



**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 20 JANVIER 2010**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 20 JANUARI 2010**

—

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.

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.

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	7
- de Mme Fatiha Saïdi	7
à 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 "la suppression de l'opération 'Dring Dring' et la campagne 'J'achète à vélo'".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Arnaud Pinxteren, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État Mme Fatiha Saïdi.</i>	8
QUESTION ORALE	15
- de M. Dominiek Lootens-Stael	15
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,	
concernant "un plan de mobilité pour la nouvelle mosquée à Saint-Josse-ten-Noode".	
INTERPELLATION	17
- de M. Vincent De Wolf	17
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du	

INHOUD

INTERPELLATIES	7
- van mevrouw Fatiha Saïdi	7
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar ambt, Gelijke kansen en Administratieve vereenvoudiging,	
betreffende "de afschaffing van het project 'Dring Dring' en de campagne 'Winkelen per fiets' ".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Fatiha Saïdi.</i>	8
MONDELINGE VRAAG	15
- van de heer Dominiek Lootens-Stael	15
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,	
betreffende "een mobiliteitsplan voor de nieuwe moskee in Sint-Joost-ten-Node".	
INTERPELLATIE	17
- van de heer Vincent De Wolf	17
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister	

gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'urbanisation de Tour & Taxis et les aménagements prévus en termes de mobilité".		betreffende "de verstedelijking van Thurn & Taxis en de voorziene mobiliteitsvoorzieningen".	
QUESTIONS ORALES	18	MONDELINGE VRAGEN	18
- de M. Vincent De Wolf	18	- van de heer Vincent De Wolf	18
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'envoi de deux trams de la STIB à Vancouver pour les Jeux olympiques".		betreffende "het sturen van twee trams van de MIVB naar Vancouver voor de Olympische Spelen".	
- de M. Vincent De Wolf	18	- van de heer Vincent De Wolf	18
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les dégâts causés à des maisons situées rue de Stalle en raison des vibrations des trams".		betreffende "de beschadiging van de huizen in de Stallestraat ten gevolge van de trillingen veroorzaakt door de trams".	
INTERPELLATIONS	19	INTERPELLATIES	19
- de M. Dominiek Lootens-Stael	19	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	19
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'absence de cadres linguistiques à la STIB".		betreffende "het uitblijven van taalkaders bij de MIVB".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Dominiek Lootens-Stael.</i>	20	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Dominiek Lootens-Stael.</i>	20

- de M. Van Goidsenhoven	22	- van de heer Van Goidsenhoven	22
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les difficultés de circulation dues à la neige sur le réseau de la STIB".		betreffende "de verkeersproblemen ten gevolge van de sneeuw op het MIVB-net".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte</i>	23	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte</i>	23
Grouwels , ministre, M. Gaëtan Van		Grouwels , ministre, de heer Gaëtan Van	
Goidsenhoven .		Goidsenhoven .	
QUESTIONS ORALES	26	MONDELINGE VRAGEN	26
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	26	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	26
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les dysfonctionnements des systèmes d'alarme dans les bus, trams et métros".		betreffende "de slechte werking van de alarmsystemen in de bussen, trams en metrostellen".	
- de M. Jef Van Damme	28	- van de heer Jef Van Damme	28
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'électricité verte de la STIB".		betreffende "de 'groene stroom' van de MIVB".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	31	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	31
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le réseau réveillon 2010".		betreffende "het nieuwjaarsnet 2010".	

- de Mme Bianca Debaets 34 à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le sentiment d'insécurité des femmes dans les transports en commun".	- van mevrouw Bianca Debaets 34 aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het onveiligheidsgevoel van vrouwen bij het gebruik van het openbaar vervoer".
- de M. Philippe Pivin 37 à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les procès-verbaux du SPF Intérieur reçus par les contrôleurs de sécurité de la STIB pour non-respect de la législation fédérale".	- van de heer Philippe Pivin 37 aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de processen-verbaal van de FOD Binnenlandse Zaken ontvangen door de veiligheidsagenten van de MIVB voor het niet naleven van de federale wetgeving".
- de Mme Julie de Groote 39 à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les nouveaux aménagements dans le métro pour les usagers faibles".	- van mevrouw Julie de Groote 39 aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de nieuwe voorzieningen in de metro voor de zwakke gebruikers".
- de Mme Carla Dejonghe 43 à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative, concernant "l'infrastructure nécessaire à la circulation de voitures électriques dans Bruxelles".	- van mevrouw Julie de Groote 43 aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging, betreffende "de infrastructuur benodigd om Brussel toe te staan elektrische wagens te laten rondrijden".

*Présidence : M. Philippe Close, président.
Voorzitterschap: de heer Philippe Close, voorzitter*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME FATIHA SAÏDI

À 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 "la suppression de l'opération 'Dring Dring' et la campagne 'J'achète à vélo'".

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

Mme Fatiha Saïdi.- L'asbl Pro Velo nous informait, via un courrier daté du 20 novembre 2009, que l'opération « Dring Dring » ne serait désormais plus reconduite. D'après cette lettre, « des évaluations en interne et en externe avec les associations de cyclistes, l'administration et les nouveaux responsables politiques mèneraient à la conclusion que l'opération a fait long feu. » En effet, la forme de l'événement ne permettrait plus d'atteindre les objectifs escomptés en matière de promotion du vélo dans notre Région. Par ailleurs, cette lettre nous informe également de ce qu'un projet de remplacement, prévu pour mai 2010, est actuellement à l'étude.

Quant à la campagne "J'achète à vélo", elle avait déjà fait peau neuve pour son édition 2009. Cette campagne, initiée en septembre 2004 par le GRACQ et le Fietzersbond, dans la commune d'Evere et dont le pendant flamand se nomme « Met belgerinkel naar de winkel », remportait un succès grandissant à chacune de ses éditions. Au fil

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FATIHA SAÏDI

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

betreffende "de afschaffing van het project 'Dring Dring' en de campagne 'Winkelen per fiets' ".

De voorzitter.- Mevrouw Saïdi heeft het woord.

Mevrouw Fatiha Saïdi (in het Frans).- *Op 20 november 2009 richtte de vzw Pro Velo een brief aan het parlement om de afschaffing van het project Dring Dring te melden. Volgens de vzw vloeit die beslissing voort uit een interne en externe evaluatie door fietsverenigingen, administratie en politieke verantwoordelijken: in zijn huidige vorm bereikt het project onvoldoende zijn doelstelling, namelijk de promotie van de fiets als vervoermiddel. In mei 2010 zou er ter vervanging een ander project worden georganiseerd.*

Welke nieuwe doelstellingen worden in de brief vermeld? Hoe verliep de evaluatie van de vorige edities? Kunt u in grote lijnen het nieuwe project schetsen?

De campagne Winkelen per fiets is in 2009 in een nieuw kleedje gestopt. In september 2004 organiseerden de GRACQ en de Fietzersbond een eerste editie in Evere. De Vlaamse tegenhanger van dit initiatief heet Met belgerinkel naar de winkel.

des ans, elle s'est propagée à d'autres communes bruxelloises mais aussi à d'autres villes belges, que cela soit sous la forme de la précédente version ou de la version revisitée.

Outre la Région de Bruxelles-Capitale et les communes, l'opération est soutenue par les unions francophone et flamande des classes moyennes (UCM et Unizo) et près de 10.000 commerçants auraient participé à l'édition 2009 qui associait vélo, emplettes et mode.

En ce qui concerne l'opération "Dring Dring" :

- Quels sont les nouveaux objectifs dont il est question dans la lettre en question ? En quoi différent-ils des objectifs précédents ?

- En quoi consistent les évaluations mentionnées dans ce courrier ?

- Pouvez-vous nous exposer aujourd'hui, à moins que vous nous disiez que c'est prématuré, les grandes lignes du projet actuellement à l'étude qui devrait remplacer l'édition précédente ?

En ce qui concerne la campagne "J'achète à vélo", je voudrais également vous poser quelques questions.

Chaque année depuis 2004, les différentes éditions de cette campagne ont toutes été soumises à un examen chiffré et qualitatif. Existe-t-il à ce jour un bilan tant qualitatif que quantitatif de l'édition 2009 ?

Cette campagne sera-t-elle reconduite en 2010 ou, à l'instar de l'opération "Dring Dring", sera-t-elle supprimée ?

Le site www.jacheteavelo.be est actuellement inaccessible. A-t-il été supprimé ou sera-t-il prochainement réactivé ? Une collaboration avec les vélos louables « Villo » est-elle envisagée pour la prochaine édition ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Ce n'est effectivement pas une mauvaise chose de remplacer Dring Dring par un nouvel événement, parce que la formule commençait à s'essouffler.*

Het Everse initiatief kende in de loop der jaren een groeiend succes en werd gekopieerd in andere Brusselse gemeenten maar ook in Belgische steden.

Deze promotiecampagne linkt fietsen aan winkelen en mode, en wordt gesteund door het Brussels Gewest en de gemeenten, maar ook door de UCM, de Unizo en ongeveer 10.000 handelaars.

De campagne Winkelen per fiets wordt jaarlijks geëvalueerd op basis van kwantitatieve en kwalitatieve criteria. Is de editie 2009 al geëvalueerd? Zal het initiatief in 2010 opnieuw plaatsvinden of zal het worden afgeschaft?

De website www.jacheteavelo.be is momenteel niet toegankelijk. Zal hij binnenkort opnieuw bereikbaar zijn? Zal voor de volgende editie een samenwerking met Villo worden opgezet?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De interpellatie van mevrouw Saïdi is bijzonder interessant.

Wat Dring Dring betreft, is het op zich niet negatief dat men een nieuw evenement in het leven roept.

La nouvelle initiative visera-t-elle des groupes-cibles particuliers ou s'adressera-t-elle, comme la précédente, à un public de tous les âges ?

Pourquoi certaines éditions ont-elles connu davantage de succès que d'autres ? Est-ce dû aux conditions climatiques, à l'emplacement... ?

Comptez-vous poursuivre l'action "J'achète à vélo/Winkelen per fiets", mais cette fois à une période fixe de l'année, comme c'est le cas pour son équivalent en Flandre, "Met belgerinkel naar de winkel" ? C'est, en effet, une manière de fidéliser le public.

Le GRACQ a également pointé le fait que les organisateurs avaient été informés relativement tard de la poursuite de l'action et des moyens qu'ils recevraient. Ils ont donc eu peu de temps pour convaincre les commerçants d'y participer.

C'est une très bonne idée d'associer Villo! à l'opération, car cela permettra d'y associer les personnes qui n'ont pas de vélo.

De telles actions de sensibilisation restent importantes pour inciter à rouler à vélo. J'espère que, dans sa nouvelle forme, Dring Dring connaîtra une suite.

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

M. Arnaud Pinxteren.- La promotion du vélo et les aménagements de voirie sont deux objectifs indispensables pour favoriser la pratique cycliste dans notre Région. L'interpellation de Mme Saïdi

Na een tijdje komt er immers sleet op een formule. Elk nieuw initiatief is welkom voor de week van de mobiliteit in de maand mei.

Zijn er bepaalde doelgroepen die u wilt bereiken of zal het opnieuw om een initiatief gaan dat zich tot alle Brusselaars richt, van jong tot oud?

Het zou ook interessant zijn om een balans op te maken van de voorafgaande edities. Waarom waren sommige edities succesvoller dan andere? Lag dat aan de weersomstandigheden, de locatie, enzovoort?

Mevrouw Saïdi heeft het ook over de actie "J'achète à vélo". "Met belgerinkel naar de winkel" is een initiatief in Vlaanderen. In Brussel heeft men die actie "Winkelen per fiets" genoemd. De actie "J'achète à vélo/Winkelen per fiets" vond niet altijd op hetzelfde ogenblik plaats als de actie "Met belgerinkel naar de winkel", die traditiegetrouw in de maanden mei en juni doorgaat. In Brussel werd de actie bovendien niet elk jaar in dezelfde periode georganiseerd. Op die manier kan men geen trouw publiek opbouwen. Zult u dit initiatief voortzetten, maar dan op hetzelfde ogenblik als "Met belgerinkel naar de winkel"?

Een ander pijnpunt is volgens GRACQ dat de organisatoren pas vrij laat op de hoogte worden gebracht of de actie doorgaat en welke middelen zij hiervoor ontvangen. Daardoor beschikken zij maar over heel weinig tijd om de lokale handelaars ervan te overtuigen om aan de actie deel te nemen.

Het lijkt mij tot slot een heel goed idee om Villo in te schakelen, omdat dan ook mensen die geen fiets hebben aan de actie kunnen deelnemen.

Dergelijke bewustmakingsacties blijven belangrijk, zowel nu als in de toekomst, omdat men altijd bepaalde bevolkingsgroepen warm zal moeten proberen maken om met de fiets te rijden. Ik hoop dat Dring Dring in zijn nieuwe vorm geen eenmalig initiatief wordt, maar een vervolg zal kennen.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- Om het fietsgebruik aan te moedigen, is het niet alleen nodig om de fiets te promoten, maar ook om de wegen aan te passen.

me permet d'insister sur ce premier point de façon plus générale.

Les expériences passées et parfois mêmes récentes ont démontré qu'il ne suffit pas d'injecter massivement des moyens financiers dans la sensibilisation au vélo pour voir des changements effectifs dans les comportements de mobilité des Bruxellois. Je fais ici référence, par exemple, au budget colossal - entre un et deux millions d'euros - de Velo-city au printemps 2009, et notamment à la campagne de communication qui a eu lieu autour de cet événement et plus globalement autour de la pratique du vélo en ville. Le constat a été assez sévère, puisque hors congressistes, le Village des associations et les autres activités en marge de cet événement sont restées désespérément vides. Je ne reprends pas cet exemple pour critiquer votre prédécesseur, mais pour illustrer le décalage possible entre la mise en œuvre de moyens de promotion et la sensibilisation concrète du grand public.

Même si la pratique du vélo progresse ces dernières années à Bruxelles, ce mode de transport écologique et économique reste largement marginal, voire marginalisé. Il est donc essentiel d'affecter des moyens de promotion à des actions susceptibles de modifier réellement les comportements de déplacement des Bruxellois. Les cyclistes quotidiens, dont je suis, le savent : ce n'est qu'en pratiquant le vélo en ville qu'on se rend compte des avantages indéniables de ce mode de transport. On se rend compte aussi des dangers liés au manque d'infrastructures, mais c'est un autre débat.

Comment le budget du vélo se ventile-t-il à ce jour, au-delà de Dring Dring et d'autres initiatives comme "J'achète à vélo" ?

Et les éventuelles inflexions que vous souhaitez donner dans le domaine de la promotion du vélo vont-elles dans le sens de favoriser l'expérimentation concrète de sa pratique au quotidien ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais). - *Pour voir plus de Bruxellois en vélo, les campagnes de sensibilisation peuvent jouer un*

De ervaring leert ons bovendien dat het niet voldoende is om massaal in bewustmaking te investeren om een gedragswijziging tot stand te brengen. Ik denk bijvoorbeeld aan het gigantische budget (1 tot 2 miljoen euro) dat in 2009 voor Velo-city werd uitgetrokken, maar dat alleen de congresgangers heeft weten te bereiken. De randanimatie was een grote flop. Er kan dus een grote discrepantie zijn tussen de promotiemiddelen en het effect op het publiek.

Ook al is het fietsgebruik de voorbije jaren toegenomen, dit milieu- en budgetvriendelijk vervoersmiddel blijft marginaal. De promotiemiddelen moeten dus worden aangewend voor acties die een reële gedragswijziging tot stand brengen. Het is pas door dagelijks de fiets te nemen dat men de voordelen van deze vervoerswijze ontdekt, alsook de gebrekkige infrastructuur, maar dat is een ander debat.

Hoe wordt de begroting voor het fietsbeleid opgesplitst?

Worden inzake fietspromotie de acties bevoorrecht die de Brusselaars ertoe aanzetten dagelijks de fiets te gebruiken?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Zoals u weet, ben ik een fervent voorstander van de fiets en zou ik graag zien dat steeds meer Brusselaars de

rôle majeur pour autant qu'elles soient efficaces et ciblées sur le public que nous voulons convaincre.

(poursuivant en français)

Comme le reste du monde, le monde cycliste bruxellois est en évolution constante. Le nombre de cyclistes a augmenté de manière importante ces dernières années. Les indicateurs montrent en moyenne une multiplication par 3 du nombre de cyclistes en 10 ans. Nous nous en réjouissons. Les actions de sensibilisation et de promotion à l'usage du vélo sont aussi amenées à évoluer pour plus d'efficacité et d'ambition pour le transfert modal.

Suite aux évaluations menées entre associations vélos (Gracq, Fietzersbond et Pro Velo) l'été dernier ainsi que lors de rencontres récentes entre ces associations et mon cabinet, il a été convenu d'analyser les actions de promotion à l'usage du vélo, au niveau de leur pertinence, de leurs résultats et de leur efficacité, notamment à l'égard du nombre de cyclistes qu'elles génèrent effectivement.

(poursuivant en néerlandais)

Je suis convaincu que nous pouvons encore améliorer certaines choses et que nos campagnes et actions de promotion doivent cibler davantage des groupes spécifiques.

(poursuivant en français)

Dans les rencontres avec les associations, le constat est partagé : la meilleure sensibilisation aux intérêts du vélo est de le tester. La crédibilité du vélo se manifeste lorsque vous faites vous-même le déplacement à vélo. Il faut développer des actions qui impliquent la population directement, qui l'invitent à monter sur une selle.

Sur la base de ce constat partagé, les associations examinent maintenant l'opportunité de leurs actions de sensibilisation en faveur de l'usage du vélo, le principe étant de développer des actions orientées vers une implication de publics cibles, afin d'adapter les actions à ce public.

(poursuivant en néerlandais)

Amener les gens à utiliser le vélo est la meilleure manière de gagner leur adhésion à long terme.

fiets nemen. Bewustmakingscampagnes zijn dan ook zeer belangrijk. Ze moeten wel efficiënt zijn. Het volstaat niet van veel geld te geven om veel mensen op de fiets te krijgen. We moeten de campagnes richten op het publiek dat we willen overtuigen.

(verder in het Frans)

De voorbije tien jaar is het aantal fietsers in Brussel verdrievoudigd. Dat is een positieve evolutie, maar het kan nog beter. Daarom zal ik samen met de fietsersverenigingen (GRACQ, Fietzersbond, Pro Velo) de promotieacties evalueren op hun doeltreffendheid, met andere woorden op basis van het aantal mensen dat erdoor op de fiets stapt.

(verder in het Nederlands)

Dat we op regelmatige basis bestaande initiatieven en instrumenten evalueren, is logisch. Het is mijn overtuiging dat we bepaalde zaken nog beter kunnen doen of dat ze een iets andere benadering vergen en dat we ons bij campagnes en promotie veel meer moeten richten op specifieke doelgroepen.

(verder in het Frans)

De verenigingen stellen vast dat de fiets gebruiken de beste manier is om er de voordelen van te ontdekken. Wij moeten dus directe en gerichte acties opzetten om de Brusselaars op de fiets te krijgen.

(verder in het Nederlands)

Met andere woorden, we moeten mensen overtuigen om de fiets te nemen, want dat is de beste manier om hen op lange termijn ook op de fiets te houden.

(verder in het Frans)

In 1995 organiseerde ProVelo voor het eerst de actie Dring Dring om de zeldzame Brusselse fietsers samen te brengen. Ook tijdens de jongste edities van Dring Dring waren de meeste deelnemers overtuigde fietsers. Daarom overwegen de verenigingen om deze actie in 2010 bij te sturen of te vervangen.

(poursuivant en français)

C'est en 1995 que Pro Velo lança l'opération Dring Dring. L'action avait à l'époque pour principal objectif de rassembler les rares cyclistes bruxellois à l'occasion d'une grande fête du vélo. Lors des dernières éditions de Dring Dring, la plupart des participants à l'opération étaient des cyclistes convaincus. Dans ce cadre, une évolution de l'opération Dring Dring en 2010, ou même son remplacement est envisageable, et d'ailleurs envisagé par les associations.

(poursuivant en néerlandais)

Cependant, il est prématuré de se prononcer sur la disparition définitive de Dring Dring.

(poursuivant en français)

Les cinq associations cyclistes actives à Bruxelles souhaitent investir ensemble dans un nouveau projet commun.

(poursuivant en néerlandais)

Nous étudions actuellement la faisabilité financière de ce nouveau projet. Ce n'est que lorsque nous disposerons d'une alternative plus efficace que nous déciderons définitivement du sort de Dring Dring.

(poursuivant en français)

Sur la base des résultats mitigés des actions des années précédentes, le Gracq a décidé en 2009 de travailler en partenariat avec Unizo et l'UCM et de s'associer avec le Bond Beter Leefmilieu afin de calquer l'opération 2009 de «J'achète à vélo» sur l'action «Met belgerinkel naar de winkel» qui rencontre un succès certain en Flandre.

(poursuivant en néerlandais)

Il est vrai que cette action a plusieurs fois changé de date, ce qui n'a peut-être pas favorisé son efficacité. Finalement, le Gracq a choisi de reprendre l'initiative flamande. Nous profiterons dès lors de la publicité supplémentaire qui entoure cette initiative.

(poursuivant en français)

(verder in het Nederlands)

Nu al besluiten dat Dring Dring definitief verdwijnt, is echter voorbarig. Er zijn een aantal voorstellen gedaan.

(verder in het Frans)

De vijf fietsverenigingen die in Brussel actief zijn, willen samen een nieuw gemeenschappelijk project uitwerken.

(verder in het Nederlands)

Op dit moment bestuderen we of dat nieuwe project goed en financieel haalbaar is. Alleen wanneer er een volwaardig en meer effectief alternatief is, zullen we definitief besluiten dat Dring Dring niet langer zal plaatsvinden. Ik weet dat daarover al gecommuniceerd is, maar dat was iets te voorbarig.

(verder in het Frans)

In 2009 besliste GRACQ om samen te werken met het UCM, Unizo en de Bond Beter Leefmilieu om de campagne "J'achète à vélo/Winkelen per fiets" beter af te stemmen op de Vlaamse actie "Met belgerinkel naar de winkel", die heel wat succes kent.

(verder in het Nederlands)

Er wordt inderdaad al een paar jaar geëxperimenteerd met deze actie. Ze is een paar keer van periode veranderd, wat er inderdaad misschien voor gezorgd heeft dat ze niet altijd even efficiënt verliep. Uiteindelijk heeft de Gracq er dan voor gekozen het Vlaamse initiatief over te nemen. We profiteren dan ook van de extra reclame die er rond het initiatief leeft.

(verder in het Frans)

Het initiatief van 2009 kende niet het verhoopte succes. De contacten die werden gelegd met 10.000 handelaars leverden niet hetzelfde resultaat op als de persoonlijke benadering van de GRACQ en de Fietzersbond de jaren ervoor.

Als gevolg van het slechte resultaat besloten de GRACQ en de Fietzersbond om de actie dit jaar niet opnieuw te organiseren en hun energie te besteden aan andere projecten. De website

Force est de constater que l'action 2009 n'a pas non plus rencontré le succès escompté. Les contacts avec les 10.000 commerçants issus des bases de données de l'Unizo et de l'UCM n'ont pas eu la même influence positive que le travail de démarchage en porte à porte fait par le Gracq et le Fietzersbond les années précédentes.

Suite à l'expérience négative de l'an passé, le Gracq et le Fietzersbond ont préféré ne pas reconduire l'opération cette année afin de pouvoir mettre l'accent sur d'autres projets jugés davantage prioritaires. Par conséquent, le site www.jacheteavelo.be a été désactivé par les associations. Tout en respectant la liberté des associations à développer les actions qu'elles jugent les plus pertinentes - ce qui est un des axes de ma politique, il faut rappeler que les commerçants restent une cible à sensibiliser. J'inviterai le Gracq et les autres associations à intégrer cette cible au coeur de leurs actions de sensibilisation.

(poursuivant en néerlandais)

Nous voulons inviter les associations à réfléchir à des actions pour les commerçants. Actuellement, elles préfèrent consacrer leur énergie à autre chose.

(poursuivant en français)

Je souhaiterais vous communiquer quelques éléments complémentaires.

En 2010, outre une redéfinition progressive des actions, les moyens alloués aux associations sont restés identiques à ceux de 2009, malgré les difficultés budgétaires. Les associations sont, en effet, considérées comme des acteurs incontournables de l'évolution vers une mobilité durable à Bruxelles.

Quant aux moyens affectés à la promotion du vélo, en voici quelques exemples : soutien aux associations (atelier rue Voot, Gracq, ProVelo, Fietzersbond et Cyclo), à hauteur d'environ 500.000 euros pour couvrir l'ensemble des actions de sensibilisation ; soutien aux quatre points « vélo » (gare du Nord, gare Centrale, gare du Luxembourg et, prochainement, gare du Midi) à hauteur de 450.000 euros ; publication du nouveau plan vélo (15.000 euros) ; publication de la carte vélo (50.000 euros) ; publication et formation relatives aux «

www.jacheteavelo.be bestaat dan ook niet meer. Ik respecteer de vrijheid van de verenigingen om de acties te voeren die ze het meest efficiënt vinden, maar toch wil ik me tot de winkeliers blijven richten. Ik zal de GRACQ en andere verenigingen vragen om daar rekening mee te houden.

(verder in het Nederlands)

Ik zou het jammer vinden als er helemaal geen actie meer zou worden gevoerd voor de handelaars. We stellen vast dat zij aan de basis van de campagnes lagen, en het zou dan ook een vergissing zijn om te beweren dat het Brussels Gewest de hele organisatie moet overnemen. We willen hen uitnodigen om verder na te denken over acties voor handelaars, maar op dit ogenblik stel ik vast dat ze hun energie voor andere zaken willen gebruiken en dat ze de actie niet willen voortzetten.

(verder in het Frans)

Wij zullen in 2010 de acties bijsturen, maar de steun voor de verenigingen blijft op hetzelfde niveau. De verenigingen zijn in onze ogen onmisbare medestanders op de weg naar een duurzame mobiliteit.

Wat de promotie van de fiets betreft, trekken wij ongeveer 500.000 euro uit voor de verenigingen (fietsatelier van de Vootstraat, GRACQ, ProVelo, Fietzersbond, Cyclo), 450.000 euro voor de vier fietspunten (Noordstation, Centraal Station, Luxemburgstation en Zuidstation), 15.000 euro voor de publicatie van het nieuwe fietsplan, 50.000 euro voor de publicatie van de fietskaart, 25.000 euro voor het fietsvademecum, en 150.000 euro voor de ontwikkeling van Villo en fietspromotie in de scholen.

De fietspromotie komt ook aan bod in tal van andere acties, zoals de vervoersplannen in de bedrijven en scholen, de week van vervoering, de autoloze zondag, de premies Brussel'Air, de website van Mobiel Brussel, enzovoort.

vade-mecum vélo », et plus spécialement à celui sur les carrefours (25.000 euros) ; développement du réseau Villo ; actions de promotion du vélo telles que Villo, promotion du vélo dans les plans de déplacements scolaires, mise à disposition de matériel (chassubles...) : (150.000 euros).

D'autres actions font la promotion des différents modes de transport, et, donc, du vélo : plans de déplacements d'entreprises et d'écoles, semaine de la mobilité et dimanche sans voiture, primes Bruxell'Air, site portail de la mobilité, etc.

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

Mme Fatiha Saïdi.- Je vous remercie pour vos réponses à mes nombreuses questions. Je me réjouis de constater que ces campagnes n'ont pas été abandonnées et qu'une réflexion est menée sur leur possible réaménagement.

Plus globalement, sur les questions de mobilisation et de sensibilisation au vélo, d'autres formules devraient, selon moi, être également envisagées, notamment la formation. Dans ma commune, où je rencontre Bernard Dehay, président du Gracq, j'entends, à l'occasion d'événements liés au vélo ou de conseils consultatifs du développement durable, des citoyens qui disent ne pas oser sortir à vélo, par peur, déraisonnable, peut-être, des risques.

En ce domaine, il serait peut-être utile de promouvoir davantage les formations déjà existantes.

Des problèmes se posent également en termes de parkings de vélos. Dans ma commune par exemple, des personnes qui habitent dans des immeubles à appartements se plaignent régulièrement de ce qu'elles aimeraient être cyclistes au quotidien mais qu'elles n'ont pas de place pour garer leur vélo. En tant qu'autorité communale, nous devons poser des choix budgétaires et les stations de vélo sécurisées sont très coûteuses.

Pour en revenir à la campagne "J'achète à vélo" 2009, j'ai constaté en tant que participante une diminution par rapport à 2007 et 2008 ainsi qu'un changement de formule. Celui-ci a troublé de nombreuses personnes, qui ont perdu leurs repères, notamment par rapport à la période durant laquelle nous organisons cette campagne.

De voorzitter.- Mevrouw Saïdi heeft het woord.

Mevrouw Fatiha Saïdi *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat de campagnes worden voortgezet en eventueel zullen worden bijgestuurd.*

Veel mensen zijn een beetje bang om in Brussel op de fiets te stappen. Het lijkt me daarom nuttig om meer initiatieven te nemen voor introductielessen en vorming.

Veel mensen klagen ook dat ze de fiets wel willen gebruiken, maar hem nergens veilig kunnen stallen. De gemeenten moeten echter keuzes maken en beveiligde fietsenstallingen zijn erg duur.

Ik heb deelgenomen aan Winkelen per fiets 2009 en meen dat er minder deelnemers waren dan in 2007 en 2008. De formule en het tijdstip waren veranderd, wat veel mensen op het verkeerde been zette.

Ook was er minder aandacht voor de winkeliers. In tegenstelling tot de vorige jaren konden zij zelf niet deelnemen aan de actie.

Par ailleurs, la sensibilisation auprès des commerçants était moins importante en 2009. Ceux-ci n'ont pas bénéficié d'un prix et n'ont pas pu participer à l'action alors qu'ils avaient été inclus comme participants l'année précédente.

Ces éléments peuvent expliquer l'échec relatif de l'édition 2009.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Nous sommes tout à fait conscients des problèmes de parkings de vélos pour les petits appartements. C'est, entre autres, pour cela que nous développons le système Villo, qui permet de contourner ce problème.

Nous faisons également en sorte que toutes les nouvelles constructions, entre autres les immeubles de la SDRB, prévoient des parkings vélo.

Concernant l'action "J'achète à vélo", les organisateurs ne savaient plus quoi faire pour que l'action fonctionne et ont, pour cette raison, décidé d'essayer autre chose. Cela ne signifie pas pour autant qu'ils n'organiseront plus de campagne de sensibilisation. La Région ne s'est donc pas chargée de cette organisation et a demandé aux organisateurs de l'action de mettre quelque chose en place avec les commerçants. Ce sont eux qui ont pris la décision de ne pas reconduire l'expérience.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question de M. Lootens-Stael.

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAELE

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ,

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Fietsenstallingen bij kleine appartementsgebouwen zijn inderdaad een probleem. Dat is een van de argumenten voor het Villo!-systeem.*

Alle nieuwe gebouwen, waaronder die van de GOMB, worden uitgerust met fietsenstallingen.

De organisatoren van Winkelen per fiets hebben autonoom beslist om eens iets anders te proberen in de hoop van meer mensen aan te trekken. Dat betekent niet dat ze geen bewustmakingscampagne meer zullen voeren. Het gewest heeft hen gevraagd ook een actie te ondernemen voor de winkeliers.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Lootens-Stael.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAELE

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GE-

**DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,**

**concernant "un plan de mobilité pour la
nouvelle mosquée à Saint-Josse-ten-Noode".**

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

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais).*- *Le permis d'urbanisme pour la construction de la nouvelle grande mosquée à Saint Josse a été délivré. La commune a également autorisé la construction de cette mosquée, qui devrait accueillir 750 musulmans.*

Le "puits de Saint Josse", où elle sera érigée, est déjà encombré tous les jours par le trafic. Le quartier souffre en outre d'un manque de places de stationnement. L'arrivée des fidèles risque d'aggraver la situation.

Les responsables du projet ont-ils tenu compte de cet aspect ? Ne doivent-ils pas prévoir des places de stationnement en suffisance, éventuellement souterraines ? Un plan de mobilité a-t-il été établi ? Quelles adaptations sont-elles prévues pour éviter un engorgement de la circulation ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *La question de l'impact du nouvel espace de prières sur la mobilité devrait être posée au conseil communal de Saint-Josse. En effet, la rue Saint-Josse est une voirie communale et est donc de sa compétence. D'autre part, la commission de concertation de Saint-Josse a donné*

**WEST, BELAST MET MOBILITEIT,
OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSSEN
EN ADMINISTRATIEVE VEREEN-
VOUDIGING,**

**betreffende "een mobiliteitsplan voor de
nieuwe moskee in Sint-Joost-ten-Node".**

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

De heer Dominiek Lootens-Stael.- In de Sint-Jooststraat te Sint-Joost-ten-Node komt een nieuwe grote moskee. De bouwvergunning werd uitgereikt en de werken zouden binnen de twee jaar van start gaan. Ruim drie jaar geleden begon de unie van islamitische culturele centra aan de plannen voor de uitbreiding van de moskee in de Sint-Jooststraat, die blijkbaar te klein was geworden. De plannen zijn definitief goedgekeurd. Na de overlegcommissie van Sint-Joost heeft ook de gemeenteraad zijn fiat gegeven voor de bouw van de grote Turkse Selimiye-moskee, die ruimte zal bieden aan 750 islamieten.

De moskee wordt gebouwd in de zogenaamde "put van Sint-Joost", een plaats waar er nu al elke dag files zijn door het verkeer dat via deze weg van en naar Brussel rijdt. Als er bovendien een moskee komt waar 750 moslims samenkomen, vraag je om problemen. Om te beginnen is er een enorm gebrek aan parkeerplaats in de buurt. Werd daar rekening mee gehouden? Worden de initiatiefnemers verplicht om voldoende, eventueel ondergrondse, parkeerplaatsen aan te leggen, zoals dat dikwijls verplicht is voor projectontwikkelaars die kantoorgebouwen of appartementsblokken optrekken?

Werd er al een mobiliteitsplan opgesteld? Welke aanpassingen dienen er te komen om het plaatselijke en doorgaande verkeer niet volledig vast te laten lopen?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- De vraag over de mobiliteitseffecten van de nieuwe gebedsruimte zou eigenlijk in de gemeenteraad van Sint-Joost moeten worden gesteld. Ten eerste is de Sint-Jooststraat een gemeenteweg, die onder de bevoegdheid van de gemeente valt. Ten tweede hebben de overlegcommissie van Sint-Joost en de

son accord pour la construction de la mosquée.

Entre le 18 avril et le 4 octobre 2005, la commune de Saint-Josse a testé un plan de mobilité en concertation avec la Région bruxelloise. Selon le bureau d'études Stratec qui l'a évalué, la commune ne risquerait pas de connaître de nombreux embarras de circulation. Après l'ouverture de la nouvelle mosquée, en toute logique, la commune sera attentive à la situation en termes de stationnement et fera, au besoin, des adaptations.

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

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais).*- *Vous reportez la responsabilité sur la commune, mais le plan de mobilité a été établi en concertation avec la Région et je suppose que les adaptations le seront également. Il serait donc souhaitable que vous ayez une idée de la manière dont vous vous attaquez aux problèmes de circulation, mais vous n'en avez manifestement aucune.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

**concernant "l'urbanisation de Tour & Taxis
et les aménagements prévus en termes de
mobilité".**

gemeenteraad hun fiat gegeven over de bouw van de moskee. In overleg met het Brussels Gewest heeft de gemeente Sint-Joost tussen 18 april en 4 oktober 2005 een mobiliteitsplan met een heleboel eenrichtingsstraten uitgetest. Het werd geëvalueerd en bijgestuurd door het studie bureau Stratec.

Uit de evaluatie bleek dat de Sint-Jooststraat niet veel te lijden heeft onder verkeersoverlast. Het lijkt me wel logisch dat de gemeente na de opening van de nieuwe moskee onder meer de parkeersituatie in het oog zal houden en indien nodig zal aanpassen.

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

De heer Dominiek Lootens-Stael.- U schuift de verantwoordelijkheid door naar de gemeente. U geeft echter zelf toe dat het mobiliteitsplan in overleg met het Brussels Gewest werd opgesteld. Ik neem aan dat eventuele aanpassingen ook in overleg met het Brussels Gewest zullen gebeuren. Het lijkt me dan ook wenselijk dat u een visie heeft over dit dossier. Ik kan echter niet uit uw antwoord afleiden dat u rekening houdt met mogelijke verkeersproblemen die zullen ontstaan als de nieuwe gebedsruimte wordt geopend. Blijkbaar hebt u geen idee hoe u het probleem zult aanpakken.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer De Wolf.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

**betreffende "de verstedelijking van Thurn &
Taxis en de voorziene mobiliteits-
voorzieningen".**

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'envoi de deux trams de la
STIB à Vancouver pour les Jeux
olympiques".

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

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "les dégâts causés à des maisons
situées rue de Stalle en raison des vibrations
des trams".

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

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het sturen van twee trams van
de MIVB naar Vancouver voor de
Olympische Spelen".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de beschadiging van de huizen
in de Stallestraat ten gevolge van de
trillingen veroorzaakt door de trams".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant "l'absence de cadres linguistiques à la STIB".

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

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais).- Le rapport annuel de la Commission permanente de contrôle linguistique indique que la STIB ne dispose toujours pas d'un cadre linguistique.*

L'argument habituel, repris par les gouvernements successifs, consiste à dire qu'il ne faut pas fixer de cadre linguistique pour la STIB et qu'il n'y a pas de raison de revoir cette position, vu l'absence de nouveaux éléments.

Il s'agit d'une sorte de droit coutumier fait maison, que rien ne justifie puisqu'il existe des sources de droit supérieures en la matière.

Le gouvernement bruxellois étaye son point de vue depuis des années sur le principe selon lequel la STIB appartient à la catégorie des services régionaux tels que définis par l'article 35 § 1 des lois sur l'emploi des langues en matière administrative et qu'elle est, par conséquent, soumise au régime linguistique des services locaux de Bruxelles-Capitale. Elle échapperait ainsi aux règles qui sont d'application pour les communes.

En réalité, le régime linguistique de la STIB est défini par l'article 32 de la loi du 16 juin 1989 portant diverses réformes institutionnelles, selon lequel la STIB ferait partie des services centralisés

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "het uitblijven van taalkaders bij de MIVB".

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

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Ook dit jaar verscheen, zoals gewoonlijk, in het jaarrapport van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht het bericht dat de MIVB nog steeds niet over een taalkader beschikt.

De gangbare retoriek van deze regering, die ook overgenomen wordt door de opeenvolgende Vlaamse ministers van Mobiliteit in de Brusselse regering, bestaat uit het argument dat de opeenvolgende regeringen het standpunt hebben aangenomen dat er voor de MIVB geen taalkader moet worden opgesteld en dat er bij gebrek aan nieuwe elementen geen redenen zijn om dit standpunt te herzien.

Dit lijkt een soort huisbereid gewoonterecht. In de hiërarchie van de rechtsbronnen komt de gewoonte echter slechts op een ondergeschikte plaats en kan ze alleen worden ingeroepen wanneer er geen andere, hogere rechtsbronnen voorhanden zijn. En in dit geval zijn die er wel degelijk.

Om haar standpunt te staven gaat de Brusselse regering er al jaren van uit dat ze de MIVB kan klasseren onder de categorie van de gewestelijke diensten zoals gedefinieerd in artikel 35 § 1 van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken. De MIVB zou volgens deze

et décentralisés de l'exécutif bruxellois et serait, de ce fait, soumise aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative.

Quand la STIB se verra-t-elle enfin imposer des cadres linguistiques respectueux des lois ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Lors de mes contacts avec la STIB, j'ai pu constater qu'elle était dans une large mesure bilingue. Comme je vous l'ai également déjà indiqué dans une réponse à une question écrite, plus de 1.400 membres du personnel en contact avec le public disposent d'une attestation de connaissance de la seconde langue du pays, délivrée par le SELOR.*

interpretatie vallen onder de regeling van de plaatselijke diensten in Brussel-Hoofdstad. Aangezien het noch om een gemeente, noch om een openbare persoon ondergeschikt aan een gemeente gaat, zouden er voor de MIVB dan ook helemaal geen regels gelden met betrekking tot de taalrol waartoe de aangeworven personeelsleden moeten behoren. Samengevat is dat het standpunt dat de verschillende regeringen altijd hebben ingenomen.

Aan de basis van deze redenering, die de MIVB natuurlijk goed uitkomt, ligt echter een fundamentele vergissing, en foute premissen kunnen aanleiding geven tot de meest absurde besluiten.

Het taalregime van de MIVB wordt in werkelijkheid en in tegenstelling tot wat de vorige regeringen altijd beweren, bepaald door artikel 32 van de wet van 16 juni 1989 houdende diverse institutionele hervormingen. De MIVB valt krachtens dit artikel onder de gecentraliseerde en gedecentraliseerde diensten van de Brusselse executieve. Volgens § 1, derde lid van voornoemd artikel, is op deze diensten hoofdstuk V, afdeling I van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken van toepassing. Dit is het welbekende hoofdstuk dat het opstellen van taalkaders oplegt.

Mijn vraag is dus eenvoudig, want ik wil u niet nutteloos kwellen door na te gaan of de verschillende regeringen de wetgeving al dan niet opzettelijk verkeerd interpreteerden. Waar blijven de wettelijk noodzakelijke taalkaders van de MIVB? Tegen wanneer kunt u ons beloven dat ze er eindelijk zullen zijn?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het verheugt mij alvast dat u mij niet nutteloos wilt kwellen.

Ik ga niet akkoord ga met uw stelling dat de MIVB een franskiljons bastion zou zijn. In mijn contacten met de MIVB heb ik een grote mate van tweetaligheid vastgesteld. Zoals ik reeds eerder op een van uw schriftelijke vragen heb geantwoord, beschikken meer dan 1.400 personeelsleden van de

Dans ma réponse à une autre question écrite, je vous ai également communiqué la situation relative au cadre linguistique à la STIB. Jusqu'à nouvel ordre, il n'y a aucune nouvelle évolution dans ce dossier. Il est vrai que, depuis 1990, les gouvernements successifs ont adopté une position consistant à ne pas instaurer de cadre.

J'ai cependant donné pour mission à mes services d'étudier ce dossier plus en profondeur.

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

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Il y a plus de 1.400 travailleurs de la STIB qui sont en contact avec le public. Par ailleurs, il n'appartient pas au gouvernement bruxellois de décider de la manière d'appliquer la législation linguistique fixée par le législateur fédéral.*

Vous semblez vous-même nourrir quelque doute, puisque vous avez donné instruction à vos services d'étudier les choses en profondeur. Le 18 mars 2004, vous aviez interrogé le ministre de l'époque sur l'absence de cadre linguistique à la STIB. J'espère que votre position n'a pas changé entre-temps.

Combien de temps vos services mettront-ils pour étudier la situation ? Quand pourrez-vous nous procurer des éclaircissements ?

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

MIVB die in contact staan met het publiek over een SELOR-atteest van kennis van de tweede landstaal.

In een antwoord op een andere schriftelijke vraag heb ik u ook reeds de stand van zaken meegedeeld betreffende een taalkader bij de MIVB. Er is tot nader order geen verdere evolutie in het dossier. Het is waar dat sinds 1990 de opeenvolgende regeringen eensluidend het standpunt hebben aangehouden dat er voor de MIVB geen taalkader moet worden opgesteld.

Ik heb echter mijn diensten de opdracht gegeven dit dossier verder te onderzoeken, in het licht van de huidige taalwetgeving.

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

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Er mogen dan al 1.400 personeelsleden zijn die bewezen hebben dat zij kennis van de tweede landstaal hebben, maar de MIVB telt meer dan 5.000 werknemers en er zijn meer dan 1.400 werknemers die in contact staan met het publiek. Dat betekent dat sommigen niet over kennis van de tweede landstaal beschikken. Dat blijkt ook in de praktijk naar de dienstverlening toe.

Het is niet aan de regering om te beslissen op welke wijze de taalwetgeving moet worden toegepast. De taalwetgeving is door de federale wetgever vastgelegd, net als de Brusselwet. Volgens de wet moet er wel degelijk een taalkader voor de MIVB worden vastgesteld.

Ik leer uit uw antwoord dat u zelf ook twijfelt, aangezien u uw diensten de opdracht hebt gegeven om dit verder uit te zoeken. Het zou merkwaardig zijn dat u plots het standpunt zou delen dat de regering in het verleden heeft aangenomen, namelijk dat er geen taalkader nodig is, aangezien u op 18 maart 2004 aan de toenmalige minister zelf de vraag hebt gesteld waarom er nog geen taalkader bij de MIVB was. Ik hoop dat uw standpunt ondertussen niet gewijzigd is.

Hoelang zullen uw diensten erover doen om dit uit te zoeken? Wanneer zult u meer duidelijkheid kunnen verschaffen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *La législation linguistique n'est pas une réglementation claire. Je pourrais écrire un livre entier sur les interprétations qu'elle engendre. Cela n'empêche pas que j'aie ma propre opinion. J'ignore toutefois quand je parviendrai à résoudre cet imbroglio juridique.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. VAN GOIDSENHOVEN

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

**concernant "les difficultés de circulation dues
à la neige sur le réseau de la STIB".**

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Durant le mois de décembre et au tout début de cette nouvelle année 2010, les Bruxellois ont dû faire face à de graves embarras de circulation imputables aux importantes chutes de neige.

Dans bien des cas, il s'est révélé prudent d'emprunter les transports en commun, plutôt que de prendre son propre véhicule. Mais la STIB, malheureusement, n'a pas toujours été à la hauteur de la situation.

Cela étant dit, les services d'épandage y ont leur part de responsabilité, comme nous avons pu le constater durant ces congés de Noël. Mais ceci est une autre histoire.

Je souhaiterais donc interroger la ministre sur les recommandations, précautions et instructions données au personnel de conduite de la STIB durant ces périodes de neige. Quelles dispositions préventives ont-elles été prises pour se préparer au mieux aux premières précipitations hivernales ?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mijnheer Lootens-Stael, ik wijs u erop dat de taalwetgeving geen duidelijke, vanzelfsprekende wetgeving is waar alles op natuurlijke wijze uit af te leiden valt. Ik kan een heel boek schrijven over de taalwetgeving en over de mogelijke interpretaties. Dat neemt niet weg dat ik een eigen mening heb, maar ik kan u niet zeggen wanneer ik een oplossing zal vinden voor dit juridische kluwen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VAN GOIDSENHOVEN

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

**betreffende "de verkeersproblemen ten
gevolge van de sneeuw op het MIVB-net".**

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).*- *Door de hevige sneeuwval in december en begin januari waren er grote verkeersproblemen. Vaak was het veiliger om het openbaar vervoer te nemen dan met de auto te rijden. Jammer genoeg was de MIVB niet tegen de situatie opgewassen. Ik weet dat ook de strooidiensten verantwoordelijk zijn voor de problemen.*

Welke aanbevelingen en instructies krijgt het MIVB-personeel in een periode van sneeuwval? Welke preventieve maatregelen zijn er getroffen om de MIVB op moeilijke weersomstandigheden voor te bereiden?

De MIVB bleek onvoldoende voorbereid. De reizigers werden geconfronteerd met verkeershinder, vertragingen en soms zelfs het wegvallen van een lijn.

De tweede sneeuw golf van januari werd beter opgevangen door zowel de Brusselse gemeenten als de MIVB. Welke maatregelen zijn er getroffen? Met

Certes, les chutes de neige de décembre en ont surpris plus d'un. La STIB, notamment, a connu certaines défaillances. Il est apparu qu'elle n'était pas prête à affronter de telles intempéries. Les voyageurs de la STIB ont dû supporter d'importants embarras de circulation, des retards, voire l'arrêt complet de certaines lignes de bus.

La deuxième vague de neige, en janvier, a été mieux gérée par les communes bruxelloises. La STIB, cette fois, semble avoir pris les précautions nécessaires. Quelles ont été les mesures prises et quels en ont été les effets sur le terrain ?

La société de transport dispose d'un service dispatching « Neige ». En quoi ont consisté les interventions de ce service ? Quelles sont ses missions et quels sont ses effectifs ? Ce service est-il efficace ? Des améliorations sont-elles envisagées ?

Enfin, en prévision des prochaines intempéries, davantage de préparation du personnel, d'information aux voyageurs et d'organisation sur le terrain serait souhaitable.

D'autres sociétés de transport, notamment en Wallonie, disposent d'un système d'information de la clientèle sur l'état de leur réseau, en temps réel et via leur site internet. Un tel dispositif se révèle fort utile en pareilles circonstances. Il en existe déjà pour les horaires de bus, mais l'information directe aux usagers ne pourrait-elle pas être améliorée lorsque les conditions sont exceptionnelles ? La moindre des choses serait d'informer les usagers de la suppression de certains bus ou de retards importants.

Existe-t-il une convention entre la STIB et Bruxelles Mobilité pour parer au mieux aux aléas de notre météo belge, et plus particulièrement aux chutes de neige ? En pareilles circonstances, en effet, les lignes de bus et de tram devraient être salées prioritairement par Bruxelles Mobilité. Est-ce le cas ? Dans l'affirmative, pourquoi a-t-il fallu supprimer des lignes de bus lors des dernières chutes de neige ?

Discussion

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

welk resultaat?

De MIVB beschikt over een "sneeuwdispatching". Welke taken en hoeveel personeel heeft die dienst? Hoe efficiënt is hij? Zal de werking ervan worden bijgestuurd? Ter voorbereiding van de volgende winterse buien moeten er duidelijkere aanbevelingen komen voor het personeel, meer informatie voor de reizigers en een betere organisatie op het terrein.

De TEC beschikt over een systeem dat de reizigers online en op het terrein inlicht over de toestand van het netwerk. Bij sneeuwval kan dat erg nuttig zijn. Kan het informatiesysteem van de MIVB, dat de komst van de bussen in real time weergeeft, niet worden uitgebreid? Ook de rechtstreekse informatie aan de reizigers moet beter kunnen in geval van slechte weersomstandigheden.

Bestaat er een overeenkomst tussen de MIVB en Mobiel Brussel om efficiënt op de weersomstandigheden in te spelen? Bij het strooien zou Mobiel Brussel voorrang moeten verlenen aan de bus- en tramlijnen. Is dat in december en in januari het geval geweest?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Contrairement à ce que vous laissez entendre, la STIB a fait face avec efficacité aux circonstances exceptionnelles auxquelles elle a été confrontée lors des grosses chutes de neige de décembre. Le réseau de trams et de métro a, dans l'ensemble, bien fonctionné. Lors des alertes ultérieures, à l'exception de quelques retards enregistrés sur certaines lignes de bus, le réseau de la STIB a circulé quasi normalement, remplissant la mission qu'on attendait d'elle, à savoir offrir une bonne alternative à la circulation automobile difficile. Beaucoup d'automobilistes en ont d'ailleurs profité.

Comme tous les autres incidents qui surviennent sur le réseau, les conséquences des chutes de neige sont gérées de façon préventive et en temps réel par les dispatchings des bus, trams et métros. La STIB ne dispose donc pas d'un "dispatching neige" spécifique. La société de transport public dispose d'un plan hiver qui lui permet de se préparer à des conditions météorologiques exceptionnelles. Ce plan comporte des instructions spécifiques pour la neige, le gel et le verglas, et ce pour les trois modes de transport.

Les dispatchings consultent trois fois par jour l'Institut royal météorologique afin de connaître les prévisions des vingt-quatre prochaines heures. Au plus tard la veille à midi, le responsable du dispatching décide des dispositions à prendre pour assurer la continuité du service de transport public. Trois types de dispositifs peuvent être mis en place : le dispositif minimal, le dispositif maximal et le dispositif maximal renforcé. À chacun de ces dispositifs correspond un certain nombre de mesures. L'épandage préventif est un exemple de disposition minimale. Au cours de la récente vague de froid accompagnée de températures négatives importantes et de chutes de neige durant la nuit, la STIB a décidé de faire rouler quatre trams vides pendant toute la nuit sur les grands axes du réseau pour éviter le blocage par le gel des aiguillages. Ceci relève du dispositif maximal renforcé.

Sur le réseau de tramways, la Direction des Infrastructures a déployé des équipes mobiles supplémentaires pour dégager les aiguillages. Ces équipes sont intervenues à titre préventif (épandage de sel sur les aiguillages non chauffés, nettoyage renforcé, etc.) mais aussi à titre curatif (intervention prioritaire en cas d'incident, par exemple en cas d'aiguillage gelé ou bloqué par la neige accumulée

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- In tegenstelling tot wat u beweert, heeft de MIVB efficiënt gereageerd op de uitzonderlijke sneeuwval van december. Tram en metro zijn in het algemeen goed blijven functioneren. Ook gedurende de daaropvolgende winterpieken is de dienstverlening van de MIVB vrijwel normaal gebleven en bood ze een uitstekend alternatief voor de auto. Veel automobilisten hebben er trouwens gebruik van gemaakt.

Sneeuwval wordt zowel preventief als in real time in het oog gehouden door de dispatching, net zoals andere mogelijke calamiteiten. De MIVB beschikt dus niet over een bijzondere "sneeuwdispatching". De MIVB beschikt wel over een winterplan met specifieke instructies voor sneeuw, vorst en ijsel.

De dispatchings raadplegen drie keer per dag het KMI. Uiterlijk de dag voordien om twaalf uur 's middags beslist de dispatching welke voorzieningen moeten worden genomen om het openbaar vervoer te kunnen garanderen. Er zijn drie soorten voorzieningen: de minimale, de maximale en de versterkt maximale voorziening.

Preventief strooien is een voorbeeld van minimale voorziening. Tijdens de jongste winterpieken met zeer lage temperaturen en nachtelijke sneeuwval heeft de MIVB gedurende de hele nacht vier lege trams laten rijden op de belangrijkste assen om de bevroering van de wissels te voorkomen (maximaal versterkte voorziening).

Daarnaast werden extra mobiele teams ingezet om de wissels vrij te maken. Die teams hebben preventief opgetreden door zout te strooien op de niet-verwarmde wissels en regelmatig te reinigen, maar grepen ook in wanneer er een wissel bevroren was of door sneeuwophopingen niet meer functioneerde.

Ook op het metronetwerk hebben 's nacht twee metrostellen gereden om de bevroering van de wissels te voorkomen. De drukste metrostations werden dagelijks gereinigd om te voorkomen dat klanten zouden uitglijden. Het ruimen van de sneeuw aan de bovengrondse haltes is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders.

Er is geen officiële conventie waarin de verplichtingen in geval van winterse toestanden van alle betrokken partijen zijn vastgelegd, maar

du fait de la circulation automobile).

La neige tombée sur les sites propres des bus et des trams a été dégagée au moyen des véhicules rail-route Unimog. Sur le réseau de métro également, deux rames ont circulé la nuit pour éviter que des aiguillages ne gèlent. Les stations de métro les plus fréquentées ont été nettoyées chaque jour pour éviter que des clients ne glissent. Le déblayage de la neige au niveau des arrêts en surface relève de la responsabilité des gestionnaires de voirie.

Il n'existe pas de convention officielle régissant les interventions des différentes instances lors des conditions hivernales. Des accords existent cependant. Il est ainsi convenu que la STIB se charge du déblayage de ses sites propres. La Région de Bruxelles-Capitale est, quant à elle, responsable de l'épandage et du déblayage des voiries régionales. Les communes se chargent, quant à elles, du déblayage et de l'épandage des voiries communales empruntées par les véhicules de la STIB.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Vous n'avez pas répondu à la totalité de mes questions.

Du point de vue de l'évaluation des deux périodes de neige que nous avons vécues récemment, considérez-vous que tout s'est passé dans des conditions optimales ou il y a-t-il des manquements ou des problèmes à relever en termes de circulation, essentiellement pour ce qui concerne les bus ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous avons pu maintenir une circulation correcte. Les bus ont, il est vrai, éprouvé le plus de difficultés de circulation. Nous n'avons pas encore procédé à l'inventaire par commune des difficultés rencontrées, ni des endroits où les problèmes se sont posés de manière plus aigüe qu'ailleurs.

La situation était sous contrôle du côté des trams et des métros.

Une réunion d'évaluation aura lieu prochainement entre mon cabinet et les représentants de la STIB, d'où émaneront s'il y a lieu des suggestions pour l'hiver prochain. Nous prendrons bien entendu

wel enkele afzonderlijke akkoorden. Zo maakt de MIVB haar eigen beddingen vrij. Het Brussels Gewest zorgt voor de gewestwegen en de gemeenten voor de gemeentelijke wegen.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- Vindt u dat tijdens de twee sneeuwperiodes alles zonder problemen verlopen is of waren er toch storingen in het busverkeer?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De bussen hebben inderdaad wat moeilijkheden gehad, maar ik heb hiervan nog geen overzicht per gemeente, noch een lijst van plaatsen waar zich meer problemen voordeden dan elders.

Bij de trams en de metro's was alles onder controle.

Binnenkort houden mijn kabinet en de MIVB een evaluatievergadering om te zien wat we volgend jaar anders kunnen doen. Uiteraard zullen we overleg plegen met de gemeenten.

contact avec les communes qui sont davantage concernées par d'éventuelles mesures.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**concernant "les dysfonctionnements des
systèmes d'alarme dans les bus, trams et
métros".**

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- On m'a rapporté récemment qu'il est déjà arrivé que les alarmes d'urgence installées dans les bus, trams et métros de la STIB ne s'enclenchent pas.

Le cas dont je vous fais état concerne un accident, heureusement sans grave conséquence, qui a récemment eu lieu sur les lignes de la STIB. Je ne fais que vous rapporter les plaintes d'un usager qui s'est désespérément acharné sur le bouton poussoir d'alarme du bus pour signaler au conducteur qu'une passagère était bloquée entre les portes, mais sans succès.

C'est là un sujet d'inquiétude. Il devrait toujours y avoir un moyen de prévenir de toute urgence le conducteur.

Dans le cas des bus, la problématique est moins dangereuse puisque le chauffeur ne se trouve qu'à quelques mètres de ses voyageurs. En revanche, ce genre de souci technique peut s'avérer beaucoup

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**betreffende "de slechte werking van de
alarmsystemen in de bussen, trams en
metrostellen".**

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- *Naar verluidt zouden de alarmsystemen in de bussen, trams en metrostellen van de MIVB het soms niet doen.*

Zo probeerde onlangs iemand via de alarmknop van een bus de chauffeur te waarschuwen dat een passagier klem zat tussen de deuren, maar tevergeefs. Gelukkig is alles goed afgelopen.

In geval van nood moet de chauffeur altijd gewaarschuwd kunnen worden. In de bus kun je nog roepen, maar in een tram of metro ligt dat al moeilijker.

Hoe regelmatig controleert de MIVB de alarmsystemen?

In de metro werken de noodtelefoons in de stellen of op de perrons soms niet. Plant u meer noodtelefoons of andere alarmsystemen?

genre de souci technique peut s'avérer beaucoup plus dramatique dans les trams et métros de la STIB.

C'est pourquoi je souhaiterais en savoir plus au sujet de ces systèmes d'alarme et de leur efficacité. Sont-ils contrôlés régulièrement ? À quelle fréquence la STIB procède-t-elle à ces vérifications sur le terrain, dans ses bus, trams et métros ?

Pour le cas spécifique des métros, il arrive que les parlophones et téléphones d'urgence ne fonctionnent pas dans les métros et sur les quais. Envisagez-vous davantage de points de communication d'urgence ou d'autres systèmes d'alarme ?

Il me semble que des efforts en la matière seraient en mesure de répondre au besoin de sécurité croissant des usagers des véhicules de la STIB.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Toutes les anomalies qui surviennent aux équipements des quais sont signalées par le personnel des stations au dispatching. Un système de gestion de la maintenance assistée par ordinateur permet aux équipes chargées des infrastructures d'assurer une gestion quotidienne des avaries. Les interventions sur les équipements de quais sont prioritaires.

En ce qui concerne les dispositifs d'alarme à bord des véhicules, les dispositifs d'alarme présents dans les bus font partie des éléments figurant sur la liste des vérifications que les chauffeurs sont tenus d'effectuer lors de leur prise de service. De plus, des vérifications en atelier ont lieu tous les 7.500 km.

Dans les métros, un échantillon tournant d'alarmes est vérifié quotidiennement lors de la préparation à la sortie des véhicules. Un contrôle en atelier est effectué tous les 15.000 km. Les systèmes d'alarme des trams sont également vérifiés tous les 15.000 km en atelier.

En cas de constat d'une anomalie, le véhicule ne sort pas sur le réseau. Si l'anomalie est constatée en cours de service, un dépannage intervient sur le réseau, ou le véhicule rentre au dépôt. De manière générale, il est assez rare de rencontrer des anomalies au niveau des boutons d'alarme, ceux-ci

Bijkomende inspanningen op dit vlak kunnen het onveiligheidsgevoel bij de reizigers verminderen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het personeel van de stations meldt elk probleem met de alarmsystemen op de perrons aan de dispatching. Deze problemen worden prioritair behandeld. De onderhoudsdiensten werken met een computergestuurd beheersysteem.*

Wat de alarmsystemen in de voertuigen betreft, de buschauffeurs worden verondersteld die te testen wanneer ze hun dienst beginnen. Om de 7.500 km worden ze ook in de werkplaats nagekeken.

In de metrostellen wordt dagelijks een wisselend deel van de alarmen getest voor de voertuigen uitrijden. Om de 15.000 km worden alle systemen getest in de werkplaats, net als die van de trams.

Wanneer er een probleem vastgesteld wordt, rijdt het voertuig niet uit. Als het probleem zich onderweg voordoet, wordt het ter plaatse opgelost of keert het voertuig terug naar de stelplaats. Problemen met de alarmknoppen zijn echter zeer zeldzaam.

Het aangehaalde voorbeeld betreft een zeer ongelukkig toeval. Meestal functioneren de noodknoppen goed.

Naast de noodtelefoons op de perrons werden in de loop van 2007 nog 69 metrostations uitgerust met

étant moins sollicités que les boutons de demande d'ouverture des portes.

Dans le cas précis que vous citez, il s'agit d'une coïncidence grave et regrettable. En général, on ne rencontre presque pas d'anomalie en ce qui concerne les boutons d'alarme.

Outre les parlophones sur les quais, accessibles en brisant la vitre en cas d'urgence, 80 bornes "Contact", signalées aux voyageurs par un totem, ont été installées dans les 69 stations de métro en 2007. Il s'agit là d'une des innovations majeures de ces dernières années en termes d'amélioration du sentiment de sécurité.

De plus, les stations de métro bénéficient d'une couverture GSM qui permet aux voyageurs d'entrer en contact avec la police fédérale du métro, dont les numéros de téléphone figurent tant sur les quais que dans les véhicules.

Ce dispositif préventif se complète d'une présence humaine renforcée dans les stations de métro entre 16h00 et minuit et d'un large réseau de caméras de surveillance embarquées dans les véhicules et en station.

Celles-ci sont visionnées en temps réel par le bureau central des opérations et la police fédérale du métro.

Un maximum est fait en termes de sécurité et nous restons attentifs à la mise en oeuvre d'un système d'alerte le plus performant possible en cas d'alarme.

- 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 "l'électricité verte de la STIB".

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

80 contactpalen.

De metrostations hebben bovendien een goede GSM-dekking waardoor de reizigers de federale politie kunnen oproepen. Het nummer is geafficheerd op de perrons en in de voertuigen.

Daarnaast is er nog de verscherpte aanwezigheid van veiligheidsagenten in de metrostations tussen 16 uur en middernacht en het uitgebreide netwerk van veiligheidscamera's in de voertuigen en de stations. Die beelden worden in real time bekeken door het CBO (centraal bureau van de operaties) en de federale metropolitie.

Wij stellen dus alles in het werk om de veiligheid zo goed mogelijk te waarborgen en een zo doeltreffend mogelijk alarmsysteem uit te werken.

- 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 'groene stroom' van de MIVB".

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *La STIB a annoncé qu'elle utiliserait davantage d'électricité verte à partir du 1er janvier 2010, affirmant que la part de l'énergie verte passait à 30% pour la haute tension. Selon la STIB, c'est la quantité maximale que peuvent offrir les fournisseurs d'électricité. La basse tension sera alimentée uniquement par de l'énergie verte.*

Le sp.a salue le souci de la STIB pour l'environnement, mais se méfie un peu du contrat passé avec Electrabel. Cette société n'a en effet pas bonne réputation sur le plan environnemental.

Electrabel doit présenter les certificats qui garantissent l'origine de l'électricité fournie à la STIB. Ceux-ci attestent que l'électricité est produite de manière durable et provient de sources renouvelables.

Pouvez-vous nous donner un aperçu de la consommation d'électricité verte par la STIB ? Qu'en est-il des garanties d'origine de l'électricité pour la période 2007-2009 et pour le reste de la durée du contrat ? Quelle est la part d'électricité verte garantie utilisée par la STIB dans sa consommation totale ? Pourquoi les fournisseurs ne peuvent-ils fournir plus de 30% d'électricité verte ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les garanties sont fixées contractuellement entre Electrabel et la STIB. La quantité d'énergie renouvelable est garantie par des certificats de garantie d'origine reconnus par la Commission de régulation de l'électricité et du gaz (CREG).*

De heer Jef Van Damme.- Op 15 december kondigde de MIVB aan dat de maatschappij vanaf 1 januari 2010 meer groene stroom zou verbruiken. Voor de hoogspanning wordt het aandeel van groene stroom verhoogd tot 30% van het totaal. Volgens de MIVB is dat de maximale hoeveelheid die leveranciers kunnen aanbieden.

Wat de laagspanningsstroom betreft, zal de MIVB enkel groene stroom aankopen. De sp.a vindt het natuurlijk goed dat de MIVB zich om het milieu bekommert, maar we zijn een beetje achterdochtig omdat er een contract is afgesloten met Electrabel. Dat bedrijf heeft immers geen al te beste milieureputatie, en dan druk ik me nog voorzichtig uit.

Electrabel moet garanties van oorsprong van groene stroom voorleggen aan de MIVB. Dat zijn internationaal gereguleerde certificaten die bewijzen dat de elektriciteit op een duurzame manier is opgewekt. Garanties van oorsprong bieden de eindgebruiker de zekerheid dat de geleverde elektriciteit daadwerkelijk afkomstig is van hernieuwbare bronnen.

Kunt u een overzicht geven van het verbruik van groene stroom door de MIVB? Hoe zit het met de garanties van oorsprong voor de periode 2007-2009? Hoe groot was in elk jaar het aandeel van de gecertificeerde groene stroom in het totale elektriciteitsverbruik van de MIVB?

Kunt u ons voor wat het stroomverbruik in 2010 en de rest van de looptijd van het contract met Electrabel betreft een overzicht geven van de garanties van oorsprong die Electrabel aan de MIVB voorlegt? Wat is het aandeel van de gecertificeerde groene stroom in het totale elektriciteitsverbruik van de MIVB? Waarom kunnen de leveranciers niet meer dan 30% groene stroom leveren?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De garanties over groene stroom zijn contractueel afgesproken tussen Electrabel en de MIVB. De hoeveelheid hernieuwbare energie is gegarandeerd door certificaten die de garantie van oorsprong waarborgen. Ze zijn erkend door de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas

En 2007, l'énergie verte désignait l'énergie renouvelable issue de la biomasse, des centrales hydroélectriques et éoliennes, et de la cogénération de qualité. En 2008 et 2009, il s'agissait d'énergie renouvelable issue de la cogénération de qualité et des centrales hydroélectriques.

Le produit AlpEnergie d'Electrabel est certifié par la CREG en tant qu'énergie renouvelable, grâce au label de l'organisme de contrôle allemand TÜV SÜD. En 2007, la part d'énergie verte dans la consommation électrique totale de la STIB s'élevait respectivement à 10% et 2% pour les courants à haute tension et basse tension.

En 2008 comme en 2009, la haute tension représentait 18,68% et la basse tension 2%. Pour les années 2010 à 2012, des énergies renouvelables et de la cogénération de qualité sont garanties et il est prévu que l'énergie verte représente 30% de la consommation de la STIB en haute tension et 100% en basse tension.

Selon les informations recueillies par la STIB dans le cadre des négociations avec Electrabel, la capacité de production d'énergie verte d'Electrabel est limitée pour la haute tension. Pour augmenter la proportion d'énergie verte, il faudrait donc soit augmenter la capacité de production d'énergie verte en Belgique, soit, pour se fournir à l'étranger, augmenter la capacité de transfert d'énergie depuis la France, les Pays-Bas et l'Allemagne.

(CREG).

In 2007 bedoelde men met "groene energie" hernieuwbare energie (energie die is opgewekt met biomassa, waterkrachtinstallaties en windmolens) en zogenaamde kwaliteitsvolle warmtekrachtkoppeling. Met warmtekrachtkoppeling wordt bedoeld dat de warmte van een installatie wordt gebruikt om elektriciteit op te wekken.

In 2008 ging het over hernieuwbare energie, kwaliteitsvolle warmtekrachtkoppeling en waterkrachtenergie.

In 2009 was de situatie dezelfde als in 2008.

Het product "AlpEnergie" van Electrabel is door de CREG erkend als hernieuwbare energie dankzij het label van TÜV SÜD, een Duits controleorgaan.

De verhouding van gecertificeerde groene stroom tot het totale elektriciteitsverbruik van de MIVB bedroeg in 2007 respectievelijk 10% en 2% voor hoogspannings- en laagspanningsstroom.

In 2008 was het aandeel hoogspanning 18,68% en laagspanning 2%, net als in 2009. De garanties voor de jaren 2010, 2011 en 2012 voorzien opnieuw in hernieuwbare energie (biomassa, waterkrachtinstallaties en windmolens), kwaliteitsvolle warmtekrachtkoppeling en waterkracht (AlpEnergie). Het geplande aandeel van gecertificeerde groene stroom in het totale elektriciteitsverbruik van de MIVB in 2010, 2011 en 2012 is voor hoogspanning 30% en voor laagspanning 100%.

Volgens de informatie die de MIVB verzamelde in het kader van de onderhandelingen met Electrabel, is de productiecapaciteit aan groene stroom van Electrabel voor hoogspanning momenteel beperkt. Als de leverancier dat aandeel wil verhogen, moet ze een beroep doen op andere, buitenlandse leveranciers met de bijhorende problemen van transfercapaciteit over de grenzen heen en met de onzekerheid wat betreft de aankoop prijs van die groene stroom.

Om het aandeel groene stroom te verhogen is het dan ook noodzakelijk om ofwel de productiecapaciteit groene stroom in België te verhogen ofwel de transfercapaciteit over de

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le réseau réveillon 2010".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Comme chaque année, la STIB a mis en place, pour le réveillon de la nouvelle année, son opération réseau réveillon où bus, trams et métros desservait gratuitement la capitale.

Ainsi, toutes les lignes de bus du réseau Noctis étaient en activité entre minuit et 5h du matin. Toutefois, les lignes de bus ne desservaient pas le centre-ville avant 1h30.

Par ailleurs, en ce qui concerne le métro, les quatre lignes circulaient aussi toute la nuit, selon des fréquences variables en fonction de l'évolution horaire.

Plusieurs lignes de trams, à savoir les lignes 3 et 33, d'une part, ainsi que les lignes 92 et 94 sur une partie de leur itinéraire et jusqu'à 1h30, d'autre part, venaient compléter le dispositif à destination des voyageurs.

Des adaptations ont donc, cette année encore, été apportées au réseau réveillon. Nous souhaiterions en connaître les motivations. Les changements opérés ont-ils apporté satisfaction ? Si oui, comment ? Si non, pourquoi ?

Ainsi, combien de voyageurs ont-ils été transportés durant la nuit de la Saint-Sylvestre ? L'année

landsgrenzen heen te verhogen tussen België, Frankrijk, Nederland en Duitsland. Hoe dan ook is Electrabel contractueel gehouden aan deze afspraak met deze percentages die u zonet heb geciteerd.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het nieuwjaarsnet 2010".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Traditioneel zijn bussen, trams en metro's gratis met oudejaar.*

Alle Noctis-bussen reden van middernacht tot 5 uur 's ochtends, maar ze deden het centrum niet aan voor 1.30 uur.

De vier metrolijnen werden de hele nacht lang bediend, en ook sommige trams bleven rijden.

In vergelijking met vorig jaar waren er enkele aanpassingen. Kunt u die toelichten? Leverden ze goede resultaten op?

Hoeveel reizigers werden er vervoerd tijdens de oudejaarsnacht? Kunt u afzonderlijke cijfers geven voor de bussen, trams en metro's?

Hebt u nieuwe initiatieven genomen op het gebied van informatieverstrekking aan de bevolking? Er werd een reclamespotje uitgezonden. Hoe vaak gebeurde dat, en op welke zenders? Nam u nog andere initiatieven?

Hoeveel heeft alles in totaal gekost? Is de kostprijs gestegen? Kunt u de kosten gedetailleerd toelichten? Hoeveel personeelsleden van de MIVB werden er ingezet met oudejaar?

dernière, le chiffre était de 113.000 voyageurs pour 63.500 en 2008. D'autre part, pourrions-nous avoir une idée de la répartition des voyageurs selon le mode de transport - bus, trams, métro - utilisé ?

Par ailleurs, en termes d'information et de sensibilisation du grand public, nous aurions souhaité savoir si des innovations ont été apportées ? Comme l'année dernière, j'ai pu voir qu'un spot télévisé avait été réalisé. Quels ont été ses canaux et sa fréquence de diffusion ? D'autres initiatives complémentaires ont-elle été menées ?

Enfin, pourriez-vous nous indiquer le coût global de cette opération ? Le budget est-il en hausse par rapport aux années précédentes ? Comment se répartit-il entre les différents postes ? En outre, combien de membres du personnel de la STIB - chauffeurs, conducteurs, agents techniques - ont-ils été mobilisés pour le bon déroulement de cette action ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est une question qui revient tous les ans.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je la pose chaque année.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB met chaque année en place un réseau réveillon lors de la nuit de la Saint Sylvestre. Ce réseau de nuit est gratuit de minuit à 5h du matin.

Cette année, l'offre était légèrement modifiée par rapport à l'année précédente. Outre la restructuration des lignes 1, 2, 3, 4, 5 et 6, qui constituent l'ossature du réseau, la STIB a procédé à des adaptations en fonction des observations de terrain.

Ainsi, l'axe tramway Nord-Sud est resté en service toute la nuit au lieu de s'arrêter peu avant 2h du matin comme l'année précédente, avec les lignes 3 et 33, puis la ligne 3 seule assurant des trajets jusqu'au-delà de 5h du matin. Peu fréquentée, la nuit du réveillon de l'an dernier, la ligne de tram 25 n'a par contre pas été mise en service.

Toutes les lignes de bus du réseau Noctis étaient desservies de minuit à 5h du matin. Comme l'an dernier, en raison des nombreuses déviations mises

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Dit is een jaarlijks terugkerende vraag.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Ik stel ze inderdaad elk jaar opnieuw.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De MIVB zorgt altijd voor gratis openbaar vervoer met oudejaar.

Dit jaar hebben we enkele kleine aanpassingen doorgevoerd. Zo reden er de hele nacht trams op de noord-zuidverbinding. Daarvoor werden meerdere lijnen ingezet. Omdat tram 25 vorig jaar weinig werd gebruikt, hebben we hem dit jaar niet laten rijden.

Alle lijnen van Noctis reden van middernacht tot 5 uur 's ochtends. Aangezien er wegens het vuurwerk veel omleidingen waren in het centrum, konden de bussen pas vanaf 1.30 uur in de Vijfhoek rijden.

In totaal zouden 122.000 mensen het openbaar vervoer hebben gebruikt met oudejaar.

Daarvan namen er 12.000 de bus, 21.000 de tram en 89.000 de metro.

De operatie kostte naar schatting 149.000 euro

en place pour le feu d'artifice, le Pentagone n'a été desservi en bus qu'à partir d'1 h30 du matin, avec un premier départ à De Brouckère.

La fréquentation globale du réseau réveillon 2009-2010 est évaluée à 122.000 personnes. La répartition des voyageurs selon le mode de transport utilisé est la suivante : 12.000 pour le bus, 21.000 pour le tram et 89.000 pour le métro.

Le coût global de l'opération est estimé à 149.000 euros, contre 131.000 euros l'année passée. L'augmentation budgétaire est liée à l'extension du réseau de métro suite à la mise en place du nouveau schéma d'exploitation en avril 2009. A cela s'ajoute l'offre de tram sur l'axe Nord-Sud, qui a été étendue de 2 h à 5 h du matin.

Comme l'an dernier, ce sont quelques cent vingt personnes (conducteurs, patrouilleurs, chefs de ligne...) qui étaient à pied-d'œuvre la nuit de la Saint-Sylvestre pour assurer le bon déroulement de l'opération.

Cette année encore, une large campagne de communication a été déployée pour informer le public du dispositif mis en place, et ce en concertation avec l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) pour l'utilisation du concept "BOB" comme fil rouge publicitaire.

Dès le 21 décembre, la promotion du réseau de nuit s'est déclinée sur le site internet, dans les véhicules, sur les flancs des bus et des trams et au travers de la "newsletter" de la STIB. La campagne a également été déclinée en presse quotidienne et hebdomadaire, ainsi qu'en radio, avec un spot de dix secondes diffusé sur les principales radios bruxelloises, et en télévision, sur Télé-Bruxelles, TV Brussel et RTL-TVI, avec une version de vingt secondes. Une nouveauté, cette année, était la diffusion du spot publicitaire dans les salles de cinéma bruxelloises durant la même période.

Sur la base des post-tests réalisés au cours des trois dernières années, il a été décidé de ne plus produire de plan spécifique du réseau réveillon, mais de privilégier sa consultation sur le site internet de la STIB ainsi que dans la presse.

L'évaluation de l'opération est en cours, mais n'est pas encore finalisée.

tegen 131.000 euro vorig jaar. Dat komt doordat het metronet werd uitgebreid in het nieuwe exploitatieschema. Bovendien reden de trams op de Noord-Zuidas deze keer tot vijf uur 's ochtends.

Net als vorig jaar waren er ongeveer 120 mensen aan het werk die nacht.

Een grote communicatiecampagne heeft het publiek ingelicht over het openbaar vervoer tijdens de nieuwjaarsnacht. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) gaf toestemming om het concept 'BOB' te gebruiken.

Sinds 21 december werd het nachtnet gepromoot op de website, in de voertuigen, op de buitenkant van trams en bussen, in de newsletter van de MIVB, in kranten en tijdschriften en op radio en televisie. Een nieuwigheid dit jaar waren de reclamespots in de Brusselse filmzalen.

Op basis van de evaluaties van de vorige jaren, hebben we besloten geen specifiek rittenplan uit te geven. Het verscheen wel op de website en in de pers.

De evaluatie van dit jaar loopt nog.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- J'ai une petite question complémentaire : savez-vous s'il y a eu, comme l'année dernière, des moments de pointe avec de longues attentes ? Ou était-ce plus fluide cette année ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce point sera très certainement examiné dans l'évaluation en cours. Et il sera de toute façon intégré à notre action pour le réveillon de cette année.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME BIANCA DEBAETS

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

**concernant "le sentiment d'insécurité des
femmes dans les transports en commun".**

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

Mme Bianca Debaets (en néerlandais).- *Une étude indique que 60% des utilisateurs des transports en commun dans le monde sont des femmes. Leur usage de ces derniers se distingue pourtant de celui des hommes. Elles interrompent davantage leur parcours entre le domicile et leur travail pour déposer leurs enfants à l'école ou à la crèche ou encore faire des courses.*

Elles se sentent davantage en insécurité et recourent à des techniques de diversion, comme l'utilisation de leur gsm pour montrer qu'elles sont en contact social pendant leur déplacement. Enfin, le nombre de femmes seules en déplacement diminue après 20 heures.

Il convient de conforter le sentiment de sécurité dans les transports en commun, mais également dans les stations et leurs abords. Il s'agit notamment d'améliorer l'éclairage, supprimer les

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Waren er weer spitsuren met lange wachttijden of verliep alles dit jaar vlotter?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat punt wordt binnenkort geëvalueerd en we zullen er volgend jaar zeker rekening mee houden.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BIANCA DEBAETS

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

**betreffende "het onveiligheidsgevoel van
vrouwen bij het gebruik van het openbaar
vervoer".**

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets.- Onderzoek toont aan dat wereldwijd ongeveer 60% van de gebruikers van het openbaar vervoer vrouwen zijn. Vrouwen gebruiken het openbaar vervoer ook anders dan mannen. Ze maken meer lussen en tussenstops in hun trajecten dan mannen. Zo gaan ze bijvoorbeeld van huis naar het kinderdagverblijf of de school en pas dan naar kantoor. Op de terugweg maken ze vaak een tussenstop om boodschappen te doen na de kinderen van het kinderdagverblijf of school te hebben afgehaald en springen dan nog eens binnen bij de grootouders vooraleer naar huis te gaan.

De statistieken tonen ook aan dat vrouwen zich onveiliger voelen, vaak veel meer angst hebben en ook meer ontwijkstechnieken gebruiken, bijvoorbeeld de gsm gebruiken om aan te tonen dat ze sociaal contact hebben op het moment van de verplaatsing. Na 20u 's avonds reizen relatief minder vrouwen nog alleen via het openbaar

angles morts, équilibrer l'offre de commerces et de services de manière à assurer une présence humaine, car un endroit vide accroît le sentiment d'insécurité. A titre d'exemple, l'amélioration de la propreté dans le métro de Porto a contribué à renforcer le sentiment de sécurité.

En Région bruxelloise, la montée à l'avant dans les bus, ainsi que la possibilité pour les femmes de descendre à leur convenance à un endroit plus proche de leur destination sont une bonne chose. Toutefois, beaucoup reste à faire.

Disposez-vous de statistiques concernant la violence subie par les femmes dans les transports en commun, ainsi que sur le sentiment d'insécurité qu'elles éprouvent ?

Comptez-vous réaliser une enquête en ce sens ? Quelles mesures envisagez-vous pour accroître la sécurité des femmes dans le transport public ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je partage votre analyse relative à l'impact de l'aspect des stations de métro sur la manière dont elles sont perçues, et les femmes y sont particulièrement sensibles.*

La STIB ne dispose malheureusement pas de statistiques spécifiques sur la violence envers les

vervoer.

Er is dus een belangrijke opdracht weggelegd om het openbaar vervoer veiliger te maken voor vrouwen. Naast synergieën met de buurt is het belangrijk de 'look & feel' van de stations te verbeteren. Vaak gaat het om vrij eenvoudige ingrepen: een betere verlichting, gebruik van kleuren, geen dode hoeken, een evenwichtig aanbod van winkels en diensten, enzovoort.

Zo is het belangrijk een constante stroom aan bezoekers te genereren in een station, want een desolate aanblik geeft een verhoogd onveiligheidsgevoel. Ook moeten de aanwezige handelszaken goed geselecteerd worden, bijvoorbeeld niet enkel cafés, maar ook handelszaken en vzw's.

Een voorbeeld van "good practice" is de stad Porto, die onder meer grote inspanningen levert om de stations net te houden. Netheid verhoogt immers het veiligheidsgevoel. Zo maakt de stad Porto zich sterk dat graffiti binnen de 24u worden verwijderd.

Ook in Brussel werden reeds een aantal belangrijke stappen gezet. Denken we maar aan het vooraan instappen, maar ook uw proefproject om vrouwen tussen twee haltes in, dicht bij hun bestemming, de kans te geven uit te stappen. Er blijft echter nog een lange weg te gaan.

Hebt u cijfers over geweld tegen vrouwen bij het gebruik van het openbaar vervoer en over het onveiligheidsgevoel dat vrouwen ervaren?

Plant u onderzoek naar het onveiligheidsgevoel bij vrouwen in het openbaar vervoer? Welke verdere stappen zult u ondernemen om de veiligheid voor vrouwen in het openbaar vervoer te verhogen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik deel uw analyse in verband met het belang van aangename metrostations voor het aanvoelen van de gebruikers. Vrouwen zijn bijzonder gevoelig voor de 'look en feel' en daar houden wij zeker rekening mee.

De MIVB beschikt helaas niet over specifieke statistieken over geweld tegen vrouwen of over het

femmes ou leur sentiment d'insécurité dans les transports publics. Je vais voir si nous pouvons affiner les données selon cet angle.

Selon le Moniteur de sécurité 2008-2009 de la police fédérale, davantage de femmes (9,3%) que d'hommes (5,1%) évitent d'utiliser les transports publics en raison d'un sentiment d'insécurité, mais cela a diminué depuis 2006.

En 2009, la STIB a mené deux actions de prévention concernant spécifiquement les femmes et leur sentiment de sécurité dans les transports en commun. D'une part, l'asbl Garance, a suivi pendant un an une trentaine de femmes de 55 ans et plus dans différentes activités aux abords de la station Belgica. Les résultats de ce projet sont en cours d'analyse et devront servir de base à des actions visant les femmes dans les transports publics. D'autre part, le service de prévention a participé à une session d'un projet d'alphabétisation à la Maison des femmes à Forest afin d'initier sa centaine de participantes aux déplacements en transports en commun.

Quoi qu'il en soit, comme je l'ai dit au service de prévention, le sentiment de sécurité des femmes mérite toute notre attention. Il sera pris en considération lors de l'aménagement des nouvelles stations prévues.

onveiligheidsgevoel dat ze ervaren bij het gebruik van het openbaar vervoer. Ik zal zeker onderzoeken of we de gegevens hierover kunnen verfijnen. Uit de Veiligheidsmonitor 2008-2009 van de federale politie, die terug te vinden is op hun website, blijkt wel dat vrouwen (9,3%) meer dan mannen (5,1%) het openbaar vervoer vermijden omdat ze zich onveilig voelen. Dit mijdingsgedrag is in vergelijking met 2006 in Brussel wel opmerkelijk afgenomen. Bijna alle mijdingsgedragingen zijn gedaald volgens de Veiligheidsmonitor 2008-2009.

De acties die de MIVB onderneemt, stemmen overeen met de vaststellingen en resultaten uit de Veiligheidsmonitor 2008-2009, die vooral mijdingsgedrag vermeldt van vrouwen, ouderen en laaggeschoolden. Op het vlak van preventie voerde de MIVB in 2009 twee acties die specifiek gericht waren op vrouwen en op hun veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer:

- een actie met de vzw Garance, met als doelpubliek vrouwen van 55 en ouder, gericht op Jette en meer in het bijzonder op de wijk rond het metrostation Belgica. Het project volgde een jaar lang 20 tot 30 vrouwen in verschillende activiteiten, zoals verkennende wandeltochten, zelfverdediging en een praatgroep. Het resultaten van dit project wordt momenteel geanalyseerd en moet leiden tot verdere acties gericht op vrouwen in het openbaar vervoer;

- de preventiedienst nam ook deel aan een alfabetiseringsproject in het Vrouwenhuis in Vorst. Dit initiatief wilde vrouwen de nodige vaardigheden bijbrengen, zodat ze zich kunnen verplaatsen met het openbaar vervoer. Het ging om een bewustmakingsactie en een bezoek in een enkele sessie, die een honderdtal vrouwen bereikte.

In elk geval blijft dit een zeer belangrijk aandachtspunt. Ik heb dit reeds besproken met de preventiedienst om na te gaan wat zij al doen en hoe ze nog meer aandacht kunnen geven aan veiligheid en een beter veiligheidsgevoel. Bij de aanleg van een aantal nieuwe geplande stations, zal dit aspect een belangrijk element worden, waarbij ik in het bijzonder zal rekening houden met de gevoeligheid van vrouwen.

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

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mme Bianca Debaets (*en néerlandais*).- *J'apprécie le fait que vous partagiez ma préoccupation.*

- L'incident est clos.

(M. Jef Van Damme, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pivin

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "les procès-verbaux du SPF Intérieur reçus par les contrôleurs de sécurité de la STIB pour non-respect de la législation fédérale".

M. le président.- La parole est à M. Philippe Pivin

M. Philippe Pivin.- Ma question porte sur le flou juridique actuel du statut des agents du service Sécurité et Contrôle de la STIB.

Dès le mois de décembre dernier, ce problème s'est révélé à tous. En effet, un rapport du service juridique de la Police fédérale statuait que les services de sécurité de la STIB et des autres sociétés de transport en commun ne respectaient pas la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. Il semble par conséquent que l'arrêté du gouvernement bruxellois du 13 décembre 2007 aille à l'encontre de la loi fédérale. Cet arrêté organise, entre autres, les services de sécurité et de contrôle de la STIB. Son article 5 définit que : « Le public est tenu de s'identifier à l'aide d'une pièce d'identité valable lorsque le personnel de contrôle en fait la demande »

A la suite de ces informations alarmantes, diffusées

Mevrouw Bianca Debaets.- Ik ben blij dat u mijn bezorgdheid deelt.

- Het incident is gesloten.

(De heer Jef Van Damme, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Pivin.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de processen-verbaal van de FOD Binnenlandse Zaken ontvangen door de veiligheidsagenten van de MIVB voor het niet naleven van de federale wetgeving".

De voorzitter.- De heer Philippe Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *Mijn vraag gaat over de rechtsonzekerheid voor de veiligheidsagenten van de MIVB.*

In een verslag van de juridische dienst van de federale politie staat dat de veiligheidsdienst van de MIVB niet in regel is met de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten. Bijgevolg is het besluit van de Brusselse regering van 13 december 2007 strijdig met de federale wetgeving. In het besluit staat onder meer dat mensen een geldig identiteitsbewijs moeten kunnen tonen aan de controleurs van de MIVB.

De Brusselse regering en de directie van de MIVB reageerden niet echt ongerust op het probleem, dat ze blinkbaar bewust negeren.

Op 6 januari vernam ik dat acht veiligheidsagenten

dans la presse, les réactions du gouvernement bruxellois et de la direction de la STIB ont été « relativisantes » et donnaient l'impression d'ignorer intentionnellement cette situation pourtant plus qu'inconfortable pour nos agents bruxellois sur le terrain.

Ce mercredi 6 janvier, j'ai pu prendre connaissance d'une information indiquant que huit agents de sécurité de la STIB auraient reçu récemment un avertissement du service Sécurité et Prévention du SPF Intérieur pouvant être suivi de sanctions administratives graves.

Pouvez-vous me confirmer que des agents de la STIB ont été avertis ou sanctionnés par le SPF Intérieur ?

Quelles sont les garanties dont vous disposez afin que les sanctions administratives du SPF Intérieur ne soient pas effectivement décidées à l'encontre des agents bruxellois ?

Quelles mesures comptez-vous prendre immédiatement afin de garantir aux agents du service de sécurité de la STIB l'autorité nécessaire et des compétences claires pour qu'ils puissent effectuer leur travail de sécurité et de protection des usagers et des biens de la STIB, sereinement et efficacement ? Enfin, pouvez-vous m'indiquer dans quel délai les agents de la STIB recevront leur carte "Vigilis" ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Plusieurs membres du personnel du département Sécurité et Contrôle de la STIB contrôlé par le SPF Intérieur, ont effectivement reçu un PV d'avertissement. Ces agents ont été informés de ce qu'ainsi que le prévoit la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, l'employeur, à savoir la STIB, était civilement responsable.

Après une analyse juridique approfondie de toutes les législations en vigueur affectant le travail des collaborateurs de son service de sécurité, la STIB a pris contact avec le cabinet du ministre de l'Intérieur ainsi qu'avec le SPF Intérieur. Suite à ces contacts, des initiatives législatives seront prises afin d'améliorer le cadre légal, dans un souci de plus grande clarté.

van de MIVB een waarschuwing hadden gekregen van de FOD Binnenlandse Zaken. Ze riskeren blijkbaar ernstige administratieve sancties.

Kunt u dat bevestigen? Hebt u garanties dat de veiligheidsagenten niet bang moeten zijn voor sancties? Welke maatregelen zult u nemen opdat ze hun werk naar behoren kunnen doen? Wanneer krijgen de veiligheidsagenten een Vigiliskaart?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het klopt dat verscheidene personeelsleden een waarschuwing kregen van de FOD Binnenlandse Zaken die hen controleert. Volgens de wet van 10 april 1990 is de werkgever, de MIVB dus, burgerlijk aansprakelijk.*

Na een grondige analyse van de wetgeving, heeft de MIVB contact opgenomen met de FOD Binnenlandse Zaken en het kabinet van de federale minister. Dat heeft geleid tot wetgevende initiatieven om een beter en duidelijker wettelijk kader te scheppen.

Tegen eind januari 2010 zullen alle medewerkers van de veiligheidsdienst van de MIVB hun opleiding hebben afgerond, behalve de langdurig

Comme je l'avais déjà indiqué précédemment, d'ici la fin du mois de janvier 2010, tous les collaborateurs du service de sécurité de la STIB auront terminé leurs formations, à l'exception des malades de longue durée. Dès qu'un agent du service de sécurité a terminé les formations légales requises, la STIB envoie un dossier de demande de carte d'identification au SPF Intérieur.

La STIB n'a pas la maîtrise des délais de délivrance de ces cartes, le SPF n'étant soumis à aucun délai. Cependant, si cela dure trop longtemps, je prendrai contact avec ma collègue au fédéral, avec qui j'ai d'ailleurs déjà évoqué cette situation absurde.

À ce jour, la STIB a introduit 119 demandes d'accréditation mais à peine 77 cartes ont été délivrées. J'espère que les contacts qui ont été pris vont permettre de faire avancer les choses. Dans le cas contraire, je m'adresserai directement à la ministre de l'Intérieur.

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

M. Philippe Pivin.- Les initiatives législatives que vous annoncez restent vagues. Je crois comprendre qu'aujourd'hui, et jusqu'à nouvel ordre, les agents n'ont pas le droit de demander l'identité des gens sur le réseau.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les 77 agents déjà accrédités peuvent demander la carte d'identité en cas de délit, mais la personne en question n'est pas obligée de la montrer.

M. Philippe Pivin.- Dans ce cas, des mesures s'imposent de manière urgente, pour ne pas créer un climat de démotivation.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous en sommes conscients mais c'est au niveau fédéral que le bât blesse. Après les contacts pris, j'espère qu'ils ont enfin saisi la nécessité de modifier la loi.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

zieken. De MIVB vraagt voor elk van hen een accreditatie aan bij Binnenlandse Zaken.

Binnenlandse Zaken is daarbij aan geen enkele termijn gebonden. Als dit te lang duurt, zal ik daar mijn federale collega echter over aanspreken.

Tot nu toe heeft de MIVB al 119 aanvragen ingediend, maar slechts 77 accreditaties gekregen. Ik hoop dat de huidige contacten dit proces zullen versnellen.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Die wetgevende initiatieven zijn erg vaag. Voorlopig hebben de veiligheidsagenten dus niet het recht om iemands identiteitskaart te vragen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De 77 geaccrediteerde agenten kunnen dat vragen als ze een misdrijf vaststellen, maar de persoon in kwestie is niet verplicht ze te tonen.*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Dan moet u dringend maatregelen nemen, om deze mensen niet te ontmoedigen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het probleem ligt bij de federale overheid. Ik hoop dat ze de noodzaak van een wetswijziging nu ingezien hebben.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

**concernant "les nouveaux aménagements
dans le métro pour les usagers faibles".**

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote.- Les transports en commun sont un service public et vous avez déjà eu plusieurs fois l'occasion de rappeler que ce service public devait inclure en priorité les usagers faibles comme les personnes âgées, les personnes en situation d'handicap et les parents avec poussettes d'enfant. Ma question porte sur ce sujet, et cela sous deux angles.

Le premier concerne les nouveaux aménagements du métro :

Depuis plusieurs mois, des aménagements importants sont apportés dans plusieurs stations de métro sous forme de portillons et de sas destinés aux usagers. Ceux-ci sont d'ailleurs quasi généralisés à l'heure actuelle. Ces nouveaux aménagements sont en phase test et devraient prochainement être opérationnels.

Des personnes utilisant le métro, en particulier des associations de personnes en situation de handicap, ont pointé l'un ou l'autre élément qui demande des éclaircissements, plus spécifiquement par rapport à des usagers en situation d'handicap :

En premier lieu, la STIB a-t-elle pour projet de mettre en place un affichage dans chacune des stations pour guider l'utilisateur vers la bonne porte d'accès au métro ? Dans les stations Porte de Namur et Madou, la situation est simple car l'accès se trouve au milieu de la station. Dans d'autres stations, l'accès pour les personnes handicapées ne se trouve pas au même endroit. Un affichage clair est, par conséquent, indispensable.

Deuxièmement, les personnes qui ne peuvent pas utiliser ce sas ou les escalators ont la possibilité de prendre l'ascenseur de la station. Pouvez-vous me dire si, à l'heure actuelle, toutes les stations de

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

**betreffende "de nieuwe voorzieningen in de
metro voor de zwakke gebruikers".**

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).- *Het openbaar vervoer is een openbare dienstverlening en moet dus ook rekening houden met zwakke gebruikers zoals bejaarden, personen met een handicap of ouders met een kindergagen.*

De voorbije maanden zijn er in meerdere metrostations toegangspoortjes en -sluizen geplaatst. Die zijn nu in testfase en zullen binnenkort operationeel zijn.

Heeft de MIVB in elk station duidelijk aangegeven waar de toegang voor personen met een handicap zich bevindt? In metrostations zoals Naamse Poort en Madou is het eenvoudig: daar is de ingang in het midden van het station. In andere stations bevindt de toegang voor personen met een handicap zich evenwel elders.

Zijn alle metrostations ondertussen al uitgerust met een lift?

Hebt u de verenigingen geraadpleegd over de invoering van het nieuwe toegangssysteem? Werd dit getest door een rolstoelgebruiker?

In alle bussen, trams en metro's zijn plaatsen voorbehouden voor rolstoelgebruikers en kindergagen.

Er zijn echter geen bordjes meer om passagiers erop te wijzen dat ze hun zitplaats moeten afstaan aan bejaarden, zwangere vrouwen enzovoort.

Vooraan in de bussen is er normaal gezien plaats voor moeders met kinderen. Ook dat zou duidelijk moeten worden aangeduid.

In de metro zou informatie moeten worden aangebracht voor rolstoelgebruikers, zodat ze

métro sont munies d'un ascenseur ?

Troisièmement, le milieu associatif et représentatif des personnes à mobilité réduite (PMR) a-t-il été consulté pour la mise en place des nouveaux systèmes ? Ceux-ci ont-ils été testés avec, par exemple, une personne en chaise roulante ? Si oui, quels sont les résultats de ces tests ?

En ce qui concerne l'information dans les transports en commun :

Tant les bus que les trams ou le métro comportent aujourd'hui des places pour des personnes avec chaises roulantes ou poussettes d'enfants.

Mais, pour les places assises, il n'existe plus d'affichage demandant de céder sa place aux passagers prioritaires. Or, avec un tel affichage, ces passagers prioritaires (personnes âgées, femmes enceintes...) éprouvent moins de difficulté à demander que la place leur soit cédée.

À l'avant des bus est normalement prévue une place pour les mamans avec enfant. Aujourd'hui, ces sièges sont le plus souvent occupés par des couples d'amoureux... Un affichage serait le bienvenu.

Dans le métro, l'affichage devrait informer les personnes en chaise roulante de l'endroit où elles peuvent attendre et, à cet endroit, une rampe d'accès devrait être prévue. En effet, plusieurs centimètres séparent souvent le quai et la voiture. Cette demande est adressée depuis longtemps à la STIB, de disposer de l'affichage et de l'aménagement adéquats.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Conformément à l'article 26 de son contrat de gestion, la STIB a élaboré, début 2008, une stratégie intégrée 2008-2012 pour l'accessibilité des transports publics bruxellois aux personnes à mobilité réduite.

Cette stratégie, qui a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission régionale de la mobilité le 25 juin 2008, a identifié 48 projets destinés à améliorer, d'une part, l'accessibilité des transports publics bruxellois et, d'autre part, la mobilité des personnes qui éprouvent des difficultés à se

weten waar ze een hellend vlak kunnen gebruiken.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Zoals afgesproken in het beheerscontract heeft de MIVB begin 2008 een strategisch plan opgesteld voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM).

Het plan kreeg op 25 juni 2008 een positief advies van de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit. Er werd verwezen naar 48 punten om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de mobiliteit van PBM's te verbeteren.

déplacer.

L'installation des portillons d'accès dans les stations de métro a, bien évidemment, tenu compte de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et des remarques de celles-ci.

À titre d'exemple, un membre du comité des usagers de la STIB se déplaçant en fauteuil roulant, également membre de la section PMR de la Commission régionale de la mobilité, a participé à l'étude des portillons et, plus particulièrement, des sas spécifiquement destinés aux personnes à mobilité réduite. J'entends par «personnes à mobilité réduite» tant les passagers en fauteuil roulant que les parents avec poussette, les voyageurs avec bagages ou vélo, etc.

Cette personne a validé la conception du portillon, qui est suffisamment large.

Lors d'une visite effectuée à la station Delta, le 10 décembre 2009, plusieurs représentants des personnes déficientes visuelles, ainsi que des cyclistes, ont confirmé l'adéquation de ces dispositifs avec leurs besoins respectifs.

La signalisation indiquant aux voyageurs l'accès aux portillons sera certainement présente en suffisance dans chaque station.

C'est également le cas pour les ascenseurs. Leur installation dans les stations de métro, qui relève de la compétence de Bruxelles Mobilité, se poursuit et toutes les stations devraient être équipées d'ici la fin de la législature. Pour le moment, environ un tiers des stations sont équipées.

Le "sas" dont vous parlez est l'unique accès aux quais des PMR comme des autres voyageurs. Le passage sera donc évident, mais nous examinerons néanmoins l'opportunité d'une signalisation.

Lors du renouvellement du parc de métros, trams et autobus, les différents intervenants ont constaté, d'une part, qu'au fil des ans, le nombre d'autocollants placés sur et dans les véhicules n'avait cessé d'augmenter et, d'autre part, que leur impact sur le comportement de la clientèle était insignifiant, voire nul. En outre, le manque d'homogénéité de ces anciens autocollants déforçait leur efficacité et leur multiplication était peu esthétique.

Voor de toegangspoortjes in de metrostations is er uiteraard rekening gehouden met de toegankelijkheid voor PBM's. Een lid van de voornoemde commissie, die rolstoelgebruiker is, werkte mee aan de studie over de toegangspoortjes en vond het een goede zaak dat er ook extra brede doorgangen zijn voorzien.

Tijdens een bezoek aan het station Delta stelden meerdere blinden en slechthzienden en fietsers vast dat het station goed was aangepast aan hun behoeften.

De toegangen in de metrostations zullen voldoende duidelijk worden aangeduid.

Hetzelfde geldt voor de liften. Middel Brussel gaat door met de installatie van liften. Tegen het einde van de legislatuur zal er in alle metrostations een lift zijn.

De toegangssluis is de enige toegang zowel voor personen met een beperkte mobiliteit als voor de gewone reizigers.

Bij de vernieuwing van het metro-, tram- en buspark werd opgemerkt dat het aantal affiches met mededelingen aan de reizigers steeds maar toenam zonder dat er enig effect op hun gedrag te merken viel. Een multidisciplinaire werkgroep met vertegenwoordigers van alle mogelijke betrokken diensten heeft na uitgebreid overleg beslist om het aantal stickers tot een tiental te beperken.

Dit voorstel werd begin 2010 door de leden van het raadgevend comité van MIVB-gebruikers goedgekeurd. In de lente van dit jaar zal er bovendien opnieuw een campagne plaatsvinden om de reizigers op de wellevendheidsregels te wijzen.

Tous ces éléments ont conduit à la création d'un groupe de travail multidisciplinaire, rassemblant des représentants des trois modes de transport, du service juridique, de la direction commerciale et des services techniques, qui a rationalisé le nombre d'"items" à raison d'une dizaine par mode au maximum, tout en augmentant l'impact visuel de ceux-ci en les regroupant sur un seul et même autocollant, judicieusement placé à divers endroits dans les véhicules.

Nous tirons donc les leçons du chaos qui régnait en la matière et qui ne contribuait pas à produire l'effet souhaité sur le comportement des utilisateurs.

Cette démarche a été approuvée début 2010 par les membres du comité consultatif des usagers auprès de la STIB. Dans le même temps, des campagnes de convivialité ont été orchestrées afin de rappeler les règles élémentaires de vie commune aux clients. Une campagne de ce type est d'ailleurs prévue au printemps 2010.

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote.- L'accessibilité des sas me semblait moins praticable que ce que vous annoncez. Je serai agréablement surprise si la commission des personnes à mobilité réduite a réellement réalisé plusieurs tests, y compris en décembre 2009, qui le démontrent. Ce ne sont pas les échos que j'ai eus. Mais, dans ce cas, n'hésitez pas à faire savoir qu'il ne faut pas craindre d'utiliser ces nouveaux dispositifs.

Pour ce qui est de l'information, la publicité présente dans les transports en commun doit informer de manière à faire évoluer les comportements, mais aussi à inciter les personnes âgées à employer les transports en commun.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).- *Ik betwijfel of die toegangsluizen zo toegankelijk zijn als u beweert. Ik heb iets heel anders gehoord.*

De informatiecampagnes moeten niet alleen een gedragswijziging beogen, maar ook oudere mensen ertoe aanzetten om het openbaar vervoer te gebruiken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT,

**L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,**

**concernant "l'infrastructure nécessaire à la
circulation de voitures électriques dans
Bruxelles".**

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

**OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN
EN ADMINISTRATIEVE VEREEN-
VOUDIGING,**

**betreffende " de infrastructuur benodigd om
Brussel toe te staan elektrische wagens te
laten rondrijden".**

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