donner un séminaire sur la politique de sécurité de l'information au ministère de l'Industrie, de la petite et moyenne entreprise et de la promotion de l'investissement à Alger (Algérie) les 13 et 14 décembre 2010. Il intervient également à l'Institut supérieur d'électronique de Paris dans le cadre du master spécialisé en management et protection des données à caractère personnel, parrainé par la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL).

Enfin, il a élaboré le plan de sécurité sur cinq ans pour le ministère de l'Économie et des Finances du Burkina Faso. Ce travail a été apprécié, puisqu'on a fait appel à lui pour d'autres missions sur place. Dans le cadre de la mission que lui a confiée la STIB, il s'est adjoint les services de deux autres experts indépendants également reconnus, et avec lesquels il collabore régulièrement.

La solidité financière de Galaxia ISE a été prouvée. La STIB a fait des investigations dans ce sens, qui se sont révélées rassurantes. Le fonds de roulement d'une PME n'est pas le seul critère d'évaluation de sa santé financière.

La STIB n'a pas et n'a jamais eu l'intention de se livrer à ce que l'on appelle le profilage de ses clients à titre individuel. Hormis les trois derniers trajets effectués, qui sont conservés sur la carte, les données de validation relatives à la localisation des usagers ne sont jamais traitées de façon individualisée, mais toujours sur la base d'informations soit codées, soit rendues anonymes et pour lesquelles la STIB veille à assurer le respect de toutes les dispositions légales applicables.

La carte Mobib étant actuellement fabriquée par des tiers, la STIB a, conformément à la loi, effectué une déclaration de traitement auprès de la CPVP. Cela ne traduit en aucun cas le souhait de la STIB de transférer des données personnelles à des tiers, à des fins de marketing direct par exemple. Le transfert annoncé ne concernait pas les données de validation, mais bien les données nécessaires à la confection de la carte, sous l'emprise d'accords de confidentialité stricts réglés par voie contractuelle. Selon les termes de la loi relative à la protection de la vie privée, cette communication de données au fabricant de la carte ne constitue pas une communication à un tiers.

Mme P'tito, vous faites référence à un article paru dans La Capitale au sujet des toilettes de la station Madou, dont la nouvelle galerie commerciale vient d'être inaugurée, lequel se réfère à des informations qui ne sont pas correctes.

Il s'agissait des toilettes de la station Madou, qui. Ces toilettes ne sont pas accessibles à l'aide de la carte Mobib, mais bien en glissant une pièce de 50 cents dans un monnayeur, qui active un portillon. Même si l'entrée des toilettes était accessible avec la carte Mobib, il serait évidemment impossible de déterminer quelle cabine a été utilisée par quel utilisateur. Quoi qu'il en soit, l'information diffusée dans le reportage télévisé auquel vous avez également fait allusion - que je n'ai pas eu l'occasion de voir - est fausse.

Un lecteur de cartes est effectivement placé à l'entrée des toilettes de la station de métro Madou. Il est réservé au personnel de la STIB, qui est autorisé à utiliser ces toilettes sans payer 50 cents. Sur son lieu de travail, le personnel doit en effet pouvoir disposer de sanitaires.

Lorsque vous faites référence aux recommandations de la CPVP relatives à l'interdiction de traiter des données à caractère personnel qui permettraient de tracer le trajet des usagers sur base de leur titre de transport, vous extrayez d'un texte de dix pages la citation qui vous convient pour essayer d'appuyer votre point de vue. La recommandation de la CPVP - qui ne vise d'ailleurs pas uniquement la STIB, mais bien toutes les sociétés de transport public souhaitant recourir à la technologie de radio-identification (RFID) - tempèrent en effet ce principe général en énonçant dans quelles conditions l'utilisation de cette technologie peut néanmoins avoir lieu, moyennant le respect de certaines conditions. C'est précisément ce que la STIB s'efforce de faire.

La STIB dispose d'un système d'identification et d'authentification par mot de passe des personnes autorisées à croiser, dans certaines circonstances, la banque de données d'identification d'un client avec celle relative à ses données de validation. Ce système est combiné à un système de traçage des accès. Les personnes ayant accès aux deux bases de données sont identifiées et tout à fait limitées en nombre. Leur nom a d'ailleurs été communiqué à la CPVP.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *U hebt niet gezegd hoe lang het contract loopt?*

(Samenspraak)

Het budget bedraagt dus 134.000 euro, maal vijf?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik heb dat nagevraagd, maar nog geen antwoord gekregen.*

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *Hier is sprake van vijf jaar.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik heb de details niet bij me.*

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *Ik weet wat er staat, maar de bedragen zijn niet aangegeven.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Dat moet de MIVB mij nog antwoorden.*

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *Ik denk dat het budget 134.561 euro per jaar is. Hoe kunnen drie personen met dat budget werken? Of zitten ze er alleen maar voor de uiterlijke schijn?*

De heer Philippe Close *(in het Frans).*- *Het bedrag van de aanbesteding is 111.200 euro plus BTW.*

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *Per jaar!*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Neen. Deze mensen werken niet alleen en permanent aan dit project.*

En faisant appel à un consultant indépendant, la STIB confirme qu'elle entend objectiver les risques actuels et futurs d'exploitation abusive des données à caractère personnel de ses clients par son fait, celui de son personnel ou celui de tiers. En sa qualité d'entreprise de service public, son intention a évidemment toujours été de protéger au mieux le droit à la vie privée des utilisateurs de la carte Mobib.

Comme je l'ai déjà dit, la passation de ce type de contrat est de la compétence de la STIB.

M. Didier Gosuin.- Vous n'avez pas répondu à la question de la durée du marché.

(Colloques)

Le budget est donc bien de 134.000 euros, multiplié par cinq ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous avons demandé une vérification, mais nous n'avons pas encore obtenu de réponse.

M. Didier Gosuin.- Ici, c'est sur cinq ans.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'ai pas le document du marché ici.

M. Didier Gosuin.- Les montants n'y sont pas indiqués.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est pour cela que nous avons pris contact avec la STIB, dont nous attendons la réponse.

M. Didier Gosuin.- Je pense qu'il s'agit de 134.561 euros par an. Comment peut-on faire travailler trois personnes pendant cinq ans pour ce montant-là ? Ne vont-elles rien faire et servir uniquement d'alibi ?

M. Philippe Close.- La valeur totale finale du marché est de 111.200 euros hors TVA.

M. Didier Gosuin.- Par an !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Non. Et, en outre, ces gens ne travaillent pas en permanence sur cet unique projet.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *Het contract is verlengbaar.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De heer Close heeft gelezen wat in de tekst staat.*

De voorzitter.- Ik stel voor dat u bijkomende informatie toevoegt aan uw antwoord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Wat de heer Close zegt, klopt wellicht. Anders zal ik het corrigeren.*

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *U hebt niet betwist dat de aanbesteding de volgende elementen bevat:*

- *een veiligheidsbeleid uitwerken;*
- *bijkomend personeel aanwerven om de operaties uit te voeren;*
- *bepalen hoe personen getraceerd worden en wie welke verantwoordelijkheden heeft.*

U hebt altijd volgehouden dat er geen risico is en dat alle veiligheidsmaatregelen genomen zijn. Uit de aanbesteding blijkt echter dat er momenteel geen veiligheidsbeleid is en ook dat er wel degelijk risico's bestaan, aangezien er sprake is van analyse en bestrijding van de risico's.

De kostprijs van de aanbesteding is erg laag. Ofwel wordt deze persoon ernstig onderbetaald ofwel is hij er enkel om de schijn op te houden en is het helemaal niet de bedoeling dat hij ernstig werk levert.

De MIVB heeft een kaderovereenkomst ondertekend met de maatschappij voor vijf jaar en bovendien hernieuwbaar. U moet meer uitleg geven over deze aanbesteding.

Als lid van de commissie voor de bescherming van het privéleven, zal de betrokkene wel competent zijn. In tegenstelling tot wat u zegt, is hij het enige lid van de commissie uit de privésector. De andere leden zijn een notaris, een VUB-professor, een jurist, een taalkundige en een advocaat. Ik weet

M. Didier Gosuin.- J'en suis certain. Il s'agit d'un contrat reconductible.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- M. Close a bien lu ce qui était dans le texte.

M. le président.- Si vous trouvez un complément d'information sur cette question, je vous propose de le joindre à votre réponse.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je crois que ce que M. Close a dit correspond à la réalité. Sinon, je le corrigerai.

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

M. Didier Gosuin.- Je voudrais réagir en trois points.

Tout d'abord, concernant la portée du marché, vous avez cité l'objectif général, mais vous n'avez pas contesté la description claire du marché qui est de :

- mettre en place une politique de sécurité ;
- veiller à recruter du personnel supplémentaire pour encadrer ces opérations ;
- et définir les responsabilités, le processus, le traçage des personnes.

Incontestablement, la portée du marché met en évidence le fait qu'aujourd'hui, il n'y a pas de politique de sécurité. Vous dites vous-même que c'est pour contrôler, contrevenir, analyser les risques. C'est donc qu'il y a des risques ! Auparavant, vous disiez qu'il n'y avait aucun problème et que toutes les mesures de sécurité étaient prises.

Je suis très perplexe quant au coût et à la portée de celui-ci. Quand je vois tout ce qui est demandé à ce brave homme, je trouve que c'est beaucoup. Ou bien c'est très peu payé, sur cinq ans, et c'est véritablement un alibi. Il y a quelque chose que je ne parviens pas à éclaircir entre la portée de ce marché, qui est très complet - définir des procédures, faire un audit régulier pendant cinq ans, ce qui dans une commune coûte des centaines de milliers d'euros, vérifier les mesures de sécurité - et le montant qui est payé. Il y a quelque chose qui cloche.

niet of een advocaat wel opgeleid is om technische veiligheidsprocessen op poten te zetten.

Ik maak mij vooral zorgen over de toewijzing van de aanbesteding.

In de gemotiveerde beslissing over deze aanbesteding, worden vier ondernemingen (waaronder onderneming M) uitgesloten omdat hun financiële referenties onvoldoende zijn, gezien de duur en de inhoud van het contract. Een vijfde (onderneming O), wordt dan weer afgewezen omdat ze meer gespecialiseerd is in de beveiliging van gebouwen en infrastructuur.

Uit de gegevensbank over de ondernemingen blijkt dat onderneming O qua solvabiliteit aan de beterhand is. Ze krijgt een rating van 64/100, zodat een redelijk krediet mogelijk is.

Onderneming M wordt hier beschreven als een bedrijf in moeilijkheden, met een rating van 50/100. Dat deze onderneming afgewezen wordt, is logisch.

De onderneming Galaxia heeft volgens dezelfde gegevensbank echer ook weinig solvabel en krijgt een rating van 55/100. Iedereen kan dit nagaan op InfoBase.

Sommige kandidaten werden afgewezen omdat ze er financieel slecht voorstaan, maar Galaxia kreeg de aanbesteding hoewel het er niet beter voorstaat. Firma's als Deloitte of PricewaterhouseCoopers werden afgewezen, terwijl hun rating uitstekend is en zij op technisch en financieel vlak zeker voldoen.

Dat roept vragen op over hoe de aanbesteding toegewezen werd.

Bovendien is het bedrag van de aanbesteding belachelijk laag, namelijk 134.000 euro op vijf jaar. Dat wijst erop dat de MIVB alleen wil doen uitschijnen dat ze een veiligheidsbeleid uitwerkt en dat ze bovendien een bepaalde maatschappij bevoorrecht.

De MR-fractie zal dan ook een gemotiveerde motie indienen, niet omdat we u niet vertrouwen, om een speciale commissie te organiseren om de gegevens vast te krijgen.

Deze commissie moet het Mobib-systeem analyseren en een antwoord zoeken op de vele

J'attends des explications, je ne suis pas du tout satisfait. Je voudrais en savoir beaucoup plus sur ce marché et sur la portée de celui-ci. En réalité, à l'issue de ce marché, la STIB a conclu un accord-cadre avec la société pour une durée de cinq ans, renouvelable de surcroît.

Deuxièmement, je ne mets pas en doute la compétence du membre de la Commission de la protection de la vie privée ! Quand vous dites qu'il y a énormément de privés au sein de cette commission, je vous réponds que c'est le seul qui provient de ce secteur. J'ai ici la composition de la commission et c'est le seul technicien de la problématique. Les autres sont un notaire, un professeur de la VUB, un juriste, un philologue et un avocat. Il y a aussi un administrateur général d'une société. Je ne suis pas convaincu qu'un avocat soit capable de mettre en place des processus de sécurité. Ce n'est ni sa formation, ni sa qualification, notamment en matière de télébilletique.

Ce qui m'inquiète, c'est l'attribution du marché. Je dispose de la décision motivée de ce marché. Vous l'avez sans doute aussi, Mme la ministre.

Dans la décision motivée de ce marché, des sociétés sont préalablement écartées sous prétexte que leurs références financières sont insuffisantes.

On peut ainsi lire à propos de la première société qui a été écartée, que j'appellerai la société A : "Après l'analyse des données financières, il ressort que la situation actuelle ne nous permet pas de conclure un contrat durable avec cette société". Ou encore, à propos de la société M : "Après l'analyse des données financières, il ressort que la situation actuelle ne nous permet pas de conclure un contrat durable avec cette société". Une troisième, la société O, est rejetée parce qu'elle est davantage spécialisée dans la mise en sécurité des bâtiments et infrastructures. Deux autres sociétés sont écartées parce qu'elles présentent une solidité financière jugée peu compatible avec les besoins et la durée du contrat.

D'après le résultat des situations financières de ces sociétés - qui figure dans la banque de données sur les entreprises - la solvabilité de la société O "peut être jugée faible, mais elle est en amélioration suivie. L'évolution du résultat net est irrégulière et enregistre une dégradation. Le rating final est de 64/100. Cette société connaît une exploitation

vragen over de technologische betrouwbaarheid, de performantie, de kosten, het beheer, enzovoort.

moyenne. Un crédit raisonnable est envisageable".

Pour la société M, "la marge brute est négative. La solvabilité peut être jugée favorable. Le fonds de roulement net est négatif. Le résultat d'exploitation est négatif. Le rating final est de 50/100. Cette société semble fragilisée". Il semble donc normal qu'elle soit écartée.

D'après la même banque de données, la solvabilité de la société Galaxia "peut être jugée faible. Le fonds de roulement net est négatif. Le rating final est de 55/100. Cette société semble fragilisée".

Ces informations, accessibles à tout un chacun sur www.infobase.be, révèlent clairement que l'offre de certaines sociétés candidates a été écartée parce qu'elles étaient fragilisées, mais que l'offre de Galaxia a été retenue alors que cette société présentait la même fragilité financière. D'autres sociétés, comme Deloitte ou PricewaterhouseCoopers, n'ont pas été retenues malgré leur rating tout à fait performant et leur répondant incontestable sur le plan technique et financier.

Cette situation suscite des questions légitimes sur le mode d'attribution du marché.

De plus, la portée du marché couvre toute l'opération pour un montant dérisoire de 134.000 euros sur cinq ans. Tout semble donc démontrer que la STIB cherchait uniquement à avoir un alibi pour démontrer sa volonté de mettre en place une politique de sécurité, et qu'elle a de surcroît avantagé la société qui lui convenait, en écartant les autres.

Par conséquent, à ce stade, je ne suis pas convaincu par vos réponses.

Mon groupe déposera un ordre du jour motivé. Non pas par manque de confiance, car je reconnais que vous héritez d'un mauvais dossier, mais pour que nous puissions organiser une commission spéciale - comme vous le suggérez -, puisque nous ne parvenons pas à obtenir les données.

L'objectif est d'analyser la mise en place du système Mobib, dans la mesure où il y a des controverses sur la fiabilité technologique, sur l'ancienneté et la mise à niveau, en termes de performances, de coûts, de gestion... Pour que nous ayons cette sécurité, nous déposerons donc cet

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Hoedanook worden alleen de laatste drie trajecten opgeslagen en zijn deze gegevens niet toegankelijk. Het huidige systeem respecteert dus het privéleven, maar het kan nog beter. De financiële situatie van de ondernemingen was niet het enige selectiecriteria...*

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *Ik kan u de gegevens bezorgen van alle deelnemende ondernemingen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Goed, maar dat is niet het enige criterium. Ik heb geen scoretabel gemaakt met de scores op de verschillende criteria...*

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *Het blijft een feit dat bepaalde ondernemingen werden afgewezen omdat hun financiële toestand te slecht was, terwijl de onderneming die de aanbesteding kreeg, er niet beter aan toe was. Dat is dus geen gelijke behandeling!*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *U ziet de andere criteria over het hoofd.*

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).*- *Dat argument gaat niet op, want deze ondernemingen werden afgewezen nog voor de andere criteria onderzocht werden.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De voorzitter heeft voorgesteld om een hoorzitting met de MIVB en een aansluitend debat te organiseren over problemen als de Mobibkaart.*

ordre du jour motivé. Ayant déjà entendu les représentants de la majorité, je suis convaincu qu'il sera voté.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce qu'on a dit dans le passé sur la sécurité de la carte Mobib est toujours vrai : on ne stocke que les trois derniers trajets et ces données ne sont pas accessibles. Je l'ai déjà dit à deux ou trois reprises. Le système dont nous disposons respecte la vie privée des gens, mais nous voulons encore l'améliorer. Et la situation financière des sociétés n'a pas été le seul critère de sélection : il y a la connaissance du secteur, le coût, etc.

M. Didier Gosuin.- Je peux vous mettre à disposition toutes les données des sociétés qui ont concouru. Il n'y a pas de problème.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Oui, mais ce n'est pas l'unique argument qui compte dans l'attribution d'un marché. Je n'ai effectivement pas fait de tableau comparant les scores dans les différents domaines que nous avons jugés importants...

M. Didier Gosuin.- Il y a des sociétés qui ont été écartées pour des raisons de fragilité financière. Or, la société qui a reçu le marché est incontestablement dans ce cas selon les analyses économiques. Il fallait la traiter de la même manière que les autres !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vous ne parlez pas des autres critères, qui jouent aussi un rôle.

M. Didier Gosuin.- C'est avant l'analyse des critères ! Dans l'analyse des marchés, avant d'examiner les offres, on regarde si les sociétés sont retenues ou non. On en a écarté pour des raisons de fragilité financière ; or, parmi celles qui ont été retenues, l'une était dans ce cas, et c'est finalement elle qui a décroché la timbale ! Il y a donc un problème.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- De toute façon, le président a proposé d'organiser une discussion dans le cadre d'une audition de la STIB concernant toutes les problématiques que l'on traite

De voorzitter.- Naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen hadden we al een hoorzitting voorgesteld.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De leden van deze commissie zijn het blijkbaar al eens over dit voornemen, wat me uitstekend lijkt.

De voorzitter.- Naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen waren er nogal wat vragen over bijlage 5. Daarom werd voorgesteld om een hoorzitting met de MIVB te organiseren. Dat voorstel heeft niets te maken met de problemen die we vandaag aankaarten.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- Inderdaad.

De voorzitter.- De hoorzitting zal niet enkel over die ene aanbesteding gaan.

Naar aanleiding van de interpellatie wordt een gemotiveerde motie aangekondigd door de heer Didier Gosuin.

(zie bijlage blz. 70)

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de toeristenbussen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

ici régulièrement : carte Mobib, accessibilité, etc.

M. le président.- Lors de l'élaboration du budget, nous avons déjà évoqué la possibilité d'auditionner la STIB.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les membres de cette commission semblent déjà s'être mis d'accord à ce propos. Je crois d'ailleurs que c'est une très bonne idée.

M. le président.- Lors de l'élaboration du budget, on a parlé de la STIB et de l'annexe 5 qui a suscité beaucoup de questionnements. C'est dans ce cadre que l'on a réfléchi à l'éventualité d'auditionner les responsables de la STIB afin qu'on puisse leur poser ces questions. J'ai donc demandé aux différents groupes de faire des propositions dans ce sens. Je voudrais préciser que cela n'a pas un lien direct avec la problématique évoquée ici.

M. Didier Gosuin.- Les auditions, c'est effectivement autre chose.

M. le président.- Ce n'est pas en effet exactement la même proposition. Nous n'auditionnerons pas la STIB uniquement sur cette attribution de marché.

En conclusion de l'interpellation, le dépôt d'un ordre du jour motivé est annoncé par M. Gosuin.

(voir annexe p. 70)

INTERPELLATION DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "les bus touristiques en région de Bruxelles-Capitale".

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

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *Ik had deze interpellatie oorspronkelijk als een mondelinge vraag bedoeld.*

In maart 2008 nam het parlement een ordonnantie aan over de toeristenbussen. Sindsdien gebeurde er niets noemenswaardig, behalve dat een van de busmaatschappijen een procedure aanhangig maakte bij het Grondwettelijk Hof.

U zei dat de MIVB de ordonnantie van kracht wou laten worden vanaf het hoogseizoen van 2010. Dat is niet gebeurd. U verklaarde dat men redelijkerwijze kon aannemen dat de procedure tegen eind 2010 rond zou zijn.

Eind september vernamen we dat de MIVB eindelijk een offerteaanvraag verspreidde in Europa.

Wat is de stand van zaken? Zal de procedure voor het einde van dit jaar rond zijn? U moet het dossier op de voet volgen, want er komt maar geen schot in de zaak. Dat is nadelig voor het imago van Brussel.

De problemen met toeristenbussen moeten eindelijk ophouden. Toeristenbussen parkeren dubbel, lappen de verkeersregels aan hun laars enzovoort. Bovendien werven de maatschappijen op een agressieve manier klanten onder de toeristen, wat niet goed is voor het imago van onze stad.

Welke maatregelen treft u? Worden er controles uitgevoerd? Worden er sancties opgelegd?

Mme Marion Lemesre.- À l'origine, il s'agissait d'une question orale qui a été requalifiée en interpellation par le Bureau élargi. Les questions étant précises, elles ne demandent pas un long développement.

En mars 2008, notre parlement adoptait une ordonnance portant organisation des transports publics desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale. Depuis, plus rien. Si ce n'est, comme nous l'avions craint à l'époque, un recours introduit par une des sociétés actives auprès de la Cour constitutionnelle. Il s'agissait là, Mme la ministre, d'un des rares soubresauts de ce dossier dont l'électrocardiogramme reste désespérément plat.

En effet, vous annonciez que l'objectif de la STIB était de mettre en application cette ordonnance dès le lancement de la saison touristique 2010. Or, cela n'a pas été fait et vous vous étiez contentée de déclarer que l'on pouvait "raisonnablement penser que la procédure aura abouti avant la fin de l'année 2010". Nous y sommes.

Fin septembre, on apprenait par voie de presse qu'enfin, la STIB avait décidé le lancement d'un appel d'offres en Europe. Il était temps !

Où en est la procédure ? Aboutira-t-elle effectivement avant la fin de l'année ? Je vous invite à suivre de très près ce dossier dont la lenteur est préjudiciable à Bruxelles et ce, à plus d'un titre. Je pense notamment à l'image donnée par la capitale à tous ses visiteurs et aux touristes.

En effet, le centre-ville, tout particulièrement, en a assez de cette véritable jungle. Des problèmes de coexistence avec la STIB sont régulièrement signalés : double file, stationnement aux arrêts, infractions au code de la route... Ces infractions répétées ne sont bien évidemment pas de nature à fluidifier le trafic, sans parler du racolage agressif auquel s'adonnent ces compagnies auprès des touristes. Ce dernier aspect n'est évidemment pas de nature à améliorer l'image de la ville auprès de ses visiteurs.

Quelles sont les mesures prises pour lutter contre ces phénomènes récurrents ? Des contrôles ont-ils été effectués ? Des sanctions ont-elles, le cas échéant, été prises ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik had al mijn bezorgdheid geuit omdat de ordonnantie in de zomer van 2010 nog niet in voege was getreden. U beloofde dat het zeker in orde zou komen voor het einde van dit jaar, maar dat is nog altijd niet het geval. Hebt u vooruitgang geboekt, of zult u weer om uitstel vragen?*

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Ik sta achter de interpellatie van mevrouw Lemesre. De toeristenbusmaatschappijen slepen elkaar voor de rechter, kopen elkaar op enzovoort. Het is een zootje. Het parlement heeft er goed aan gedaan om met een ordonnantie wat orde in de chaos te proberen scheppen.*

Er blijft nog maar een toeristenbusmaatschappij over, zodat de situatie overzichtelijker is geworden. We proberen ervoor te zorgen dat de toeristische informatie die in de bussen wordt omgeroepen het fiat van het BITC krijgt. Op dit moment kan dat enkel op informele basis, want de ordonnantie is nog niet van kracht.

Het is hoog tijd om orde op zaken te stellen, want het imago van Brussel staat op het spel. Een toerist maakt geen onderscheid tussen toeristenbussen en bussen van de MIVB. In andere steden worden toeristische busroutes vermeld in toeristische gidsen. In Brussel is dat niet het geval omdat de toeristenbusmaatschappijen geen officieel karakter hebben. Ik verzoek u om zo snel mogelijk voor uitvoeringsbesluiten te zorgen.

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Je reprends ici la dernière question que je vous ai posée sur ce sujet. À l'époque, je m'inquiétais déjà du fait que l'ordonnance n'était pas encore mise en oeuvre pour la saison touristique 2010. Vous m'aviez alors promis que pour la fin de l'année 2010, la procédure aurait abouti. Or, ce n'est toujours pas fait ! Permettez-moi alors de m'interroger : allez-vous nous promettre la mise en oeuvre de cette ordonnance pour la saison touristique 2011 ou les choses ont-elles réellement avancé ?

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

M. Philippe Close.- Je voudrais simplement faire remarquer à Mme Delforge que, depuis quelques temps, la saison touristique à Bruxelles équivaut à une année entière. C'est dire si le tourisme bruxellois fonctionne bien !

Plus sérieusement, je ne puis évidemment qu'appuyer l'interpellation de Mme Lemesre. C'est un dossier dans lequel l'aspect chromatique a toute son importance. Ce furent d'abord les bus bleus qui ont gagné la convention. Les bus rouges ont donc introduit un recours qu'ils ont gagné après deux ou trois ans. Ils ont donc racheté les bus bleus. C'est alors que sont arrivés les bus jaunes et verts.

Dans ce contexte, le parlement et le gouvernement ont bien agi en prenant cette ordonnance pour tenter de réglementer le secteur car cela devient urgent d'intervenir.

Une des compagnies a été rachetée et il ne reste plus qu'un opérateur, le rouge et bleu.

Cet interlocuteur quasi unique nous permet déjà d'y voir un peu plus clair. Par ailleurs, dans le centre-ville, dans les parcours, on tend à ce que les commentaires touristiques soient validés par le BITC, sans réelles conventions toutefois. En effet, le BITC ne peut le faire tant que l'ordonnance n'est pas activée, afin de ne pas cautionner une société par rapport à une autre.

Il était donc temps de réglementer la situation car c'est l'image de notre capitale qui en pâtit. On sait

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- U wijst er terecht op dat er in de markt van de toeristenbussen een hevige concurrentieslag wordt uitgevochten door drie maatschappijen, wat tot agressieve klantenwerving en allerlei andere problemen leidt.

De toeristenbussen blijven staan op bushaltes of parkeren dubbel en hinderen het reguliere openbaar vervoer. Daarom heeft de MIVB met de invoering van de ordonnantie van 6 maart 2008 de opdracht gekregen om orde te scheppen inzake de toeristenbussen.

De MIVB moet orde op zaken stellen zonder dat de regelgeving inzake vrije mededinging wordt overtreden.

De MIVB geeft de uitbating van toeristenbussen in concessie aan derden. De ordonnantie bepaalt dat ze daarvoor met een Europese offerteaanvraag moet werken en de kandidaturen objectief moet bestuderen. De financiële verplichtingen die aan de uitbater worden opgelegd, mogen niet zwaarder zijn dan nodig om de kosten van de MIVB te dekken en de overeenkomsten mogen maximum acht jaar duren.

De aankondiging van de openbare aanbesteding werd naar het Publicatieblad van de Europese Unie verstuurd.

De MIVB maakt nu het bestek op waar de kandidaat-concessiehouders aan zullen moeten beantwoorden en op basis waarvan ze zullen worden geëvalueerd.

In het bestek staan de criteria waaraan de dienstverlening zal moeten beantwoorden. Zo moeten de toeristenbussen van het type "hop on /

qu'un touriste associe clairement les bus touristiques à des bus officiels. Dans d'autres villes, les lignes sont clairement référencées dans les guides touristiques, ce que l'office régional du tourisme ne peut faire pour l'instant car aucune compagnie n'est officielle. J'appuie l'intervention de mes collègues en demandant que les arrêtés d'application soient pris le plus rapidement possible.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme vous le soulignez très justement, le marché des autobus touristiques, actuellement très peu encadré, fait l'objet d'une concurrence exacerbée entre trois opérateurs, laquelle se traduit trop souvent par des pratiques de promotion et de démarchage agressives et une présence inutilement encombrante dans l'espace urbain. La qualité du service rendu aux touristes s'en trouve dégradée.

Par ailleurs, l'encombrement de certains arrêts, voire de certaines voiries, par de très nombreux autobus touristiques effectuant des circuits semblables peut constituer une gêne pour les services de transport public. C'est pourquoi l'ordonnance du 6 mars 2008 portant organisation des transports desservant les lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale a chargé la STIB d'une nouvelle mission.

Celle-ci consiste à assurer l'organisation des services, souvent dénommés "autobus touristiques" ou "autobus hop-on/hop-off". L'un des défis de la réalisation de cette mission consiste pour la STIB à organiser le marché sans qu'il puisse lui être reproché de violer le droit de la concurrence.

La STIB est tenue de concéder ces services à des tiers, sous la forme et aux conditions qu'elle détermine. À cet égard, l'ordonnance prescrit :

- une publicité européenne préalable de l'intention de procéder à la sous-traitance de ces services ;
- un examen objectif des candidats ainsi qu'un octroi motivé ;
- que l'exploitant ne se voie pas imposer d'obligations financières qui ne couvrent pas seulement les frais ;

hop off" zijn: passagiers moeten bij elke halte kunnen in- of uitstappen. Voorts moeten de bussen stoppen bij bezienswaardigheden. Het BITC wordt betrokken bij de evaluatie van de offertes, onder meer inzake de routes en haltes. De toeristenbussen moeten zo goed mogelijk aansluiten bij het reguliere openbaar vervoer, zonder het te hinderen. De normen inzake dienstverlening en milieu zijn minstens even streng als die voor de MIVB, enzovoort.

Ik heb vorig jaar aangekondigd dat het nieuwe systeem tegen het toeristische hoogseizoen van 2010 van kracht zou zijn. Dat is helaas niet gelukt, maar tegen het begin van het toeristische hoogseizoen van 2011 zou het in orde moeten zijn.

De MIVB controleert of de toeristenbussen correct parkeren en legt sancties op in geval van overtredingen.

- une durée maximale de huit ans.

L'avis de marché relatif à la concession du service de transport par autobus desservant les lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale ("hop-on/hop-off") a été envoyé cette semaine pour publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Dans l'intervalle, la STIB élabore le cahier des charges auquel devront se conformer les candidats concessionnaires et sur la base duquel ils seront évalués.

La STIB veillera notamment, au travers de la rédaction de ce cahier des charges, des critères d'attribution et des conventions de concession, à ce que les objectifs suivants soient atteints :

- le service de transport sera de type "hop-on/hop-off", permettant aux clients de monter et de descendre de l'autobus à tout arrêt de la ligne ;
- le client se verra offrir un service de qualité, tant en ce qui concerne le transport proprement dit entre les lieux d'intérêt de la Région, qu'en ce qui concerne l'information touristique relative à ces lieux et aux quartiers traversés ;
- le BITC sera impliqué dans l'évaluation des offres, notamment en ce qui concerne le choix des itinéraires, des points d'arrêt et des normes relatives aux services complémentaires de nature touristique ;
- le service de transport s'intégrera au mieux à l'offre existante de transport public, sans en gêner l'exploitation ;
- les normes de qualité de service et les normes environnementales relatives aux véhicules seront au minimum du même niveau d'exigence que celles applicables aux services et autobus de la STIB ;
- les concessionnaires ne se verront pas imposer d'obligations financières qui ne couvrent pas seulement les frais ;
- les concessionnaires respecteront les règles en vigueur en matière d'accès à la profession.

En termes de calendrier, j'avais dit, l'année

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- U hebt niet gezegd of de sancties effectief zijn.

Ik begrijp niet waarom dit dossier zo lang aansleept. Het parlement heeft zich unaniem achter de ordonnantie geschaard. De aankondiging van de openbare aanbesteding werd echter nog maar pas in het Publicatieblad van de Europese Unie gepubliceerd.

Ik sta achter de voorwaarden die in het bestek worden gesteld.

Ik hoop dat het dossier nu in een stroomversnelling komt, zodat de zaak tegen het toeristische hoogseizoen van 2011 geregeld is.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Er hebben inderdaad controles plaatsgevonden en er werden sancties opgelegd, maar ik heb geen cijfers bij me. Als u wilt, kan ik u

dernière, qu'avant la saison touristique 2010, le système serait mis en vigueur. Malheureusement, pour différentes raisons, je regrette de ne pas avoir pu tenir cette promesse. Il me faut donc être prudente mais, aujourd'hui, le marché est lancé et nous sommes dans la phase concrète des mesures. L'attribution de la (ou des) concession(s) pourrait donc avoir lieu avant le démarrage de la saison touristique 2011.

En ce qui concerne la situation actuelle, sur le terrain, la STIB opère des contrôles au niveau du stationnement des autobus touristiques aux arrêts de transports publics et sanctionnent, le cas échéant, les opérateurs pris en défaut.

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

Mme Marion Lemesre.- Vous ne m'avez pas répondu sur l'application effective d'une sanction. Vous dites "sanctionne le cas échéant", mais ce n'est pas une réponse. Je repose mes questions : y a-t-il eu sanction ? Effectue-t-on des contrôles ?

Quant au calendrier, je ne m'explique pas cette lenteur. Une volonté s'est exprimée au parlement ; l'ordonnance a été votée à l'unanimité ; il y a une demande réelle d'organiser ce marché, et nous apprenons que la publication au Journal officiel de l'Union européenne n'a eu lieu que cette semaine. J'espère donc aujourd'hui que c'est effectivement bien parti.

Concernant les exigences formulées au niveau du cahier des charges pour déboucher sur un service public correct concédé à une société, je ne peux qu'y souscrire.

Je vous remercie déjà, de passer à la vitesse supérieure pour le traitement de ce dossier, afin qu'en 2011, nous puissions avoir des bus touristiques qui fonctionnent en espace public.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je désire juste confirmer qu'il y a eu, dans les faits, des contrôles et des sanctions sur ces bus mais je n'ai pas les documents chiffrés ici. Je peux éventuellement

die nog bezorgen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE

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

betreffende "de uitbreiding van de noord-zuidas van de Brusselse metro".

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- In het regeerakkoord wordt in hoofdstuk 4 verwezen naar een openbaar vervoer dat een internationale hoofdstad waardig moet zijn en ten dienste van alle Brusselaars moet staan.

Het regeerakkoord stipuleert dat de regering het overleg tussen de MIVB en de gemeenten zal verbeteren om te vermijden dat de infrastructuur van het openbaar vervoer ondermaats is in bepaalde delen van de stad of dat werken slecht op elkaar worden afgestemd.

Voorts staat in het regeerakkoord dat er onderhandelingen zullen worden gevoerd met de federale overheid om een nieuw samenwerkingsakkoord te sluiten over de financiering van grote werken, waaronder de uitbreiding van het netwerk van openbaar vervoer in noordoostelijke en noordwestelijke richting. Wordt daarmee de uitbreiding van de metro bedoeld?

Er wordt ook verwezen naar een aantal prioritaire projecten, zoals het bestuderen van de verlenging van de metro in noordelijke en zuidelijke richting. De metrolijn wordt verlengd als een ander vervoermiddel niet langer volstaat, de infrastructuurkosten en afschrijvingen houdbaar zijn en er maatregelen worden genomen om het verkeer aan de oppervlakte te beperken.

Onlangs nam de regering het Iris 2-plan aan.

vous les transmettre si vous le souhaitez.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉCILE JODOGNE,

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

concernant "l'extension nord-sud du métro bruxellois".

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

Mme Cécile Jodogne.- En juillet 2009, l'accord 2009-2014 du gouvernement bruxellois développe dans son chapitre 4, "Repenser la mobilité urbaine", un point intitulé "Des transports en commun dignes d'une capitale internationale et au service de tous les Bruxellois".

Entre autres généralités, il est indiqué : "Le gouvernement veillera à améliorer la concertation entre les communes et la STIB afin d'éviter que certaines parties de la ville soient victimes de sous-équipement ou d'une mauvaise coordination des chantiers".

Un peu plus loin, nous pouvons lire : "Les négociations seront entamées immédiatement avec l'État fédéral pour la conclusion d'un nouvel accord de coopération permettant de financer et de cofinancer une série de grands travaux dont notamment l'extension du réseau vers le nord-ouest et le nord-est de Bruxelles pour desservir la zone de Neder-Over-Heembeek, l'hinterland et le grand bassin d'emplois qu'est la zone de l'aéroport de Zaventem". S'agit-il bien là de l'extension nord-sud ?

Dans sa déclaration, le gouvernement considère comme prioritaires les projets d'ensemble suivants : "L'étude de la prolongation du prémétro et métro à Schaerbeek et à Uccle et du passage du métro à Evere, moyennant intervention financière fédérale. L'extension du métro sera définitivement confirmée en tenant compte des éléments suivants :

Daarin staat dat er in het netwerk van openbaar vervoer zal worden geïnvesteerd en dat de metro eerst wordt uitgebreid in noordelijke richting en later naar het zuiden. Het bovengrondse openbaar vervoer wordt immers gehinderd door het verkeer.

Volgens het Iris 2-plan zal de regering een netwerk van uitmuntend openbaar vervoer ontwikkelen dat een volwaardig alternatief moet bieden voor de auto. Het Brussels Gewest zal in de eerste plaats het huidige aanbod optimaliseren. Het bovengrondse openbaar vervoer zal meer worden afgeschermd van het verkeer en bij voorkeur enkel stoppen bij haltes. De kwaliteit van het ondergrondse openbaar vervoer moet nog beter. Bovendien is het de bedoeling om het metroverkeer te automatiseren wanneer de metrostellen worden vervangen en om het netwerk tegen 2018 uit te breiden naar het noorden en het zuiden.

Als we het Iris 2-plan mogen geloven, is de verlenging van de metro in noordelijke richting en met financiële steun van de federale overheid tegen 2018 een topprioriteit. Er worden ook maatregelen genomen om de verkeerssituatie aan de oppervlakte te verbeteren.

In februari 2010 was op de website www.openbareruimtebrussel.irisnet.be te lezen dat er een voorstel circuleerde om de metro te verlengen in noordelijke en zuidelijke richting, respectievelijk tot Schaarbeek-Vorming en Ukkel-Kalevoet. De verlenging zou eerst in noordelijke richting plaatsvinden en meerdere haltes aandoen, waaronder het Liedtsplein, het Verboekhovenplein, Helmet enzovoort. De exacte locatie van de haltes moest nog worden bepaald.

Volgens de website werken de diensten van Beliris aan het bestek en aan een samenwerkingsakkoord met de MIVB en het Brussels Gewest.

Wat is nu de stand van zaken? De enige informatie die de gemeente Schaarbeek eind 2009 ontving, was een ruwe schets van het tracé.

Het onderzoek dat de MIVB heeft uitgevoerd, is niet meer dan een voorstudie en volstaat niet om al aan de werken te beginnen. Er zijn nog veel meer ingrijpende studies nodig, onder meer om het tracé van de tunnel en de locatie van de stations exact te bepalen.

- la demande ne peut être rencontrée par un autre transport public (soit à partir de 6.000 passagers par heure) ;
- les coûts d'infrastructure et leurs amortissements ;
- que des mesures de rationalisation de la circulation en surface soient prises sur cette liaison."

Plus récemment, le gouvernement bruxellois a adopté le Plan Iris 2. Nous avons pu y lire page 21 : "Au niveau des transports publics, la priorité va à la valorisation du réseau, à l'augmentation de l'offre souterraine en l'améliorant et en l'étendant prioritairement en développant la branche nord du futur métro nord-sud. Les contreperformances des transports de surface que génère la circulation pénalisent la fiabilité des horaires, les temps de parcours et le coût d'exploitation".

Dans les axes stratégiques présentés dans Iris 2 pour répondre à ces enjeux, "la Région entend mettre en place un réseau de transports publics de première classe pour tous qui offre de réelles solutions alternatives compétitives à la voiture individuelle. En étroite collaboration avec ses partenaires en matière de mobilité, la Région s'engage à :

- dans un premier temps, se concentrer sur l'optimisation de l'exploitation du réseau existant de surface et souterrain. Le transport de surface doit être immunisé contre la circulation et ne s'arrêter qu'aux endroits d'embarquement et de débarquement des passagers. La qualité de l'offre souterraine doit être encore renforcée ;
- à réaliser l'automatisation du métro au moment du renouvellement des rames et l'extension du réseau souterrain de la branche nord du futur métro nord-sud pour 2018.

Par conséquent, pour le gouvernement bruxellois, la première priorité - si l'on se réfère à la page 29 du Plan Iris 2 - est la réalisation pour 2018 de la prolongation du prémétro et du métro à Schaarbeek avec dépôt à Haren, moyennant intervention du fédéral. Des mesures de rationalisation de la circulation en surface seront prises simultanément en ce qui concerne la liaison nord."

En février 2010 - donc avant l'adoption du Plan Iris

Hoe wil de regering ervoor zorgen dat de verlenging van de metro tegen 2018 in kunnen en kruiken is?

Welke planning hanteert Beliris om de zware studies uit te voeren? Hoe zullen die aansluiten bij de voorstudie van de MIVB? Is er al een projectleider aangesteld? Zijn de studies van Beliris van start gegaan?

Komt er overleg tussen Beliris, de MIVB, de betrokken gemeenten en het Brussels Gewest? Wordt er een begeleidingscomité opgericht?

Wanneer wordt de stedenbouwkundige vergunning ingediend en is het bestek voor de effectenstudie klaar? Wanneer verwacht u de vergunning te ontvangen?

Wanneer kunnen de werken van start gaan?

2 -, le site de Bruxelles Espaces Publics présentait une page intitulée "Extension du réseau métro Nord-Sud". On pouvait y lire : "Dans le cadre du Plan Iris 2 des déplacements, il a été proposé, sur base d'une étude stratégique et d'une analyse de la densité de population, de prolonger l'axe souterrain nord-sud. Et ce, tant au-delà de la gare du Nord, pour desservir les quartiers denses de Schaerbeek-Evere jusqu'au site de Schaerbeek-Formation, que vers le sud jusqu'à Calevoet. Il a été décidé de donner priorité à l'extension vers le nord, à savoir une nouvelle ligne souterraine d'environ 4 km qui passerait par les points suivants : gare du Nord, Liedts, Pavillon, Verboekhoven, Demolder, Riga, Helmet, Paix, Bordet et Schaerbeek-Formation. La localisation précise des arrêts doit encore être déterminée."

Dans un petit encart, la même page précise : "Le cahier des charges pour la mission complète ainsi que l'accord de collaboration Beliris-STIB-Région de Bruxelles-Capitale sont en cours de rédaction chez Beliris".

Fin 2010, soit près de 18 mois après la conclusion de l'accord gouvernemental, où en est le premier projet jugé prioritaire par le gouvernement lui-même ? La seule information parvenue à la commune de Schaerbeek a été la présentation, fin 2009, par la STIB elle-même, d'une première esquisse du parcours. Je suppose que la même démarche a été faite à l'époque auprès d'Evere. Depuis, plus rien. En tout cas, rien ne nous a été communiqué à ce propos.

Il va de soi que les analyses réalisées par la STIB ne peuvent constituer qu'une étude préliminaire et ne sont en aucun cas suffisantes pour se lancer concrètement dans la réalisation de l'extension du métro. Des études beaucoup plus poussées, longues et coûteuses, doivent être lancées, notamment pour déterminer exactement le trajet du tunnel et l'emplacement des stations. Ces études doivent être menées par Beliris.

Compte tenu de ce qui précède, mon interpellation vise à interroger le gouvernement sur la façon dont il compte réaliser la première priorité de l'accord gouvernemental et du Plan Iris 2 en matière d'infrastructures de transports publics et ainsi atteindre l'objectif ambitieux de la réalisation de l'extension nord-sud en 2018 comme annoncé.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het is niet eenvoudig om voorspellingen te doen over de studie inzake de verlenging van de noord-zuidverbinding omdat het een enorme opdracht is.*

Beliris heeft echter vooruitgang geboekt. Krachtens bijakte 10 bij het Beliris-akkoord komt er een studie over de uitbreiding van de metro in noordelijke richting tot Schaarbeek-Vorming. Daarvoor wordt 10 miljoen euro uitgetrokken.

Nadat Beliris een openbare aanbesteding had aangekondigd, werden er acht studiebureaus geselecteerd die een offerte mochten indienen op basis van het bestek dat Beliris in samenwerking met de MIVB en Mobiel Brussel opstelde.

Het bestek van de studie bestaat uit acht delen:

- 1. de sociaal-economische en strategische opportuniteit van het project;*
- 2. de haalbaarheid, het definiëren van alternatieven, evaluatie op grond van meerdere criteria en het opstellen van een richtplan;*
- 3. de aanvragen van de stedenbouwkundige en*

Quel est le planning prévu du côté de Beliris pour mener et terminer la très vaste et lourde étude qui s'impose ? Quelle est l'articulation avec l'étude préliminaire menée par la STIB ? Un auteur de projet a-t-il été déjà désigné pour la mener ? L'étude de Beliris a-t-elle démarré ? Et si non, quand le pourra-t-elle ?

Quelle concertation sera mise en place entre Beliris, la STIB, les communes et la Région ? Un comité d'accompagnement sera-t-il constitué ?

À quand est évalué le dépôt de la demande de permis d'urbanisme et du cahier des charges pour l'étude d'incidences ? À quand est évaluée l'obtention du permis d'urbanisme ?

Le gouvernement a-t-il fait une estimation du moment du démarrage des travaux ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il n'est évidemment pas facile de faire des pronostics précis sur le déroulement d'une aussi vaste et grande étude que celle de l'extension du métro Nord.

Cependant, malgré ce que vous avez pu lire, les choses ont avancé du côté de Beliris.

L'avenant actuel n°10 de l'accord de coopération Beliris entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale prévoit une étude pour l'extension des transports publics à haute performance vers le nord entre la gare du Nord et le site de Schaarbeek-Formation. L'accord Beliris prévoit à cet effet un montant de 10 millions d'euros.

Les services de Beliris ont lancé à cet égard un appel aux bureaux d'études au printemps 2010.

Après une sélection qualitative, huit bureaux d'études ont été retenus, lesquels pouvaient présenter une offre sur la base d'un cahier spécial des charges établi par Beliris en collaboration avec la STIB et Bruxelles Mobilité.

Le cahier spécial des charges de l'étude est divisé

milieuvergunningen;

4. een gedetailleerd voorontwerp;

5. de stedenbouwkundige en milieuvergunningen;

6. de plannen en de aanbesteding van de werken;

7. het volgen van de werf;

8. het permanente toezicht over de werken.

In totaal zal de studie ongeveer 20 miljoen euro kosten. Het bedrag van 10 miljoen euro dat Beliris uittrekt, dient om de eerste vijf delen te financieren.

De offertes werden in augustus 2010 ingediend bij Beliris. De analyse van de offertes verkeert in de laatste fase en in de komende weken wordt er een studiebureau aangeduid.

Het Brussels Gewest, Beliris en de MIVB hebben een protocolakkoord gesloten om een begeleidingscomité op te richten voor de studie die Beliris zal uitvoeren. In dat comité zijn niet alleen de MIVB, Beliris en het Brussels Gewest, maar ook alle andere betrokken instanties vertegenwoordigd, waaronder de gemeenten.

Het is moeilijk om u al een planning van de studie te geven. Als er geen beroepsprocedures aanhangig worden gemaakt en dergelijke, en indien het nodige geld op tijd beschikbaar is en alle beslissingen op tijd worden genomen, zal die er ongeveer als volgt uitzien.

Het eerste deel van de studie gaat over de sociaal-economische en strategische opportuniteit van de uitbreiding van de metro in noordelijke richting.

Er wordt vooreerst de vraag naar openbaar vervoer met hoge performantie en het potentieel aantal reizigers en vervolgens de uitbreiding van Albert tot Calevoet nagegaan. Dit gebeurt onder meer op basis van gegevens uit Iris 2 en richtschema's van sleutelzones uit het noordoosten van het Gewest.

Na een eerste fase die maximaal 24 maanden duurt, zal de regering een keuze kunnen maken voor een bepaald openbaarvervoerstype.

De tweede fase levert, op basis van demografische,

en huit tranches :

1. l'étude de l'opportunité socio-économique et stratégique ;

2. l'étude de faisabilité technique, géotechnique, financière et urbanistique, l'établissement des variantes, l'évaluation multicritère et l'établissement du plan directeur ;

3. le dossier de demande de certificats d'urbanisme et d'environnement ;

4. l'avant-projet détaillé ;

5. les permis d'urbanisme et d'environnement ;

6. les projets et les dossiers de mise en adjudication des travaux ;

7. le suivi de l'exécution des travaux ;

8. la surveillance permanente des travaux.

Les coûts totaux de cette étude sont estimés à 20 millions d'euros. Le montant de 10 millions d'euros inscrit dans l'accord Beliris est suffisant pour la commande des 5 premières tranches, c'est-à-dire jusqu'à l'élaboration des dossiers pour la demande des permis d'urbanisme et d'environnement.

Les offres ont été déposées en août 2010 auprès de Beliris. La procédure de l'enquête des offres menée par Beliris est dans sa phase finale et l'auteur du projet sera désigné dans les semaines à venir, après quoi cette étude pourra démarrer.

Un protocole d'accord entre la Région, Beliris et la STIB prévoit la constitution d'un comité d'accompagnement pour l'étude menée par Beliris. Ce comité d'accompagnement est composé non seulement des représentants de la STIB, de ceux de Beliris et de la Région, mais également de toutes les parties qui sont concernées par la réalisation directe ou indirecte de tout ou partie des études. Les communes concernées en feront donc bien partie.

Il est délicat de fournir la planification des différentes étapes de cette étude. Sous toutes réserves et pour autant qu'aucun recours ne soit introduit contre les différents actes administratifs à prendre, que les budgets soient libérés dans les

socio-economische, geotechnische, financiële en stedenbouwkundige gegevens, het ideale tracé van deze sterke openbarevervoerslijn tussen het Noordstation en Schaarbeek-Vorming op. De tracévarianten worden bestudeerd zodat de regering de juiste keuze kan maken. Deze fase zou eind 2013 afgerond zijn.

Op grond daarvan kan in 2014 een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning worden ingediend. Een effectenstudie moet in 2014 en 2015 plaatsvinden en de bouwvergunning zal dan eind 2015 worden afgeleverd.

De procedures voor onteigening van ondergrondse en bovengrondse terreinen en voor aanbesteding zijn zeer omslachtig. De werken zullen dus ten vroegste begin 2017 kunnen aanvangen. Ten vroegste in 2020 is er sprake van ingebruikname.

De planning hangt af van de beschikbaarheid van kredieten en de onteigeningswerken.

Over de kredieten wordt met de federale overheid overlegd in het licht van het Belirisakkoord.

Het project is nog niet definitief. Het is dus moeilijk om nu al een raming mee te delen.

De bedragen zijn, BTW inbegrepen en in orde van grootte, voor het lastenkohier door Beliris opgesomd: 530 miljoen euro voor civieltechnische bouwkunde, 58 miljoen euro voor metrostations en 55 miljoen euro voor wegen, signalisatie en tunneluitrusting. In totaal komt men op 643 miljoen euro uit.

Voor onteigeningen, rollend materieel en exploitatie zijn nog geen bedragen bekend.

Tot nu toe heeft de MIVB een preliminaire studie uitgevoerd over het tracé, de geologische aspecten en de gravingstechnieken en 6 à 7 stations voorgesteld. De studie is in 2009 te Schaarbeek in uw aanwezigheid en samen met mevrouw Jodogne en de heer Clerfayt, voorgesteld.

De preliminaire studie dient als basis voor de Beliris studie en toont aan dat een oplossing zoals de 'Barcelona lijn 9' veel voordelen biedt. Beide richtingen rijden boven elkaar in eenzelfde tunnel met eenzelfde station, wat de bovengrondse werken duidelijk vereenvoudigt.

délais et que les décisions essentielles soient prises rapidement, on pourrait esquisser le planning suivant.

La phase 1 de l'étude sur l'opportunité socio-économique et stratégique permettra de vérifier, sur la base de la situation existante et de l'évolution démographique et socio-économique de la Région de Bruxelles-Capitale à l'horizon 2020-2025 - qui correspond à l'horizon du futur PRDD -, en ce compris les développements connus ou possibles sur les réserves foncières régionales, la pertinence d'une extension d'une ligne de transport en commun forte entre la gare du Nord et le site de Schaarbeek-Formation.

À cette fin, elle précisera, sur la base notamment des données récoltées dans le cadre du Plan Iris 2, ainsi que des résultats disponibles des schémas directeurs des zones leviers du quadrant nord-est de la Région, la demande et le potentiel de voyageurs pour une ligne de transports en commun à haute performance dans un premier temps, et sur l'extension d'Albert à Calevoet dans un deuxième temps.

À l'issue de cette première phase qui devrait durer entre 18 et 24 mois, le gouvernement sera en mesure d'opter pour un mode de transports en commun et de valider la faisabilité générale de l'opération en termes d'investissements, de planning, d'exploitation, etc.

La seconde phase permettra de préciser, sur la base des données démographiques, socio-économiques, géotechniques, financières et urbanistiques, le tracé idéal de cette ligne de transports en commun forte entre la gare du Nord et Schaarbeek-Formation. Les différentes variantes seront modélisées et étudiées pour permettre au gouvernement de fixer le tracé de la ligne, la localisation des différentes stations, les méthodes d'exécution du projet, etc. Cette seconde phase devrait durer un an et se terminer, si tout va bien, fin 2013.

Sur cette base, une demande de permis ou de certificat d'urbanisme pourrait être déposée en 2014 et l'étude d'incidences, incontournable pour ce type de projets, devrait avoir lieu dans le courant de cette année et de l'année 2015. On peut donc estimer que le permis ou le certificat sera délivré à la fin de l'année 2015.

De uiteindelijke keuzes zullen door de Beliris studie moeten worden gemaakt.

Vu la lourdeur des expropriations du sous-sol et, le cas échéant, en surface, ainsi que de la procédure de mise en adjudication de travaux de cette envergure, elles devraient prendre une petite année, ce qui nous amène à début 2017 pour commencer les travaux. En fonction de l'avancement des travaux, la mise en service pourrait être planifiée au plus tôt en 2020.

Il est clair que ce planning dépendra aussi de la disponibilité des crédits nécessaires à la réalisation des travaux et des expropriations. Ces crédits feront l'objet de négociations avec l'État fédéral dans le cadre des avenants futurs de l'accord Beliris. Le projet définitif n'étant pas encore connu, il est difficile de donner une telle évaluation des travaux à l'heure actuelle.

Beliris a utilisé les montants suivants afin d'établir l'ordre de grandeur pour l'élaboration du cahier des charges de l'étude :

- génie civil : 530 millions, TVA incluse ;
- voies, signalisation de sécurité, équipement des tunnels de métro : 55 millions, TVA incluse ;
- parachèvement des stations de métro : 58 millions, TVA incluse.

Cela correspond à un montant total de 643 millions d'euros. À cela viennent s'ajouter les coûts des expropriations, de l'achat du matériel roulant et de l'exploitation, desquels aucune évaluation n'a encore pu être réalisée.

À ce stade, la STIB a réalisé une étude préliminaire couvrant entre autres la recherche du tracé, la l'étude géologique préliminaire, l'étude des techniques d'excavation adaptées au contexte bruxellois, la localisation possible des stations et les méthodes d'exécution. L'étude préliminaire a permis d'établir une proposition de tracé et de situation de six ou sept futures stations.

Cette étude préliminaire de la STIB sert de base à l'étude Beliris : les tracés de base serviront à l'exploration des alternatives dans la phase 1 susmentionnée. L'étude préliminaire a été présentée le 15 octobre 2009 à la commune de Schaerbeek, en présence de vous-même, Mme Jodogne, et de M. Clerfayt. La commune d'Evere n'était pas représentée à cette réunion, mais a été informée par

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Ik heb de historiek van de Josaphattunnel eens gecheckt. Tussen het indienen van de stedenbouwkundige vergunning en het afleveren van de bouwvergunning door de regering verliepen meer dan 7 jaar.*

Voor de tunnel die ons vandaag bezighoudt, moet er twee jaar extra worden bijgeteld voor studiewerk voor de eerste fase van de Beliris-studie.

In 2003 is een bouwvergunning voor de tunnel Schuman-Josaphat afgeleverd. Tussen 2005 en 2007 zijn het lastenkohier en de oproep tot kandidaten gerealiseerd. Het einde van de werf is voor 2014 voorzien, 6 jaar dus voor 1.250 meter tunnel.

De tunnel voor de Noord-Zuidverbinding zou 4 kilometer bedragen, bijna 3 keer langer dan de tunnel Schuman-Josaphat.

De bouw van de Schumantunnel nam 6 jaar in beslag, een tunnel van 4 kilometer bouwen duurt allicht een twaalfal jaar. Dan moest er al in 2006 aan zijn begonnen.

Iris 2 is in september 2010 goedgekeurd. De studie gaat binnenkort van start. Na een oproep tot mededinging is een lastenkohier ter beschikking gesteld wat verklaart waarom de procedure niet in het Bulletin der Aanbestedingen staat vermeld.

De Brusselaars 2018 als opleverdatum voor de

ailleurs.

L'étude préliminaire a notamment montré qu'une solution de type "Barcelone ligne 9" présente de nombreux avantages. Il s'agit d'une ligne de métro réalisée à l'aide d'un tunnelier de grand diamètre, les deux sens de circulation du métro étant superposés et les stations intégrées dans le tube excavé. Cette solution réduit significativement l'ampleur des chantiers en surface.

L'auteur de projet de l'étude Beliris devra déterminer si les options proposées par la STIB s'avèrent optimales ou si de meilleures solutions existent en termes de tracé, de dessertes, de méthodes d'exécution, etc.

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

Mme Cécile Jodogne.- Vous êtes un peu plus optimiste que je ne le suis en parlant de 2020. J'ai fait une comparaison avec les travaux du tunnel Schuman-Josaphat, qui mesure 1,250 km. Si je reprends l'historique, entre l'introduction de la demande de certificat d'urbanisme en juin 1996 et la délivrance du permis d'urbanisme par le gouvernement en décembre 2003 se sont écoulées plus de sept années de procédure. Vous avez cité les certificat d'urbanisme, l'étude d'incidence, le permis d'urbanisme. Il y a aussi eu un recours, ce que je ne souhaite pas ici, mais qu'il ne faut pas exclure. Sept années !

Dans le cas qui nous occupe ici, il faut encore ajouter préalablement à cela les deux ans d'études que vous nous avez annoncés pour la première phase de l'étude Beliris qui va démarrer prochainement.

La délivrance du permis pour le tunnel Schuman-Josaphat a eu lieu en 2003. Le cahier des charges et l'appel d'offres pour la réalisation des travaux ont été réalisés entre 2005 et 2007. Deux années. Le démarrage du chantier a eu lieu en juin 2008. La fin du chantier est prévue en 2014, si tout va bien. Six années de chantier pour un tunnel d'1,250 km.

Dans le cas de l'extension du métro vers le nord, le tunnel ferait 4 km. Il y a des stations à ajouter, même si le système qui est proposé ici les intègre davantage. Néanmoins, il s'agit de quasi trois fois la longueur du tunnel Schuman-Josaphat.

Noord-Zuidverbinding voorspiegelen, is hen zand in de ogen strooien.

De studie wordt gelukkig opgestart, maar zal twee jaar tijd in beslag nemen. Nochtans is al veel werk in het licht van Iris 2 geklaard.

U hebt het over 2020, dat is zeer optimistisch. 2018 aankondigen is echter misleidend. Lijn 55 zal nog lang overbevolkt rijden. Voor Schaarbeek en Evere zal enkel de metro soelaas brengen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Beliris heeft hopelijk wel ervaring opgebouwd met de Josaphattunnel. Ik volg samen met de regering de situatie op de voet op.

Si, pour le tunnel Schuman-Josaphat, qui fait 1,250 km, il faut compter six ans, on peut aisément imaginer qu'il faudra dix à douze années pour un tunnel de quatre kilomètres. Ce qui veut dire que si l'on avait voulu respecter l'échéance de 2018, le chantier aurait dû commencer en 2006.

Le Plan Iris 2 a été adopté par le gouvernement en septembre 2010. Il semble que l'étude pourra démarrer dans quelques semaines. Après un appel à intérêt aux sociétés, un cahier des charges leur a apparemment été adressé ; cette procédure expliquerait pourquoi elle n'est pas mentionnée dans le Bulletin des adjudications.

Au printemps déjà, on connaissait les huit phases que vous nous avez rappelées. Sachant cela, il était évident que la date de 2018 ne devait pas rester dans le Plan Iris 2. C'est tromper les Bruxellois que de continuer à affirmer que l'extension Nord-Sud sera complètement réalisée à cette date.

Je suis donc à la fois rassurée par le démarrage de l'étude, et inquiète parce qu'il faudrait deux ans pour la finaliser. Je sais qu'elle n'est pas simple, mais beaucoup de travail a déjà été réalisé, soit dans le cadre d'Iris 2, soit dans le cadre de l'étude préliminaire de la STIB qui couvrait pas mal de domaines, des tracés potentiels aux pré-études géologiques.

Quand vous parlez de 2020, je pense que vous êtes très optimiste. J'espère que vous aurez raison, mais je crains que ce ne soit pas du tout le cas. L'annonce de 2018, faite plusieurs fois ces derniers mois, est une tromperie. Il faudrait maintenant dire aux Bruxellois - et notamment aux Schaerbeekoïses et aux Everoïses - que la ligne 55 va malheureusement souffrir encore pendant longtemps de sursaturation et de problèmes de circulation, car il n'y a pas d'autre solution que le métro pour cette zone très dense.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'espère avec vous, puisque Beliris a annoncé ces échéances, que ses services auront acquis de l'expérience avec les travaux du tunnel Josaphat et que cela les aidera à faire avancer ces travaux. De toute façon, le gouvernement et moi sommes aussi pressés d'avancer et allons suivre la situation de près.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Wordt er misschien in een fasering van de werken voorzien?*

Een ander intrigerend punt is de onteigeningsproblematiek. Voor de bouw van de Schumantunnel is er immers niets onteigend.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Alles hangt van het finaal tracé af. In 2013 zal alles duidelijk zijn.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELKE ROEX

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

betreffende "de 1.500 nieuwe havenjobs".

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Volgens de pers zal de Brusselse haven 1.500 nieuwe jobs creëren. U zegt zelfverzekerd dat we u hierop mogen afrekenen. U geeft echter geen termijn voor deze doelstelling, zodat het onduidelijk blijft hoe de Brusselaars zullen weten of u uw belofte nakomt. In elk geval is het een goede zaak dat de regering investeert in nieuwe jobs voor Brusselaars.

Op welke manier zult u nieuwe jobs creëren voor Brusselse werkzoekenden in de haven? Met welke bedrijven of partners zult u samenwerken? Of redeneert u zoals de heer Cerexhe, die zegt dat er 10.000 jobs bijkomen via de alliantie werkgelegenheid-leefmilieu omdat minister Milquet gezegd heeft dat er 100.000 jobs bijkomen in heel België en Brussel daarvan 10% vertegenwoordigt? Met andere woorden, gaat u ervan uit dat die jobs er automatisch komen of zult u echt actie ondernemen?

Mme Cécile Jodogne.- *Pourrait-on imaginer - c'est peut-être prévu - un phasage dans les travaux et la mise en oeuvre ?*

Un autre élément m'intrigue : la problématique des expropriations. Je ne suis pas certaine qu'elles soient nécessaires. La construction du tunnel Schuman-Josaphat n'en a pas nécessité une seule.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tout dépendra du tracé final. En 2013, nous devrions être en mesure de nous prononcer sur le tracé et le nombre de stations.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME ELKE ROEX

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

concernant "les 1.500 nouveaux emplois du Port de Bruxelles".

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

Mme Elke Roex *(en néerlandais).*- *Selon la presse, le Port de Bruxelles va créer 1.500 nouveaux emplois. Cependant, vous ne spécifiez pas de délai pour cet objectif.*

Comment allez-vous créer de nouveaux emplois au Port pour les demandeurs d'emploi bruxellois ? Avec quels partenaires ou sociétés allez-vous collaborer ?

Existe-t-il suffisamment de formations pour préparer les demandeurs d'emploi bruxellois à ces emplois ? Vous êtes-vous concertés avec la COCOF et la Communauté flamande ou le VDAB à ce sujet ? Quels investissements impliqueront ces nouveaux emplois ? Comment l'argent sera-t-il investi ? Comment voyez-vous la croissance évoluer ? Pour quand pouvons-nous attendre les premiers emplois et quand seront-ils tous créés ? Combien d'emplois seront créés d'ici la fin de cette législature et dans quels secteurs ? Comment

Zijn er voldoende opleidingen om Brusselse werkzoekenden voor te bereiden op deze jobs? Heeft u daarover overlegd met de COCOF en met de Vlaamse Gemeenschap of VDAB?

Welke investeringen gaan gepaard met de extra jobs? Op welke manier zal het geld worden geïnvesteerd? Hoe ziet u de groei evolueren? Tegen wanneer mogen we de eerste jobs verwachten en tegen wanneer zult u alle 1.500 extra jobs gecreëerd hebben? Hoeveel jobs zullen er bijgekomen zijn tegen het einde van deze regeerperiode? In welke sectoren komen die erbij? Hoe berekent u het aantal jobs dat er zal bijkomen? Hoe komt u aan het cijfer van 1.500?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het cijfer dat ik vermeld heb, is een streefcijfer voor de Haven van Brussel voor deze regeerperiode.

De werkgelegenheid in de havenzone zal kunnen groeien dankzij de verschillende uitbreidingen van het havengebied die aan de gang zijn en in de loop van de volgende jaren gepland zijn. Een van de meest in het oog springende projecten is het project van Katoen Natie op de voormalige Carcoke-site, dat naar naar schatting 400 nieuwe jobs zal opleveren.

Een andere uitbreiding waarvan de voorbereidingen deze legislatuur zullen plaatsvinden, is de site van Schaarbeek-Vorming, waar het aantrekken van nieuwe bedrijven ook voor nieuwe werkgelegenheid moet zorgen. De Haven van Brussel voert momenteel een marktstudie uit om te kijken welke bedrijven geïnteresseerd zijn in de site van Schaarbeek-Vorming. Die marktstudie is uitgevoerd in samenwerking met de haven van Antwerpen om, in navolging van Katoen Natie, nog andere Antwerpse bedrijven in de Haven van Brussel aan te trekken. Dat zijn immers bedrijven die reeds de gewoonte hebben om via het water te werken, wat een belangrijke regeringsdoelstelling blijft. Op de terreinen van Schaarbeek-Vorming zal er ook plaats zijn voor de GOMB, die er industrieterreinen zal ontwikkelen voor nieuwe bedrijven, wat ook extra werkgelegenheid zal opleveren.

arrivez-vous au chiffre de 1.500 nouveaux emplois ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le chiffre que je cite est l'objectif du Port de Bruxelles sous cette législature.*

L'emploi dans la zone portuaire pourra croître grâce aux différentes extensions du domaine portuaire, en cours ou à venir. L'un des projets les plus remarquables est celui de Katoen Natie sur l'ancien site Carcoke. Il devrait générer 400 nouveaux emplois.

Une autre extension dont les préparations auront lieu sous cette législature est le site de Schaerbeek-Formation, où l'implantation de nouvelles entreprises doit aussi créer de nouveaux emplois. Le Port de Bruxelles réalise une étude de marché en collaboration avec le port d'Anvers afin d'identifier les entreprises désireuses de s'installer sur le site.

La SDRB occupera également un terrain sur le site de Schaerbeek-Formation, où elle pourra développer des zones industrielles pour de nouvelles entreprises, créant ainsi de nouveaux emplois. En outre, le Port de Bruxelles et la SDRB réaliseront une étude afin de donner une nouvelle affectation économique à l'ancien terrain BILC, ce qui permettra également de créer des emplois supplémentaires.

Enfin, le Port de Bruxelles poursuit l'assainissement des terrains portuaires pollués et

De Haven van Brussel en de GOMB zullen daarnaast een studie uitvoeren om een nieuwe economische bestemming te geven aan het voormalige BILC-terrein, waardoor ook hier nieuwe jobs kunnen worden gecreëerd.

Tot slot blijft de Haven van Brussel haar beleid voortzetten om vervuilde haventerreinen te saneren en vrijgekomen havengebonden terreinen aan te kopen die aansluiting geven op het kanaal. Hiervoor kan de Haven haar voorkooprecht gebruiken. Zodra die terreinen gesaneerd en aangekocht zijn, kunnen zij in concessie worden gegeven aan bedrijven, wat opnieuw voor bijkomende jobs zal zorgen.

Het getal van 1.500 bijkomende jobs dat ik in mijn beleidsplan voor de Haven van Brussel heb opgenomen, is gebaseerd op de studie voor het masterplan van de Haven. Indien alle terreinen die ik net aanhaalde op die wijze zullen worden ontwikkeld en als de economische conjunctuur een beetje meezit, kunnen er op termijn 1.500 jobs bijkomen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De investeringen zijn vooral nodig voor het saneren en het aankopen van extra terreinen in het havengebied. De vrijmaking van de terreinen op Schaarbeek-Vorming zal daarbij de komende jaren een belangrijke uitdaging worden. Ook op het voormalige BILC-terrein zal er moeten worden geïnvesteerd om bedrijven te ontvangen, maar dat terrein is reeds gesaneerd.

Op de oude Carcoke-site zijn de saneringen grotendeels achter de rug, zodat de concessiehouder Katoen Natie binnenkort met het optrekken van nieuwe logistieke gebouwen kan starten. De nodige vergunningen zijn afgegeven, maar naar verluidt heeft Katoen Natie haar investeringen een beetje vertraagd, omdat de heropleving van de activiteiten iets trager op gang komt in de binnenhavens dan in de grote kusthavens. Katoen Natie wacht dus ook op een positief signaal op economisch vlak alvorens met het project van start te gaan.

De meeste van die nieuwe jobs zullen jobs in de logistieke sector zijn. De opleidingen kunnen gebeuren in het referentiecentrum Iris TL, dat speciaal hiervoor is opgericht.

Iris TL is een opleidingsinstantie die steun krijgt van de Haven van Brussel en waar zowel Bruxelles

l'acquisition de terrains portuaires libérés, en utilisant son droit de préemption. Ces terrains seront ensuite donnés en concession à des entreprises.

Le chiffre de 1.500 emplois supplémentaires est basé sur l'étude pour le masterplan du Port. Les investissements à réaliser portent principalement sur l'assainissement et l'achat de terrains supplémentaires dans le domaine portuaire. Des investissements devront également être réalisés sur l'ancien terrain BILC en vue d'y accueillir des entreprises.

Quant à l'ancien site Carcoke, il a déjà été en grande partie assaini et le concessionnaire Katoen Natie pourra prochainement entamer la construction de nouveaux bâtiments logistiques. Les permis ont été délivrés, mais il semblerait que l'entreprise ait quelque peu différé ses investissements dans l'attente d'un signal économique positif.

La plupart de ces nouveaux emplois seront créés dans le secteur logistique. Les formations requises pourront être prises en charge par le centre de référence Iris TL. Cet organe, soutenu par le Port de Bruxelles, propose des formations de Bruxelles Formation et du VDAB. Actiris mettra également prochainement un consultant à la disposition d'Iris TL.

Formation als de VDAB opleidingen aanbieden. Ook Actiris zal binnenkort een consultant ter beschikking stellen van Iris TL om Brusselse werklozen met behulp van logistieke opleidingen beter aan een baan te kunnen helpen bij transportbedrijven of logistieke bedrijven. Ik denk uiteraard niet enkel aan de havenzone, maar ook aan andere locaties in het Brussels Gewest of in de luchthavenzone. De opleidingen kunnen in Brussel worden verstrekt.

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Ik sta perplex. Ofwel maakt u een grap, ofwel bent u zichzelf in de vernieling aan het rijden.

Met het begin en het einde van uw antwoord is niets mis. U verwijst naar 400 jobs van het Carcoke-terrein en de plannen om de vrijgekomen terreinen in de Haven van Brussel te kopen en weer in concessie te geven. Tot zover is er niets aan de hand, want dat zijn haalbare doelstellingen.

U zegt echter dat we u op de creatie van 1.500 jobs mogen afrekenen. Welnu, u hebt het over een volledige ontwikkeling van het terrein van Schaarbeek-Vorming tegen het einde van deze regeerperiode.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dat heb ik niet gezegd.

Mevrouw Elke Roex.- U verwijst naar de 1.500 jobs die u tegen het einde van deze regeerperiode op vier manieren wilt realiseren, namelijk dankzij het Carcoke-terrein, het terrein van Schaarbeek-Vorming, een nieuwe bestemming voor het terrein in de haven dat oorspronkelijk voor het BILC zou dienen en de terreinen die de Haven van Brussel zal aankopen. Twee van die vier zaken zijn haalbaar tegen het einde van deze regeerperiode, maar de andere niet. Het was duidelijk dat het terrein van Schaarbeek-Vorming zelfs niet tegen het WK voetbal van 2018 in gereedheid zou kunnen worden gebracht, laat staan tegen het einde van deze regeerperiode! Het is onmogelijk om op tijd een marktonderzoek uit te voeren, bedrijven aan te trekken om zich op het terrein van Schaarbeek-Vorming te vestigen en er Brusselaars aan het werk te krijgen. Ik zal u afrekenen op uw belofte, maar ik ben zeer pessimistisch.

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

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Je suis perplexe. Les 400 emplois annoncés sur le site Carcoke et la concession des terrains libérés au Port de Bruxelles sont des objectifs réalisables. Vous annoncez cependant la création de 1.500 emplois. Vous parlez donc du développement complet du site de Schaerbeek-Formation pour la fin de cette législature.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je n'ai pas dit cela.*

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Vous faites référence aux 1.500 emplois que vous voulez créer d'ici la fin de cette législature, et ce de quatre manières : grâce au site Carcoke, au terrain de Schaerbeek-Formation, à une nouvelle affectation du terrain du BILC et aux terrains qu'achètera le Port de Bruxelles. Deux de ces objectifs sont réalisables sous cette législature, les autres pas.*

Par ailleurs, j'espère de tout coeur que le terrain initialement destiné au BILC sera rapidement réaffecté. J'en doute, au vu des discussions animées sur le sujet sous la précédente législature. Nous constaterons donc à la fin de cette législature que le nombre de nouveaux emplois se limitera aux 400 emplois de Katoen Natie et à quelques emplois créés sur les terrains donnés en concession.

Ik hoop bovendien van harte dat het terrein dat voor het BILC was bedoeld snel een nieuwe bestemming zal krijgen. Ik herinner me echter de discussie van de vorige regeerperiode, toen u koppig vasthield aan uw plannen. Volgens mij zult u het binnen deze meerderheid niet snel eens worden over een nieuwe bestemming. Ik voorspel u dat u daar tegen het einde van deze regeerperiode op zult worden afgerekend. We zullen dan kunnen vaststellen dat de 400 jobs van Katoennatie er misschien zijn en dat er ook wat werkgelegenheid is gecreëerd door het in concessie geven van vrijgekomen terreinen, maar daar zal het bij blijven. De rest mogen we vergeten, dat lukt nooit op tijd.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dat zullen we nog wel zien. U mag me in 2014 met de cijfers confronteren. Ik heb gezegd dat we voorbereidingen treffen voor het terrein van Schaarbeek-Vorming, niet dat het in 2014 klaar is.

Mevrouw Elke Roex.- U belooft 1.500 jobs tegen het einde van deze regeerperiode. Katoen Natie is goed voor 400 banen. Zullen de terreinen die in concessie worden gegeven soms 1.100 banen opleveren? U blijft bewust vaag, met de bedoeling om achteraf een mooi verhaaltje te kunnen opdissen. U noemde in uw antwoord vier zaken die zagezegd tegen het einde van deze regeerperiode zullen worden gerealiseerd. Ik zal u daarop afrekenen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- We treffen voorbereidingen voor het terrein van Schaarbeek-Vorming, maar die 1.500 jobs staan daar los van.

Mevrouw Elke Roex.- Waar komen die jobs dan? U moet niet over Schaarbeek-Vorming praten als u daar geen banen kunt realiseren tegen het einde van deze regeerperiode.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Vous pourrez me confronter aux chiffres en 2014. J'ai dit que nous allions préparer le site de Schaerbeek-Formation, pas qu'il serait prêt.*

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Vous promettez 1.500 emplois à la fin de cette législature. Si Katoen Natie en crée 400, les terrains concédés en apporteront-ils 1.100 ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les 1.500 emplois sont indépendants de la préparation du site de Schaerbeek-Formation.*

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Où seront-ils créés ? Ne parlez pas de Schaerbeek-Formation si vous ne pouvez pas y créer de nouveaux emplois d'ici la fin de cette législature.*

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
EMIN ÖZKARA**

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

**betreffende "de problemen met de
toegangssassen van het MIVB-net".**

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *De toegangssassen voor reizigers met beperkte mobiliteit zorgen al geruime tijd voor problemen. Meerdere reizigers raakten geblokkeerd in de sassen omdat de tweede deur niet openging.*

De geblokkeerde reizigers kunnen via de noodknop de MIVB-centrale verwittigen, die de deurtjes van op afstand kan openen. De geblokkeerde reizigers kunnen ook het sas verlaten langs de kant waar zij zijn binnengekomen, maar daarna kunnen zij er niet opnieuw in, omdat de Mobib-kaart een geheugen heeft dat het netwerk tegen misbruik beschermt.

Hebt u weet van deze problemen? Welke maatregelen zult u nemen om het systeem te verbeteren? Hoeveel zullen de aanpassingen kosten? Zijn die extra kosten voor de MIVB of voor de ontwerper van het systeem?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

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

**concernant "le problème avec les sas d'accès
au réseau de la STIB".**

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

M. Emin Özkara.- Les sas sont ces portillons extra-larges, destinés à tout utilisateur à mobilité réduite, qui complètent le dispositif des portiques pour accéder au réseau de la STIB.

Depuis quelques temps, ces sas posent de sérieux problèmes aux utilisateurs. À plusieurs reprises, des utilisateurs se sont trouvés bloqués dans ces sas qui les empêchaient d'accéder au réseau de la STIB. La première porte s'était ouverte comme prévu après que l'utilisateur eut scanné la carte Mobib, mais la deuxième porte n'avait pas fonctionné.

Certes, l'utilisateur peut joindre la centrale de la STIB via le bouton d'appel situé sur les bornes métalliques si les portiques ne s'ouvrent pas pour diverses raisons. Il sera alors en contact avec un agent de la STIB qui pourra lui venir en aide et ouvrir les portes. Le personnel peut également aider les voyageurs à distance.

Autre possibilité : le bouton poussoir qui permet à la personne bloquée de ressortir par là où elle est entrée. Mais en l'utilisant, l'utilisateur ne peut plus rentrer une seconde fois étant donné que la carte Mobib a une mémoire qui protège le réseau des abus.

Mme la ministre, pourriez-vous m'apporter des réponses aux questions suivantes ? Quelle est la situation exactement ? Quelle évaluation faites-vous de ce dispositif ? Quelles sont les améliorations prévues dans ce cadre ? Qu'en est-il du budget réservé à l'amélioration de ce dispositif ? Le coût supplémentaire sera-t-il pris en charge par la STIB ou le concepteur ?

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Om de sluis te gebruiken, drukt de reiziger rechts op de knop in de metalen stijl. Zo gaan de eerste deurtjes open en heeft de gebruiker toegang tot de sluis.*

De deurtjes sluiten automatisch achter de gebruiker. Hij kan dan rustig zijn vervoersbewijs valideren. Zodra het vervoersbewijs gevalideerd is, gaan de tweede deurtjes open.

Ondanks de duidelijke pictogrammen gebruiken sommige mensen, al dan niet bewust, de sluis op een verkeerde manier. De sluis is enkel toegankelijk voor bepaalde categorieën gebruikers en niet voor gewone klanten. Om fraude te vermijden, geeft de sluis slechts toegang aan twee personen tegelijk.

Voordat ze werden geplaatst, werden de sluizen aan een hele reeks testen onderworpen. De resultaten waren positief. Bij hun effectieve ingebruikname bleek er echter nog een probleem te zijn met de software. De leverancier heeft het probleem ondertussen weggewerkt. De nieuwe versie zal gedurende twee weken in een station worden getest. Als de resultaten positief zijn, zal de nieuwe software in alle sluizen worden geïntegreerd.

Alle aanpassingen maken deel uit van het onderhoudscontract dat de MIVB met de leverancier heeft gesloten. De kosten van de aanpassingen zijn bijgevolg ten laste van de leverancier.

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).*- *Wanneer zal het probleem definitief opgelost zijn?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Men heeft mij geen precieze datum meegedeeld. In elk geval heeft men ervoor gezorgd*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je rappelle le fonctionnement du dispositif. Pour utiliser le sas, le voyageur appuie à sa droite sur le bouton intégré dans le montant en métal, ce qui ouvre un premier jeu de portes et donne à l'utilisateur un accès au sas. Ce premier jeu de portes se referme automatiquement derrière l'utilisateur, ce qui lui donne l'occasion de valider calmement son titre de transport dans l'espace plus ou moins clos du sas.

Ensuite, l'utilisateur maintient la carte Mobib devant le "valideur" rouge ou oblitère son ticket dans l'oblitérateur orange, ce qui ouvre le second jeu de portes.

Malgré la pose de pictogrammes explicites, certaines personnes utilisent, consciemment ou non, le sas de manière inadéquate. Comme je viens de vous l'expliquer, ce sas est destiné à certaines catégories de voyageurs et ne l'est pas aux clients habituels. Afin d'éviter la fraude, il peut accueillir au maximum deux personnes à la fois.

Avant leur installation, ces sas ont été soumis à une large batterie de tests, qui se sont révélés satisfaisants. Toutefois, lors de leur mise en service effective, il est apparu qu'il subsistait encore un problème de logiciel. Le fournisseur a donc adapté ce dernier et la nouvelle version est actuellement testée. Si ces tests sont positifs, ils seront suivis d'un test sur le terrain, dans une station durant quinze jours. Si le résultat de ce dernier est également positif, le logiciel sera installé et généralisé à l'ensemble des sas.

Toutes les adaptations font partie du contrat d'entretien que la STIB a signé avec le fournisseur et sont donc à charge de ce dernier. Votre constat de certains dysfonctionnements est donc exact. Nous sommes en train de remettre tout en état.

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

M. Emin Özkara.- Quand ce problème sera-t-il définitivement résolu ? Avez-vous une date précise à me communiquer ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je voudrais tout d'abord insister sur le fait que personne ne peut être bloqué dans le sas. Cette situation de blocage

dat niemand nog in de sluizen kan geblokkeerd raken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de procedure gevolgd bij de heraanleg van de Ninoofsepoort".

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

De heer Jef Van Damme.- Mevrouw de minister, ik heb u al eerder ondervraagd over dit onderwerp. Het is spijtig dat ik deze vraag vandaag opnieuw moet stellen.

In de herfst van 2009 kondigde u aan dat het dossier van de heraanleg van de Ninoofsepoort ver gevorderd was. In 2008 had de regering het al goedgekeurd. De Brusselse regering moest alleen nog enkele adviezen verstrekken aan Beliris en zou vervolgens begin 2010 de stedenbouwkundige vergunning aanvragen.

Ik keek met groot ongeduld uit naar de plannen en het openbaar onderzoek, dat u aangekondigd had voor eind 2010. Tot mijn grote verbazing heb ik gemerkt dat er een aanbesteding voor deze werken verschenen is in het Staatsblad. Het is zeer goed dat de heraanleg er komt, want het is uiteindelijk een project van de sp.a. Ik begrijp uw werkwijze echter niet.

Uit de ervaringen met de heraanleg van de buurt rond het Centraal Station, zou u toch lessen getrokken moeten hebben. U moet eerst overleggen met de buurtbewoners vooraleer u een aanbesteding uitschrijft en een vergunning aanvraagt. De omgekeerde manier van werken is heel ongewoon en eigenlijk ondemocratisch. U zult immers een

est exclue.

Par ailleurs, on ne m'a pas communiqué la date exacte de la fin des tests. Je peux me renseigner et vous faire parvenir l'information.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "la procédure suivie lors du réaménagement de la porte de Ninove".

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *En automne 2009, vous aviez annoncé que le réaménagement de la porte de Ninove était en bonne voie. Le gouvernement l'avait déjà approuvé en 2008, et devait encore formuler des remarques à Beliris avant de pouvoir demander le permis d'urbanisme. J'attends avec impatience les plans et l'enquête publique prévue normalement fin 2010.*

A mon grand étonnement, j'ai constaté que le Moniteur avait publié une adjudication pour ce chantier. Le réaménagement est une bonne chose car il s'agit finalement d'un projet de mon groupe. Je ne comprends toutefois pas votre méthode de travail.

La Région doit en effet se concerter avec les habitants du quartier avant d'annoncer une adjudication et de solliciter un permis. Cette procédure est plutôt inhabituelle, voire antidémocratique. Un entrepreneur sera désigné avant que les habitants puissent se prononcer sur les travaux. Avez-vous effectivement lancé un appel d'offres sans disposer d'un permis d'urbanisme ? Que ferez-vous si ces plans doivent être modifiés ? Prévoyez-vous une nouvelle adjudication ? Quand pourrions-nous voir les plans ? Une enquête publique doit-elle encore être menée ? La Région a-t-elle acquis des terrains privés dans ce cadre ?

aannemer aanstellen zonder dat de bewoners nog iets kunnen veranderen aan de plannen.

Hebt u inderdaad een oproep gelanceerd zonder te beschikken over een stedenbouwkundige vergunning? Wat zult u doen als de plannen grondig aangepast moeten worden? Zult u dan een nieuwe aanbesteding uitschrijven?

Wanneer krijgen we de plannen te zien? Komt er nog een openbaar onderzoek? Op welke manier zult u de inspraak van de buurtbewoners organiseren? Betekent het lanceren van een oproep niet dat u de facto geen rekening zult houden met de buurtbewoners?

Voor de heraanleg van de Ninoofsepoort moest u een aantal privéterreinen aankopen. Zijn die ondertussen al in handen van de overheid? Welke prijs hebt u ervoor betaald?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De diensten van Beliris behandelen het volledige dossier van de herinrichting van de Ninoofsepoort. Op 4 oktober 2009 heeft de gewestregering een reeks opmerkingen geformuleerd op een voorstel van Beliris van aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning. Beliris heeft dan met haar studie bureau de nodige aanpassingen aan haar ontwerpplannen aangebracht en heeft op 24 augustus 2010 een stedenbouwkundige vergunning voor de herinrichting van de Ninoofsepoort aangevraagd bij het BROH. Deze aanvraag houdt rekening met de wijzigingen die de regering gevraagd heeft.

Op 3 september 2010 heeft het BROH het dossier echter onvolledig verklaard en een reeks bijkomende details gevraagd. Beliris heeft dan ook een aangepast dossier uitgewerkt, dat het binnenkort zal bezorgen aan het BROH. Het dossier zal de volledige procedure van het onderzoek van de stedenbouwkundige aanvraag doorlopen, met inbegrip van het openbaar onderzoek en de overlegcommissie, zodat alle betrokkenen, ook de omwonenden, de mogelijkheid hebben om hun eventuele wensen mee te delen.

Om zo vlug mogelijk aan de werken te kunnen beginnen na de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning, heeft Beliris de aanbesteding van de werken van de herinrichting

Pour quel montant ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Le dossier complet du réaménagement de la porte de Ninove est traité par les services de Beliris. Le 4 octobre 2009, le gouvernement régional a formulé un certain nombre de remarques au sujet d'une proposition de demande de permis d'urbanisme de la part de Beliris.*

Beliris a ensuite apporté les adaptations nécessaires à ses projets de plan et introduit une demande de permis d'urbanisme auprès de l'AATL le 24 août 2010. Cette demande tient compte des adaptations sollicitées par le gouvernement. L'AATL a cependant déclaré que le dossier était incomplet. Beliris a donc rédigé un dossier de demande adapté qui sera transmis prochainement à l'AATL.

La procédure complète de l'enquête de cette demande de permis d'urbanisme sera donc parcourue, y compris l'enquête publique et la commission de concertation, afin que toutes les personnes concernées aient l'occasion d'exprimer leurs souhaits éventuels. Afin de pouvoir entamer au plus vite les travaux après la délivrance du permis d'urbanisme, Beliris a lancé l'adjudication des travaux du réaménagement de la porte de Ninove, conformément aux plans de demande de permis d'urbanisme de Beliris.

van de Ninoofsepoort gelanceerd, conform de plannen van de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning. De inschrijvingen voor deze aanbesteding moesten ten laatste ingediend worden op 14 december 2010.

De stedenbouwkundige vergunning kan altijd nog wijzigingen bevatten in vergelijking met het ingediende project. Daarom zal Beliris wachten om de werken toe te kennen aan een aannemer tot na de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning. Als het BROH substantiële wijzigingen vraagt, kan Beliris nog altijd beslissen om een nieuwe aanbesteding op te starten volgens de gewijzigde plannen. Hopelijk zal dit niet nodig zijn.

Voor de heraanleg van de Ninoofsepoort moet de overheid vier privégebouwen aankopen. Het grootste gedeelte van deze terreinen zal geïntegreerd worden in het gewestelijke huisvestingsproject van mijn collega Doukeridis. De aankoop van de privégebouwen werd dan ook toevertrouwd aan de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij.

De onderhandelingen voor de verwerving van de terreinen zijn al ver gevorderd. De aankoopaktes zullen waarschijnlijk eind december 2010 of in januari 2011 worden verleden.

Een vierde onroerend goed is eigendom van de gemeente Molenbeek. De Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM) hoopt op de medewerking van de gemeente te kunnen rekenen om het snel te kunnen verwerven. Na de afbraak van de gebouwen en de sanering van de terreinen, wat werken zijn die door de BGHM worden uitgevoerd, zullen de aanpassingen aan de terreinen die nodig zijn voor de wegenwerken worden overgemaakt aan het Brussels Gewest. Om de zaken niet te bemoeilijken, wordt er een dossier opgesteld. De BGHM neemt de coördinatie van het dossier voor zich, maar het gedeelte van het terrein dat het Brussels Gewest nodig heeft voor de aanleg van wegen, zal na de sanering aan het Brussels Gewest worden overgemaakt. De definitieve aankooprijzen zijn nog niet bekend. De BGHM en mijn diensten zorgen voor de nodige kredieten. In 2010 gaat het over 600.000 euro.

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

Les inscriptions pour cette adjudication seront possibles à partir du 14 décembre 2010. Le permis d'urbanisme peut encore contenir des modifications par rapport au projet déposé. C'est pourquoi Beliris ne notifiera l'attribution des travaux à l'entrepreneur qu'après remise du permis d'urbanisme. En cas de demande de modifications substantielles, Beliris peut toujours décider de lancer une nouvelle adjudication selon les projets modifiés.

Le réaménagement de la porte de Ninove requiert l'achat de quatre bâtiments privés. La plus grande partie de ces terrains est intégrée dans le projet d'hébergement régional de mon collègue Doukeridis. Le dossier relatif à l'achat des bâtiments privés a dès lors été confié à la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les négociations en vue de l'acquisition de ces terrains sont déjà à un stade avancé. Les actes d'achat pourront sans doute être passés en décembre 2010 ou en janvier 2011. Un quatrième bien immobilier, appartenant à la commune de Molenbeek est sur le point d'être acquis par SLRB, laquelle espère pouvoir compter sur la participation de la commune afin de l'acquérir rapidement.

Après la destruction des bâtiments et après l'assainissement des terrains, la SLRB informera la Région quant à l'occupation des terrains nécessaires pour les chantiers en voirie. Le coût définitif de ces acquisitions n'est pas encore connu. Les crédits nécessaires ont été provisoirement prévus par la SLRB et inscrits également à mon budget. Il s'agit de 600.000 euros.

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

De heer Jef Van Damme.- De voorlopige provisie voor de aankoop van de terreinen bedraagt dus 600.000 euro?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Nee, dat is enkel het geld dat mijn diensten uittrekken voor de wegenwerken. Het bedrag is vastgelegd in de begroting van 2010.

De heer Jef Van Damme.- Hoeveel geld zal de aankoop van de andere terreinen kosten?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De definitieve prijs is nog niet gekend. De BGHM beheert het dossier.

De heer Jef Van Damme.- Ik moet mijn vraag dus tot de minister van Huisvesting richten

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ja.

De heer Jef Van Damme.- De procedure heeft dus aanzienlijke vertraging opgelopen. Als ik het goed begrijp, is er een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd op 24 augustus. In september werden er een aantal opmerkingen over geformuleerd, en eerstdaags zou de aanvraag opnieuw aan het bureau worden bezorgd. Klopt dat?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het BROH heeft een aantal opmerkingen geformuleerd. Nu moet Beliris de nodige aanpassingen doorvoeren. Pas nadien is het dossier compleet en kan het openbaar onderzoek worden gestart.

De heer Jef Van Damme.- U had aangekondigd dat het openbaar onderzoek nog voor het einde van het jaar zou plaatsvinden. Is die timing nog haalbaar?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Door deze verwikkelingen zal dat jammer genoeg niet meer lukken.

De voorzitter.- Gelieve af te ronden. Bij een mondelinge vraag hebt u elk maar vijf minuten spreektijd en twee minuten voor de repliek.

De heer Jef Van Damme.- Wanneer denkt u dat de procedure zal starten? In februari? in juni?

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Actuellement, la provision pour l'acquisition de terrain s'élève dès lors à 600.000 euros ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Non, il s'agit seulement du montant affecté aux travaux de voiries, qui est d'ailleurs intégré au budget 2010.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Combien coûtera l'acquisition des autres terrains ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le montant définitif n'est pas encore connu. La SLRB gère ce dossier.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je dois donc adresser ma question au ministre du Logement ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Effectivement.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *La procédure a pris un retard considérable. En résumé, le permis a été demandé le 24 août, des remarques ont été formulées en septembre, et la demande sera réintroduite ultérieurement, est-ce exact ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *L'enquête publique pourra être lancée lorsque le dossier aura été complété par Beliris.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Celle-ci sera-t-elle lancée à la fin de l'année, comme prévu initialement ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Avec ces complications, j'en doute.*

M. le président.- Veuillez conclure s'il vous plaît.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Quand la procédure pourra-t-elle être lancée ?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb dat zelf niet in de hand. Misschien kunt u de vraag stellen aan de minister die bevoegd is voor het BROH.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "het onderhoud van fietspaden bij overstromingen, hevige regenval, sneeuw en andere weersomstandigheden".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Midden november 2010 werd ons land geteisterd door zware overstromingen. Ook ons gewest is niet gespaard gebleven. Onder meer de fietspaden langs het kanaal Brussel-Charleroi hebben toen onder de gevolgen van de overstromingen geleden.

Enkele dagen na de overstromingen waren de straten proper, maar dat gold niet voor de fietspaden langs het kanaal. Op een aantal plaatsen gleed men door 5 cm modder. Onder meer de fietspaden aan de Bergensesteenweg en de Marchantstraat in Anderlecht waren met moeite berijdbaar. Een gevaarlijke situatie, want ofwel gleden de fietsers naar de muur ofwel richting kanaal.

Niet alleen de recente overstromingen zorgen voor onberijdbare fietspaden. Zo werd meer dan een jaar geleden een nieuw fietspad aangelegd langs het kanaal tussen de Budabrug en de Van Praetbrug. Nu blijkt dat dit fietspad na hevige regenval vol steentjes en modder komt te liggen en nooit wordt opgekuist. Ook glas en ander afval blijft er liggen. Bijna wekelijks staan er fietsers met een lekke band.

Ook sneeuw en ijzel zorgen voor onberijdbare fietspaden, aangezien de strooidiensten enkel de wegen aanpakken en niet de fietspaden. Het is goed

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *La décision ne dépend pas de moi. Je vous invite à adresser vos questions au ministre en charge de l'AATL.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "l'entretien des pistes cyclables en cas d'inondations, de fortes pluies, de neige et autres conditions météorologiques".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *À la mi-novembre 2010, notre pays a été frappé par de graves inondations, qui n'ont pas épargné Bruxelles.*

Les rues ont été nettoyées au bout de quelques jours, mais pas les pistes cyclables dont certaines, notamment le long du canal, étaient toujours recouvertes de 5 cm de boue.

Les récentes inondations ne sont pas les seules responsables de l'impraticabilité de certaines pistes cyclables. Ainsi, la nouvelle piste cyclable qui a été aménagée il y a un an le long du canal, entre le pont de Buda et le pont Van Praet, n'a jamais été entretenue.

Les Bruxellois peuvent transmettre leurs remarques et suggestions concernant l'état des routes à Bruxelles Mobilité, qui les renvoie à Bruxelles Propreté, qui les adresse à son tour à la Direction de l'Équipement et des Déplacements. Les différents services se transmettent ainsi l'information sans qu'aucun d'entre eux n'entreprenne quoi que ce soit de concret. La personne qui signale un problème doit attendre des mois pour obtenir une réponse, alors qu'il s'agit souvent de problèmes assez urgents ou même de situations dangereuses.

dat er in Brussel geïnvesteerd wordt in nieuwe fietsinfrastructuur, maar tegelijkertijd moeten de bestaande infrastructuur worden onderhouden.

Brusselaars worden uitgenodigd om hun opmerkingen en suggesties met betrekking tot de staat van de wegen door te geven aan Mobiel Brussel, via het groen nummer 0800 94 001 of via het e-mailadres mobielbrussel@mbhg.irisnet.be. Vaak krijgt men echter te horen dat de verantwoordelijkheid voor het onderhoud van de wegen elders ligt. Mobiel Brussel stuurt een mailtje door naar Net Brussel voor het onderhoud van fietspaden op de gewestwegen. Net Brussel stuurt hen dan weer door naar het bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV). Zo wordt men van het kastje naar de muur gestuurd, zonder resultaat. Vaak gaat het nochtans om vrij dringende problemen of zelfs gevaarlijke situaties, die een snelle reactie vereisen. De diensten lijken elkaar eerder te informeren over deze situaties en gaan niet over tot daden. Na maanden krijgt de melder nog steeds geen afdoend antwoord, laat staan dat er op het terrein iets gebeurd is.

Wie houdt zich precies bezig met de meldingen en het onderhoud en reinigen van de fietspaden, bijvoorbeeld na overstromingen of hevige regenval? Is dat Mobiel Brussel, Net Brussel, het bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV)? Zijn er hierover duidelijke afspraken gemaakt?

Wat is de reactieprocedure bij klachten op het groen nummer of via het e-mailadres? Worden mensen op de hoogte gehouden van wat er zal gebeuren? Stuurt men meteen iemand om de situatie te gaan bekijken of blijft het bij een ontvangstmelding?

Wat is een redelijke termijn om burgers te informeren over wat er met hun klacht gebeurt? Wat is een redelijke termijn om over te gaan tot daden, bijvoorbeeld het reinigen van een fietspad na een overstroming?

De voorzitter.- Ik bevestig wat mevrouw Maes zegt.

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De stortregens van de betrokken periode zijn

Qui s'occupe exactement du suivi des messages, de l'entretien et du nettoyage des pistes cyclables, par exemple en cas d'inondation ou de fortes pluies ? Des conventions claires existent-elles à ce sujet ?

Quelle est la procédure de traitement des plaintes ? Les personnes sont-elles informées du suivi de leur plainte ? Envoie-t-on directement quelqu'un sur place pour juger de la situation ou la plainte reste-t-elle au stade de l'accusé de réception ?

Quel est le délai raisonnable pour informer les citoyens de la suite réservée à leur plainte ? Quel est le délai raisonnable pour agir concrètement ?

M. le président.- Je confirme que les pistes cyclables le long du canal sont pleines de boue suite aux inondations et aux chutes de neige.

La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Les pluies diluviennes de la période

onvoorspelbaar, net als de schade die ze aanrichten aan de infrastructuur. Als er op dat moment toevallig afvoersystemen verstopt zijn, kunnen er overstromingen ontstaan die bermen kunnen overspoelen met uitzonderlijk veel modder, zoals het geval was in Anderlecht. Net Brussel heeft dit probleem heel snel opgelost.

Het probleem van het fietspad op de Vilvoordsesteenweg is het gevolg van de verouderde staat van de baan. Het wegdek is er beschadigd en de vrachtwagens doen rondliggende stenen op het fietspad terechtkomen. De zone tussen de Vuurkruisenlaan en de Meudonstraat werd al vernieuwd en nu wordt bekeken hoe ook het laatste deel tot aan de Budabrug kan aangepakt worden. Wel wordt rekening gehouden met andere prioriteiten en budgettaire marges. Ik zal er laten op toezien dat dit fietspad ondertussen beter onderhouden wordt door een regelmatige schoonmaak, voornamelijk via Net Brussel. Het Gewest is belast met het onderhoud van de fietspaden op de gewestwegen.

De cel Onderhoud ontvangt de klachten wat de reiniging van het wegdek betreft en bezorgt ze aan Net Brussel. Net Brussel is belast met de schoonmaak van de wegen, van gevel tot gevel.

De fietscontroleur, verantwoordelijk voor het fietspadnetwerk, is in de lente van 2010 helaas overleden. Hij kon, omwille van de nieuwe rekruteringsnormen, niet vervangen worden. Een oproep tot interne mobiliteit leverde aanvankelijk drie kandidaten op. Ze haakten spijtig genoeg alle drie af. Ik werk samen met mijn bestuur aan een oplossing op korte termijn.

De communicatie komt binnen op het groene nummer en wordt rechtstreeks aan Net Brussel doorgegeven als het over netheid gaat (puin, slijk, bladeren, enz.). Info over ijzel of sneeuwruiming wordt aan de Regie der Wegen gecommuniceerd.

Mobiel Brussel legt de mensen uit wat de toestand is, maar vraagt ook begrip voor de situatie. Hevige sneeuwval moet over zijn voor men kan optreden en de plaats moet bereikbaar zijn. Klachten worden aan de verschillende diensten doorgegeven in functie van de vragen. Wat het wegdek betreft, wordt er systematisch een controleur ter plekke gestuurd om een eerste verslag op te maken alvorens tot herstelling wordt overgegaan.

concernée sont imprévisibles, tout comme les dégâts occasionnés à l'infrastructure.

Le problème de la piste cyclable de la chaussée de Vilvoorde est dû à l'état obsolète de la voirie. Les poids lourds projettent sur la piste cyclable des pierres présentes sur la chaussée. La zone située entre l'avenue des Croix du Feu et la rue De Meudon a déjà été rénovée et un réaménagement du dernier tronçon se prolongeant jusqu'au pont Buda est actuellement à l'étude et ce, en fonction des autres priorités et des marges budgétaires. Je veillerai à ce que cette piste cyclable soit, dans l'intervalle, mieux entretenue grâce à un nettoyage régulier par l'agence Bruxelles Propreté.

En ce qui concerne le nettoyage du revêtement de la chaussée, la cellule Entretien reçoit les plaintes et les transmet à l'agence Bruxelles Propreté qui est chargée de l'entretien des voiries de façade à façade.

Le contrôleur des pistes cyclables est malheureusement décédé au printemps 2010 et il n'a pu être remplacé en raison des nouvelles normes de recrutement. Un appel à la mobilité interne n'a pas donné plus de résultats. Je suis en train d'élaborer une solution sur le court terme avec mon administration.

En matière de communication, l'information est directement transmise à Bruxelles Propreté s'il s'agit d'un problème de propreté et à la Régie des Voiries lorsqu'il s'agit d'un problème de verglas ou de déenneigement.

Bruxelles Mobilité fait appel à la compréhension des appelants en cas de fortes neiges, qui gênent son intervention. En ce qui concerne le revêtement de la chaussée, un contrôleur est systématiquement envoyé sur place afin d'élaborer un premier rapport préalable au lancement d'éventuels travaux de réparation.

En général, le délai de réponse doit rester en deçà des deux semaines. La cellule Entretien des revêtements doit traiter près de 2.200 plaintes par an, ce qui correspond à environ dix nouvelles plaintes par jour, qui font chacune l'objet d'une enquête sur place afin de déterminer la cause des dommages et d'entamer les éventuels travaux de réparation.

Over het algemeen blijft de antwoordtermijn onder de twee weken. Vermeldenswaard is evenwel dat de cel Onderhoud van de wegbekledingen jaarlijks zo'n 2.200 klachten te verwerken krijgt, hetzij quasi tien nieuwe klachten per dag van de schade.

Bij elk van die klachten is een onderzoek ter plaatse nodig. De oorzaak van de schade moet nagegaan worden (slijtage, ongeval, verzakking, slecht gedichte sleuven ...) en de herstellingswerken aangevat.

Afhankelijk van de dringendheid, kan de termijn herleid worden tot 24 uur. Na een formele vraag moet de interventietijd minder dan een week bedragen, afhankelijk van het gevaar. In de praktijk bedraagt de interventietermijn van Net Brussel slechts 24 uur en soms zelfs maar 2 à 3 uur, naargelang de dringendheid.

Momenteel stelt Mobiel Brussel een gemengde gegevensbank samen, met het oog op een betere synchronisatie met het agentschap Net Brussel. In extreme gevallen, als het agentschap overstelpt is, wordt de interventie verzorgd door een onderneming die contractueel met het gewest verbonden is.

De doelstelling blijft om een snelle interventieploeg op de been te krijgen om dit soort situaties snel op te lossen. Ook de samenwerking met Net Brussel willen we verbeteren.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Er lijkt toch nog een probleem te zijn bij Net Brussel. Ik heb een geval meegemaakt waarbij Net Brussel de verantwoordelijkheid van zich afschoof en waar er na een maand nog niets opgeruimd was. Begrippen als "puin", "slijk", "eenmalig", enzovoort, kunnen verschillend geïnterpreteerd worden. U moet de puntjes op de i zetten en verduidelijken wie wat moet doen. Ik zal u bepaalde gevallen blijven signaleren.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

Le délai d'intervention doit être de moins d'une semaine après une demande formelle, en fonction du danger. Le délai d'intervention de Bruxelles-Propreté est, en pratique, réduit à 24 heures, et même à deux à trois heures suivant l'urgence.

Bruxelles Mobilité constitue actuellement une base de données mixte en vue d'assurer une meilleure synchronisation avec l'agence Bruxelles Propreté. Dans des cas extrêmes, lorsque l'agence est surchargée, l'intervention est prise en charge par une entreprise qui est liée contractuellement à la Région.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Vous devez mettre les choses au point avec Bruxelles Propreté et préciser les missions de chaque intervenant.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME SOPHIE BROUHON

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

betreffende "de heraanleg van de Brouwerijstraat in Elsene".

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon.- In het investeringsplan voor openbare werken dat u in februari voorstelde, staat dat de vernieuwing van de Brouwerijstraat in Elsene een van uw zeven belangrijkste aandachtspunten is. We stellen nu vast dat Sibelga en Vivaqua aan het werken zijn in de straat. De MIVB zou er werken uitvoeren in augustus. Daarna moet de hele buurt op Mobiel Brussel wachten om de eigenlijke werken aan te vatten. Dat zou volgens uw investeringsplan echter pas in 2012 gebeuren.

U hanteert de eigenhandig ontworpen "Grouwelstoets" waar alle infrastructuurprojecten aan moeten beantwoorden opdat ze Brussel en de Brusselaars tot voordeel strekken. Ik vraag me echter af of de planning van deze werf wel een goede zaak is voor de Brusselaars die in de omgeving van de Brouwerijstraat wonen. Eerst wordt het wegdek immers opgebroken door de nutsbedrijven en de MIVB. Vervolgens zullen de werken minstens van september 2011 tot begin 2012 stilliggen. Daarna gaan de werken van Mobiel Brussel van start. Dat lijkt me geen voorbeeld van een goede planning om de overlast voor de bewoners en de pendelaars te beperken.

Waarom liggen de werken stil tussen september 2011 en begin 2012? We wachten al jaren op de nutsbedrijven en de MIVB om hun werken uit te voeren.

Hebt u maatregelen genomen om de overlast voor de bewoners en de handelaars te beperken?

Kunt u de timing voor de vernieuwing van de Brouwerijstraat toelichten? Is er al een aannemer geselecteerd?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

concernant "le réaménagement de la rue de la Brasserie à Ixelles".

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

Mme Sophie Brouhon (en néerlandais).- En février dernier, vous avez présenté votre plan d'investissement dans les travaux publics. La rénovation de la rue de la Brasserie à Ixelles figure parmi vos sept priorités. Des chantiers de Sibelga et Vivaqua y sont en cours auxquels s'ajouterait un chantier de la STIB au mois d'août. Par ailleurs, selon votre plan d'investissements, des travaux de Bruxelles Mobilité seraient prévus en 2012.

Nous nous interrogeons quant à la pertinence de la planification des travaux dans la rue. Le revêtement de la rue a été enlevé par la STIB, et les travaux seront interrompus de septembre 2011 à début 2012 pour reprendre ensuite sous la houlette de Bruxelles Mobilité. Il ne s'agit pas d'une planification idéale pour limiter les nuisances à l'égard des habitants.

Pourquoi les travaux sont-ils interrompus entre septembre 2011 et début 2012 ? Nous attendons depuis des années déjà que la STIB et les entreprises d'utilité publique entament leurs travaux. Quelles mesures prévoyez-vous pour limiter les nuisances à l'égard des habitants et des commerçants ? En quoi consiste le calendrier des travaux ? Un concessionnaire a-t-il déjà été sélectionné ?

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het klopt dat er volgens de oorspronkelijke timing een onderbreking was gepland tussen het einde van de werken van de MIVB en de werken van Mobiel Brussel. Dat was het gevolg van de budgettaire planning, die bepaalde dat de middelen voor de werken aan de stoepen en parkeerzones pas in 2012 beschikbaar zouden zijn. Ik heb die planning echter laten aanpassen om de continuïteit van de werken te garanderen.

Ik geef een overzicht van de aangepaste planning. Van november 2010 tot mei 2011 voeren de nutsbedrijven hun werken uit. Van juni 2011 tot september 2011 gaat de MIVB aan de slag, meer bepaald met de sporen en het wegdek tot aan de parkeerzones. De werken van Mobiel Brussel duren van augustus 2011 tot november 2011. Mobiel Brussel zorgt meer bepaald voor de voetpaden, de beplantingen en de parkeerstroken.

Als alles normaal verloopt, zijn de werken volledig klaar tegen eind volgend jaar.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon (in het Frans).- U moet dit goede nieuws meedelen aan de bewoners, want zij verwachten dat de werken onderbroken worden.

- *Het incident is gesloten.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *La planification initiale prévoyait effectivement une période d'interruption entre la fin des travaux de la STIB et ceux de Bruxelles Mobilité.*

Cela était la conséquence du planning budgétaire qui ne prévoyait les fonds nécessaires, pour les travaux de trottoirs et des zones de stationnement, qu'en 2012. J'ai dès lors pris les dispositions nécessaires afin d'assurer la continuité des travaux.

Le planning des travaux se présente dès lors comme suit :

Novembre 2010 à mai 2011 : travaux des concessionnaires.

Juin-juillet 2011 à septembre 2011 : travaux de la STIB, soit donc la zone des voies et la chaussée jusqu'aux zones de stationnement.

Août 2011 à novembre 2011 : travaux de Bruxelles Mobilité pour ce qui est des trottoirs, des plantations et les zones de stationnement. La fin des travaux est prévue pour la fin de l'année prochaine.

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

Mme Sophie Brouhon.- Je tiens surtout à vous remercier pour cette bonne nouvelle. Le projet initial était effectivement un peu lourd en termes de charges pour les habitants. Ce serait une bonne chose de leur communiquer la nouvelle, car ils s'attendent à ce que les travaux soient interrompus.

- *L'incident est clos.*

BIJLAGEN

Gemotiveerde motie

«Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Didier Gosuin betreffende «de gunning van een overheidsopdracht voor de beveiliging van persoonlijke gegevens in het kader van het Mobib-project» en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,
- Gelet op de opmerkingen van de volksvertegenwoordigers Olivia P'tito en Céline Delforge;
- Gelet op de 39 vragen en interpellaties die in het Parlement ingediend zijn sedert de invoering van de MOBIB-kaart, en op de antwoorden van de verschillende ministers belast met Mobiliteit die toezicht uitoefenen over de MIVB;
- Gelet op de gunning, door de MIVB, op 1 september 2010, van een opdracht met de naam “Consultancy gespecialiseerd in de bescherming van de persoonlijke levenssfeer”;
- Gelet op de beschrijving van de opdracht : “de MIVB, op grond van de aanbevelingen van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer, en in het kader van het beheer van de vervoerbewijzen Mobib met chipkaart en het gebruik van deze kaarten door onze klanten, zoekt een consultant met het doel de volgende opdrachten te realiseren :
 - het opstellen van een veiligheidsbeleid;
 - het opstellen van de functiebeschrijving en deelname bij de aanwerving van een adviseur in veiligheidsinformatie die verantwoordelijk zal zijn voor de toepassing van het veiligheidsbeleid;
 - het bepalen van de verantwoordelijkheden en de beheersprocessen op het gebied van veiligheid van de persoonsgegevens, en hoe deze adequaat geïntegreerd kunnen worden in de organisatie en de werking ervan;

ANNEXES

Ordre du jour motivé

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Didier Gosuin concernant «l'attribution d'un marché relatif à la sécurisation des données à caractère personnel dans le cadre du projet Mobib» et la réponse de la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports;
- Vu les observations des députées Mmes Olivia P'tito et Céline Delforge;
- Vu les 39 questions et interpellations posées au Parlement depuis le lancement de la carte MOBIB et les réponses données par les différents ministres chargés de la Mobilité et exerçant une tutelle sur la STIB;
- Vu l'attribution par la STIB le 1er septembre 2010 d'un marché intitulé « Consultance spécialisée dans la protection de la vie privée »;
- Vu la description du marché qui précise que « la STIB, sur la base des recommandations de la Commission de la Protection de la vie privée, et dans le cadre de la gestion des titres de transports – carte à puce Mobib – et de l'utilisation de ceux-ci par ses clients, recherche un(e) consultant(e) en vue de réaliser les tâches suivantes :
 - rédiger une politique de sécurité;
 - rédiger la description de fonction et participer au recrutement d'un conseiller en sécurité de l'information qui sera responsable de l'application de la politique de sécurité;
 - définir les responsabilités et les processus de gestion en matière de sécurité des données à caractère personnel et les intégrer adéquatement dans l'organisation et le fonctionnement de celles-ci;

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • de fysieke bescherming van de gegevens en de veiligheid op de toegang door externe netwerken waarborgen door middel van concrete maatregelen; • kwalificatie en klasment van de persoonsgegevens naargelang de belangrijkheid of het gevoelig karakter met daarbij het bepalen van de verschillende toegangs- en toelatingsbevoegdheden volgens de profielen van de gebruikers; • het bepalen van de dagelijkse procedures en het traceren van de toegangen; • regelmatig een audit uitvoeren en een controle op de toepassing van de technische en de organisatorische veiligheidsmaatregelen die voorzien zijn ter plaatse; • het ontwikkelen van een beheersplan voor de veiligheidsincidenten; • beschikken over een complete en regelmatig bijgewerkte documentatie betreffende voorgaande punten; <p>- Gelet op aanbeveling nr. 01/2010 van 17 maart 2010 van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • die preciseert dat de MIVB “noch rechtstreeks, noch onrechtstreeks persoonsgegevens mag verwerken die zouden toelaten het traject van de gebruikers te traceren aan de hand van hun elektronisch vervoerbewijs”; • die « het belang [wenst] te onderstrepen van de naleving van het beginsel van beveiliging van de verwerkingen van persoonsgegevens dat de verantwoordelijke voor de verwerking verplicht tot het nemen van passende technische en organisatorische maatregelen om de persoonsgegevens die hij verwerkt te beschermen en zich te wapenen tegen afwijkingen van het doeleinde»; <p>- Aangezien de voornoemde overheidsopdracht uitdrukkelijk verwijst naar de aanbevelingen van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer (CBPL);</p> <p>- Aangezien de overheidsopdracht werd gegund aan de firma GALAXIA I.S.E. waarvan het maatschappelijk doel de “beveiliging” of de “encryptie” van gegevens niet vermeldt;</p> <p>- Aangezien de zaakvoerder van die firma tevens plaatsvervangend lid is van de Commissie voor</p> | <ul style="list-style-type: none"> • garantir la protection physique des données par des mesures concrètes ainsi que la sécurité des accès par les réseaux externes; • qualifier et classer les données à caractère personnel selon leur importance ou leur caractère sensible et définir des niveaux d'accès et d'autorisation différents selon les profils utilisateurs; • définir des procédures de journalisation et traçage des accès; • déployer un audit régulier et une vérification de l'application des mesures de sécurité techniques et organisationnelles; • déployer un plan de gestion des incidents de sécurité; • disposer d'une documentation complète et mise à jour sur ce qui précède; <p>- Vu la recommandation n° 01/2010 du 17 mars 2010 de la Commission de la Protection de la vie privée qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> • précise que la STIB « ne peut pas traiter directement ou indirectement des données à caractère personnel qui permettraient de tracer le trajet des usagers sur la base de leur titre de transport électronique »; • « souhaite souligner l'importance du principe de sécurisation des traitements de données à caractère personnel qui impose au responsable du traitement de prendre des mesures techniques et organisationnelles adéquates pour protéger les données à caractère personnel qu'il traite et se prémunir contre les détournements de finalité »; <p>- Vu que le marché précité fait explicitement référence aux recommandations de la Commission de la Protection de la Vie Privée (CPVP);</p> <p>- Vu que ce marché a été remporté par la société Galaxia I.S.E. dont l'objet social ne mentionne pas la « sécurisation » ou la « cryptographie » de données;</p> <p>- Vu que le gérant de cette société est également membre suppléant de la</p> |
|---|---|

de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer;

- Aangezien er zich acht ondernemingen hebben ingeschreven en verschillende onder hen van tevoren werden afgewezen wegens hun financiële fragiliteit;
- Aangezien, na raadpleging van de analyses die op Infobase beschikbaar zijn (op basis van de publieke gegevens verstrekt door de Nationale Bank), blijkt dat het bedrijf Galaxia financieel even fragiel is als sommige bedrijven die niet geselecteerd zijn;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- de inzameling van MOBIB-gegevens anoniem te maken en zo de problematiek van de beveiliging van het opslaan van persoonlijke gegevens op te lossen;
- het Parlement alle uitleg (die tijdens de debatten niet gegeven kon worden) te verschaffen over de totaalcost van de opdracht over een periode van 5 jaar;
- de commissieleden, tijdens een bijzondere commissievergadering over de problemen rond de beveiliging van de persoonlijke gegevens die via MOBIB ingezameld worden, de bewijzen te leveren dat de MIVB de aanbevelingen van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer in acht neemt. ».

Brussel, 15 december 2010

(Get.) Didier GOSUIN (F)
Serge de PATOUL (F)
Marion LEMESRE (F)
Emmanuel DE BOCK (F)

Commission de la Protection de la Vie Privée;

- Vu que huit entreprises ont soumissionné et que plusieurs d'entre elles ont été préalablement écartées pour cause de fragilité financière;
- Vu qu'en consultant les analyses disponibles sur Infobase (à partir des données publiques issues de la Banque Nationale), la société Galaxia présente la même fragilité financière que certaines sociétés écartées;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de rendre anonyme la collecte des données MOBIB et de solutionner ainsi la problématique de la sécurisation du stockage de données personnelles;
- de transmettre au Parlement toutes les explications (qui n'ont pas pu être fournies lors des débats) concernant le coût total du marché sur 5 ans;
- d'apporter aux commissaires, lors d'une commission spéciale du Parlement consacrée aux problèmes de sécurisation des données à caractère personnelles collectées via MOBIB, les preuves que la STIB rencontre les recommandations de la Commission de la Protection de la Vie Privée. ».

Bruxelles, le 15 décembre 2010

(S.) Didier GOSUIN (F)
Serge de PATOUL (F)
Marion LEMESRE (F)
Emmanuel DE BOCK (F)

Eenvoudige motie

Een eenvoudige motie wordt ingediend door de heren Mohamed Azzouzi, Alain Maron, mevrouw Mahinur Ozdemir, mevrouw Els Ampe, mevrouw Brigitte De Pauw en mevrouw Annemie Maes.

Ordre du jour pur et simple

Un ordre du jour pur et simple est déposé par MM. Mohamed Azzouzi, Alain Maron, Mmes Mahinur Ozdemir, Els Ampe, Brigitte De Pauw et Annemie Maes.