



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 4 MEI 2011**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 4 MAI 2011**

—

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Dienst verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES	7
- van de heer Ahmed El Ktibi	7
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapte personen".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Gisèle Mandaila, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Ahmed El Ktibi.</i>	9
- van mevrouw Céline Delforge	16
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de resultaten van de tevredenheidsenquête bij de MIVB".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Emin Özkara,	17
betreffende "de barometer 2010 over de tevredenheid bij de MIVB-reizigers".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Paul De Ridder,	17
betreffende "de resultaten van de MIVB-tevredenheidsbarometer 2010".	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	7
- de M. Ahmed El Ktibi	7
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "l'accessibilité des transports en commun aux personnes handicapées".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Gisèle Mandaila, Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Ahmed El Ktibi.</i>	9
- de Mme Céline Delforge	16
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "les résultats de l'enquête de satisfaction de la STIB".	
Interpellation jointe de M. Emin Özkara,	17
concernant "le baromètre 2010 de satisfaction des usagers de la STIB".	
Interpellation jointe de M. Paul De Ridder,	17
concernant "les résultats du baromètre de satisfaction 2010 de la STIB".	

<p>Toegevoegde interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, 17</p> <p>betreffende "de barometer van de MIVB: minder tevredenheid bij de reizigers".</p>	<p>Interpellation jointe de M. Gaëtan Van Goidsenhoven, 17</p> <p>concernant "le baromètre de la STIB : la baisse de satisfaction des voyageurs".</p>
<p><i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> 25 mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge, de heer Emin Özkara, de heer Paul De Ridder, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.</p>	<p><i>Discussion conjointe – Orateurs :</i> 25 Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge, M. Emin Özkara, M. Paul De Ridder, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.</p>
<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum 34</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de invoering in Brussel van een tramgeleidingssysteem zoals in de stad Padua".</p>	<p>- de Mme Viviane Teitelbaum 34</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'importation à Bruxelles d'un dispositif pour tram à l'instar de celui développé par la ville de Padoue".</p>
<p><i>Bespreking – Sprekers:</i> 36 de heer Philippe Close, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Hervé Doyen, de heer Jamal Ikazban, voorzitter, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</p>	<p><i>Discussion – Orateurs :</i> 36 M. Philippe Close, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Hervé Doyen, M. Jamal Ikazban, président, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</p>
<p>- van de heer Aziz Albishari 43</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de vooruitgang van de opmaak van het gewestelijk parkeerplan en de start van het gewestelijk parkeeragentschap".</p>	<p>- de M. Aziz Albishari 43</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'avancement de l'élaboration du plan régional de stationnement et la mise en place de l'Agence régionale de stationnement".</p>

- van mevrouw Béatrice Fraiteur	43	- de Mme Béatrice Fraiteur	43
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de impact op de mobiliteit en voor de buurtbewoners van de toekomstige bouw van een tramremise van de MIVB op de Marconi-SAIT-site".		concernant "l'impact sur la mobilité et sur les riverains de l'implantation prochaine du dépôt de trams de la STIB sur le site Marconi-SAIT".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Nadia El Yousfi, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Béatrice Fraiteur.</i>	46	<i>Discussion – Orateurs: Mme Nadia El Yousfi, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Béatrice Fraiteur.</i>	46
- van de heer Vincent De Wolf	52	- de M. Vincent De Wolf	52
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de administratieve boetes uitgeschreven door de MIVB".		concernant "les amendes administratives dressées par la STIB".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Philippe Close, de heer Vincent De Wolf, mevrouw Annemie Maes, de heer Jef Van Damme, de heer Brigitte Grouwels, minister, de heer Jamal Ikazban, voorzitter.</i>	54	<i>Discussion – Orateurs: M. Philippe Close, M. Vincent De Wolf, Mme Annemie Maes, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jamal Ikazban, président.</i>	54
- van de heer Serge de Patoul	62	- de M. Serge de Patoul	62
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de relaties tussen de Brusselse regering en de MIVB".		concernant "les relations entre le gouvernement bruxellois et la STIB".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	63	Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	63

<p>betreffende "de uitlatingen van de minister over de organisatie van de MIVB en over de uitbesteding in onderaanneming van sommige van haar diensten".</p>	<p>concernant "les propos de la ministre relatifs à l'organisation de la STIB et à la sous-traitance de certains de ses services".</p>
<p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Elke Roex, 63</p>	<p>Interpellation jointe de Mme Elke Roex, 63</p>
<p>betreffende "de uitspraken van de minister van openbare werken en vervoer over de vermarkting van de exploitatie van het openbaar vervoer".</p>	<p>concernant "les déclarations de la ministre des travaux publics et des transports sur la commercialisation de l'exploitation des transports en commun".</p>
<p><i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Emin Özkara, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jamal Ikazban, voorzitter, mevrouw Elke Roex, de heer Serge de Patoul, mevrouw Céline Delforge.</i> 70</p>	<p><i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Emin Özkara, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jamal Ikazban, président, Mme Elke Roex, M. Serge de Patoul, Mme Céline Delforge.</i> 70</p>
<p><i>Moties – Indiening</i> 81</p>	<p><i>Ordres du jour – Dépôt</i> 81</p>

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER AHMED EL KTIBI

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

betreffende "de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapte personen".

De voorzitter.- De heer El Ktibi heeft het woord.

De heer Ahmed El Ktibi (in het Frans).- *Het MIVB-net blijft moeilijk toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit.*

Reeds twee jaar wordt er gewerkt aan het plaatsen van liften in de metrostations, maar dat volstaat voor personen met beperkte mobiliteit niet om zelfstandig met het openbaar vervoer te kunnen reizen.

Wanneer iemand met beperkte mobiliteit een aanvraag wil doen om bijstand te krijgen in een station, dan moet hij de betrokken dienst ten vroegste een dag en ten laatste een uur voor zijn reis contacteren. Het telefoonnummer van die dienst is ook duurder dan het zonaal tarief. Dat is discriminerend.

De vrijheid van deze personen wordt beperkt, doordat ze een beroep moeten doen op een personeelslid van de MIVB. Stations zonder lift zijn immers niet toegankelijk.

Conform het Verdrag van de Verenigde Naties

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. AHMED EL KTIBI

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

concernant "l'accessibilité des transports en commun aux personnes handicapées".

M. le président.- La parole est à M. El Ktibi.

M. Ahmed El Ktibi.- En sa qualité d'entreprise publique citoyenne - du moins, je l'espère -, la STIB offre un service de transports en commun qui dessert l'ensemble de la Région bruxelloise. Malheureusement, ce réseau de transports en commun reste difficilement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Certes, un programme d'installation d'ascenseurs est en cours depuis quelques années dans les stations de métro et de prémétro bruxellois. Toutefois, cela ne semble pas suffisant pour permettre aux PMR une mobilité indépendante et une libre circulation sur le réseau à leur meilleure convenance.

En effet, l'accès aux transports en commun reste un véritable parcours du combattant. Lorsqu'une PMR souhaite se déplacer en métro, elle a l'obligation de prévenir le service de la STIB au maximum un jour et au minimum une heure avant son voyage. Actuellement, les PMR doivent appeler un numéro plus cher qu'un numéro local, ce qui les discrimine.

inzake de rechten van personen met een handicap is het gewest gehouden alle nodige inspanningen te doen om de fundamentele rechten van deze personen niet te schenden.

Slechts 365 bussen zijn aangepast voor personen met beperkte mobiliteit. Lijn 71 heeft een hellend vlak voor rolstoelgebruikers. Het mechanisme is de laatste tijd echter vaak stuk.

Onlangs werden nieuwe bussen met hetzelfde systeem in omloop gebracht op andere lijnen. Toch blijft twee derde van de bussen niet toegankelijk.

Zullen ook de laatste bussen worden vervangen? Bestaat er hiervoor een meerjarenplan? Wat gebeurt er met de oude bussen? Bestaan daarvoor samenwerkingsakkoorden met andere landen?

De oude trams zijn niet toegankelijk voor rolstoelen en kinderwagens. De opstaprede is te hoog en de deuropening is niet breed genoeg.

Voorziet men in de vervanging van de oude trams die nog in gebruik zijn? Over hoeveel jaar loopt de vervanging? Worden ook de voetpaden verlaagd? Zullen de werken door de gemeenten of door het gewest worden uitgevoerd? Wat zal de kostprijs zijn?

Hoe wordt aan het verdrag van de Verenigde Naties voldaan?

Il est vrai qu'un service d'assistance est à la disposition des moins valides et qu'un agent de la STIB aide ces personnes à monter et descendre du métro à l'aide d'une rampe amovible. Cependant, cela entrave la volonté des personnes handicapées de circuler librement puisqu'elles doivent, à chaque fois, appeler le service et se présenter à la station de métro à l'heure convenue par l'agent. En outre, certaines stations n'étant pas équipées d'ascenseurs, elles sont physiquement inaccessibles.

Dans le cadre de la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, la Région doit mettre tout en œuvre afin que les personnes handicapées puissent jouir en toute liberté des droits fondamentaux de l'homme et du respect de leur dignité, à savoir la non-discrimination, l'accès à tous les domaines de la vie sociale et publique, l'égalité des chances ou l'accès aux transports en commun via des aménagements adéquats.

Aujourd'hui, une personne à mobilité réduite ne peut circuler librement et en toute autonomie comme n'importe quel autre citoyen bruxellois : le réseau de la STIB ne lui est pas totalement accessible.

En ce qui concerne le réseau des bus, seuls 365 bus sont actuellement accessibles, soit un tiers du parc. La ligne de bus 71 est certes équipée d'une rampe qui permet l'accès aux personnes en chaise roulante ; malheureusement, ce mécanisme a, ces derniers temps, tendance à tomber en panne, ce qui crée des difficultés parfois insurmontables pour certains usagers en chaise roulante.

Récemment, de nouveaux bus équipés du même système ont été mis en circulation sur d'autres lignes. Mais deux tiers des autobus sont encore totalement inaccessibles en raison de la marche d'accès au bus et du trottoir qui n'est pas surbaissé.

La STIB a-t-elle prévu un renouvellement des bus non accessibles ? Un programme sur plusieurs années a-t-il été initialisé ? Si oui, lequel ?

Que fait-on des bus mis hors circulation ? Existe-t-il des accords de coopération avec d'autres pays ou régions, vers lesquels ils seront transférés ?

Quant au réseau des trams, n'évoquons surtout pas les anciens modèles, à la fois impraticables en

chaise roulante et difficiles d'accès aux mamans avec leurs poussettes ou aux personnes âgées : leurs marches sont trop hautes et leurs portes, trop étroites. Lorsque le tram prend en charge des voyageurs en rue, le trottoir n'offre pas de dénivellement pour le passage des chaises roulantes.

Quel plan de renouvellement du réseau est-il prévu pour mettre en circulation des trams accessibles aux personnes à mobilité réduite ?

Sur combien d'années ce programme courra-t-il ?

Pour l'accessibilité des arrêts de tram en pleine rue, quel est le programme prévu des travaux de rabaissement des trottoirs ? Ces travaux seront-ils pris en charge par la Région ou par les communes ?

Quel est l'impact financier du remplacement des anciens trams en circulation ?

Quels sont les dispositifs mis en place pour entrer dans le cadre des mesures demandées par la Convention des Nations unies ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila (*in het Frans*).- Volgens artikelen 27, 41 en 42 van het beheerscontract is de MIVB ertoe gehouden de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit te verzekeren. Bij renovatiewerkzaamheden en de installatie van toegangspoortjes moet met deze criteria rekening gehouden worden. Hier en daar werden werken uitgevoerd, maar de meeste plaatsen zijn nog steeds niet toegankelijk voor mensen met beperkte mobiliteit.

Het inzetten van minibussen draagt er niet toe bij de personen met beperkte mobiliteit in het dagelijks leven te integreren, zoals aanbevolen in het verdrag van de Verenigde Naties.

De minibussen moeten 48 uur op voorhand gereserveerd worden. De bussen zijn duur, vaak te laat en doen niet alle zones aan. Volgens de

Discussion

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

Mme Gisèle Mandaila.- Le contrat de gestion 2007-2011 entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale propose une stratégie intégrée 2008-2012 pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux transports publics bruxellois. Ses articles 27, 41 et 42 mentionnent explicitement l'obligation de prendre en compte les critères de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite pour l'aménagement des arrêts de surface et des stations de métro prioritaires devant être rénovées, ainsi que pour l'installation du contrôle d'accès dans le métro.

Malheureusement, l'accès aux transports en commun, comme l'a clairement rappelé M. El Ktibi, reste un véritable parcours du combattant pour les personnes à mobilité réduite. Si des travaux sont réalisés ici et là, beaucoup reste à faire.

verenigingen van personen met een handicap is de dienst niet efficiënt .

Een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer verbetert het comfort van alle reizigers en biedt meer vrijheid aan mensen met beperkte mobiliteit. Ze kunnen daardoor zelfstandig deelnemen aan het maatschappelijk leven.

De verenigingen voor personen met een handicap hebben soepelere voorwaarden gevraagd voor het gebruik van de minibusdienst. Bent u daarvan op de hoogte?

Werd er een audit uitgevoerd om de dienstregeling, de kwaliteit van de hulpverlening, de wachttijden bij reservaties en de dekkinggraad te evalueren?

Worden naar Waals voorbeeld ook in Brussel partnerschappen met privébedrijven of -verenigingen voor personenvervoer overwogen, om de openbare dienstverlening aan schappelijke prijzen te kunnen blijven aanbieden?

Volgens een studie in het kader van het strategisch plan van de MIVB zou de vervoersmaatschappij een bonus krijgen voor het plaatsen van platformen om de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit te vergroten. Er werden boa-metrostellen aangekocht, maar de platformen zijn niet klaar. Komt de investering hierdoor in gevaar? Heeft de MIVB de financiële middelen voor de platformen ontvangen? Wanneer zal ze er werk van maken?

Si des services de minibus existent effectivement, ils ne favorisent pas l'inclusion de la personne handicapée dans la société, comme le souhaite la Convention des Nations unies.

En effet, ils doivent être réservés 48 heures à l'avance. En outre, une enquête sur l'utilisation des minibus par les personnes handicapées a révélé des problèmes de planification des trajets et de coût - ils sont trois fois plus chers que les transports privés -, des limitations dans les zones desservies et des temps d'attente trop longs. En somme, ces services sont considérés comme inefficaces par les associations de personnes handicapées.

Si une meilleure accessibilité aux transports en commun permet d'augmenter le confort de l'ensemble des clients, elle donne également plus de liberté et d'autonomie aux personnes handicapées et, donc, facilite leur intégration dans notre société.

Avez-vous pris connaissance des demandes formulées par les associations de personnes handicapées quant à l'assouplissement des conditions d'accès à ce service de minibus ?

Un audit est-il effectué pour évaluer le respect des horaires, l'efficacité de l'aide à la personne, les délais de réservation, la couverture géographique, etc. ?

Existe-t-il un partenariat entre la STIB et des organismes de transport privé, à l'instar de ce qui s'est fait en Wallonie avec le transfert du service 105 des TEC à des associations qui continuent à assumer un rôle de service public et à pratiquer des prix abordables ?

L'accès aux quais centraux et aux voitures pose également des problèmes aux personnes à mobilité réduite. Une étude réalisée dans le cadre du plan stratégique de la STIB en faveur des personnes à mobilité réduite prévoyait de donner à la société de transport un bonus pour entreprendre les travaux nécessaires à l'installation de podiums. Les véhicules du modèle Boa rétractable ont bel et bien été achetés, mais, malheureusement, les podiums ne sont pas prêts. Il serait regrettable que ces investissements aient été réalisés pour rien. La STIB a-t-elle perçu ces compléments financiers et, dans ce cas, pourquoi n'a-t-elle pas fait le travail ? Dans quels délais peut-on s'attendre à ce qu'il soit réalisé ?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Door de rechten van personen met beperkte mobiliteit te waarborgen, waarborgen wij de rechten van iedereen. Iedereen kan zich immers ooit in een situatie van beperkte mobiliteit bevinden.*

De problematiek reikt verder dan de toegankelijkheid van de metrostations zonder roltrap of lift. Ik denk bijvoorbeeld aan het beleid van de MIVB met betrekking tot de voorbehouden plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit in de voertuigen. Er zijn bijna geen aanduidingen om de reizigers eraan te herinneren dat zij de klapstoeltjes en voorbehouden plaatsen moeten vrijhouden.

In andere regio's en landen staat op de voorbehouden plaatsen een opschrift of een pictogram. In de bussen en trams van de MIVB wijst niets erop dat het om voorbehouden plaatsen gaat. Het hoeft dus geen verwondering dat de reizigers alsmäär minder geneigd zijn om hun plaats af te staan.

Dit verontrust mij des te meer daar de MIVB van plan lijkt om de minibusdienst voor gehandicapten uit te besteden aan een privébedrijf. Ik vraag mij echt af of personen met beperkte mobiliteit wel welkom zijn op het MIVB-net.

De MIVB moet dringend nadenken over de kwaliteit van de dienstverlening voor de brede groep van personen met een handicap, en niet enkel voor rolstoelgebruikers. Als het net gebruiksvriendelijk is voor personen met beperkte mobiliteit, zal het gebruiksvriendelijk zijn voor iedereen.

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

Mme Céline Delforge.- Il s'agit en effet de défendre les droits à la mobilité des personnes handicapées, mais ce faisant, on définit les droits de tous. Les personnes à mobilité réduite (PMR) le sont de manière permanente ou passagère, nous sommes tous susceptibles d'être un jour dans une situation de mobilité réduite.

Des questions ont déjà été soulevées, je ne reviendrai pas sur ces stations de métro où il n'y a plus ni escalator, ni ascenseur, et dans lesquelles les PMR sont dans l'incapacité d'accéder au réseau de transport ou même d'en sortir.

Les problèmes s'étendent au-delà de ces questions. On peut s'inquiéter de la politique de la STIB ne serait-ce qu'en observant les règles de savoir-vivre dans les véhicules qui permettent aux PMR d'avoir accès à des places prioritaires ou réservées. Or, il n'y a pratiquement aucune indication pour rappeler aux voyageurs qu'en cas d'affluence, ils doivent laisser les strapontins et les places réservées accessibles.

J'ai pris l'habitude de prendre des photos sur différents réseaux, où que j'aie, en France, aux Pays-Bas, en Wallonie, en Flandre. Sur les sièges prioritaires figure une inscription ou un pictogramme. Par contre, prenez un bus ou un tram de la STIB, rien n'indique que le siège soit prioritaire. Il ne faut donc pas s'étonner de constater une propension de plus en plus grande à ne pas céder la place. Que se passera-t-il en cas d'accident, en cas de freinage brusque ? Nous pourrions nous trouver, si pas devant un problème judiciaire, devant un sérieux problème moral.

Je m'inquiète d'autant plus quand j'entends la STIB exprimer sa volonté de sous-traiter à une société privée son service de minibuses pour personnes handicapées. Je me demande sincèrement si les personnes handicapées ou à mobilité réduite sont réellement les bienvenues sur le réseau de la STIB.

Il serait urgent d'engager une réflexion sur la qualité de l'accueil PMR et des personnes handicapées au sens large, pas seulement des personnes en chaise roulante. Par ailleurs, je pense que si le réseau était accueillant pour eux, il le serait pour tous. Or, on constate aujourd'hui, et

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dit is een belangrijke kwestie, waarover ik al heel wat vragen beantwoord heb. Samengevat komt het erop neer dat de MIVB haar strategie inzake personen met beperkte mobiliteit (PBM) uitvoert conform artikel 26 van het beheerscontract.*

De MIVB voldoet ook aan alle wettelijke verplichtingen. Voor haar gebouwen houdt ze rekening met de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) en de voertuigen worden ontworpen volgens de Europese normen.

Over alle projecten overlegt de MIVB met de betrokken verenigingen en ze brengt verslag uit bij de sectie Personen met een beperkte mobiliteit van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Als er geen wettelijke verplichtingen zijn, baseert de MIVB zich op diverse richtlijnen en conventies, waaronder het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap van de Verenigde Naties. Zij werkt zo aan een duurzame ontwikkeling en neemt haar maatschappelijke verantwoordelijkheid door maatregelen te treffen die discriminatie tegengaan.

De telefonische reservering voor de aanvraag van bijstand in een station, is niet discriminerend, want ze verloopt via het centrale telefoonnummer van de MIVB. Bovendien is online reserveren mogelijk en kan de betrokken persoon zich ook zonder reservering aanbieden in een station. De kans bestaat dan wel dat hij even moet wachten tot er iemand beschikbaar is.

Dit past allemaal in de filosofie van de onderneming, die bereid is om redelijke aanpassingen te doen.

Momenteel beschikken 400 van de 560 bussen over een intrekbaar hellend vlak en over een plaats voor rolstoelen.

vous pouvez en discuter avec n'importe quel usager régulier, un inconfort, un stress, une difficulté croissante pour les personnes dont la mobilité est réduite de manière permanente ou occasionnelle.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le sujet évoqué par M. Ahmed El Ktibi, Mme Céline Delforge et Mme Gisèle Mandaila est très important. Je vous renvoie aux nombreuses questions qui m'ont déjà été adressées à ce propos et à mes réponses assez détaillées. Voyez à ce propos la question écrite n° 72 de Mme Brigitte De Pauw concernant l'accessibilité des chaises roulantes à la STIB et l'interpellation de M. Vincent De Wolf sur l'évolution de l'accessibilité aux infrastructures de la STIB des personnes à mobilité réduite (PMR). En résumé, la STIB met en œuvre sa stratégie PMR établie en adéquation avec l'article 26 du contrat de gestion.

Pour répondre plus précisément aux questions qui m'ont été posées aujourd'hui, en matière d'accessibilité, la STIB répond aux impositions légales qui lui incombent. D'une part, elle intègre les dispositions du RRU (Règlement régional d'urbanisme) dans l'ensemble des projets architecturaux. D'autre part, la conception de ses véhicules s'appuie sur les normes européennes.

Rendant compte de ses actions en matière d'accessibilité auprès de la section PMR de la Commission régionale de mobilité, la STIB établit également ses projets en concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite concernées.

Par ailleurs, même dans les cas d'absence de cadres légaux contraignants, la STIB s'inspire de directives et conventions diverses, dont celle des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées. L'entreprise intègre de la sorte les concepts liés au développement durable et assume sa responsabilité sociétale en prenant des options non discriminantes basées sur le principe d'aménagements raisonnables.

Ainsi, par exemple, la réservation téléphonique du service d'assistance n'a rien de discriminant dans la mesure où le numéro auquel vous faites référence est un point d'entrée unique au sein de l'entreprise.

Ongeveer 70% van de MIVB-bussen is aangepast voor mensen met beperkte mobiliteit. Vanaf 2013 zullen de overige bussen worden vervangen.

Momenteel onderzoekt de MIVB hoe ze de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit verder kan bevorderen op lijnen met aangepaste voertuigen. Daarvoor is de medewerking nodig van de gemeenten, die voor aangepaste voetpaden moeten zorgen in de nabijheid van de haltes.

Afgevoerde bussen worden meestal gesloopt. Sommige bussen worden verkocht aan diverse belangstellenden. Op dit ogenblik lopen daarover geen samenwerkingsakkoorden met andere landen.

Er zijn 51 trams van het type 2000 en 112 van type 3000 en 4000 met een verlaagde drempel. Tegen 2015 zullen er 220 trams zijn van type 3000 en 4000. Dit is de grootste vloot aangepaste trams ter wereld.

Van de oude tramstellen waarnaar u verwijst, zijn er steeds minder in gebruik. Het kost ongeveer 2,5 miljoen euro om een oud voertuig te vervangen door een nieuw.

De mogelijkheid om de afstand tussen het perron en het voertuig te verkleinen, hangt af van de manier waarop de rails zijn aangelegd, van de afstand tussen de twee sporen, van de breedte en indeling van de weg, enzovoort. Wanneer de rails langs het voetpad lopen, kan het voetpad plaatselijk verbreed worden.

Dat wordt echter moeilijk als er parkeerplaatsen zijn vlak bij de halte. Als de rails in een eigen centrale bedding liggen, moet er een apart perron zijn dat via een helling toegankelijk is.

Hoeveel een aanpassing kost, hangt af van station tot station. Nieuwe haltes worden automatisch toegankelijk gemaakt, zonder meerkost.

De MIVB zoekt ijverig naar middelen om aan de verplichtingen te voldoen. Heel toegankelijke netwerken hebben geprofiteerd van een voluntaristisch beleid op lange termijn. Bij nieuwe inrichtingen besteden de MIVB en de gemeenten alle aandacht aan de toegankelijkheid.

Mevrouw Mandaila, ik zal u later een antwoord bezorgen over de toegankelijkheid van de

Les personnes à mobilité réduite comme les valides composent le même numéro. Il est, par ailleurs, possible d'effectuer les réservations du service d'assistance via un formulaire disponible sur le site internet. Enfin, il est indiqué aux clients qu'il leur est loisible de se présenter en station sans réservation préalable, la réservation offrant évidemment l'avantage de ne pas devoir attendre qu'un assistant soit disponible.

Notons que le service mis en place est en adéquation avec la position de l'entreprise qui vise à mettre en place des aménagements raisonnables. Il s'agit bien, au travers de ce service, de compenser les lacunes issues d'une conception passée.

La flotte de bus actuelle comporte 400 véhicules sur 560 équipés d'une rampe rétractable et d'un espace dévolu aux personnes en chaise.

La STIB offre donc un parc de 70% de bus adaptés. Le renouvellement du solde - 160 autobus - à partir de 2013 est en cours de préparation.

En concertation avec toutes les parties, dont les associations de personnes handicapées, la STIB étudie en ce moment un projet visant à promouvoir l'accessibilité sur les lignes exploitées par des véhicules adaptés. Il est toutefois évident à mes yeux que ceci ne peut se concevoir sans la collaboration des communes. Ces dernières ont dans beaucoup de cas la responsabilité de concevoir des parcours piétons eux aussi accessibles, afin d'amener les clients aux arrêts.

La majorité des autobus déclassés est envoyée à la démolition, car leur état technique ne permet pas un second cycle d'exploitation sans révision lourde. Un certain nombre d'anciens autobus sont revendus à différents acheteurs, sans qu'il y ait à l'heure actuelle de projet de coopération avec d'autres pays.

Au niveau des trams, le parc de véhicules à plancher bas est actuellement constitué de 51 trams de la série 2000 et de 112 véhicules des séries 3000 et 4000. D'ici 2015, pour autant que le planning de commande puisse être maintenu, la STIB possédera 220 trams des séries 3000 et 4000, soit la plus grande flotte de tramways à plancher bas au monde.

Il est évident qu'au fur et à mesure des livraisons de nouveaux véhicules, les anciens sont déclassés. Ainsi, la série 7000 est désormais pièce de musée et

Boaplatvormen.

Mevrouw Delforge, wij streven ernaar dat alle metrostations volledig toegankelijk zijn. Ik heb u de planning hierrond al meegedeeld. We proberen zo snel mogelijk op te schieten, binnen de grenzen van het budget.

De pictogrammen zijn veel verbeterd, maar hangen inderdaad niet boven specifieke plaatsen. Dat zou de reizigers nochtans meer kunnen aansporen om op te staan voor zwangere vrouwen, bejaarden en gehandicapten. Ik zal dit ter sprake brengen in de commissie die hierover gaat.

Er is geen sprake van privatisering van de minibussen van de MIVB. Wel zoek ik naar een mogelijk partnerschap met vzw's die zich met sociale mobiliteit bezighouden om na te gaan hoe verplaatsingen van oudere mensen en personen met een handicap beter georganiseerd kan worden. Dat idee ligt op tafel. Heel wat organisaties houden zich daarmee bezig.

les vieux trams auxquels vous faites référence sont de moins en moins nombreux. Le prix unitaire de remplacement d'un ancien véhicule par un nouveau avoisine 2.500.000 euros.

En voirie, les options pour diminuer la lacune entre le trottoir et le véhicule du réseau de trams dépendent de beaucoup de facteurs : position des rails, écartement des deux voies, configuration et largeur globale de la voirie, etc. Lorsque les rails longent le trottoir, l'élargissement local du cheminement piéton est une solution intéressante pour garantir l'accessibilité.

Lorsque le stationnement est contigu à l'arrêt, l'option peut difficilement être retenue, car il est nécessaire de maintenir une distance de sécurité par rapport aux voitures garées. Si les rails sont installés en site propre central, l'aménagement d'un quai en îlot reste la meilleure option pour l'ensemble des usagers qui s'y rendent en traversant la voirie et en empruntant une rampe d'accès.

L'impact financier de la mise en accessibilité dépend des diverses situations. Il est nul dans le cadre de la création de nouveaux arrêts, puisque l'accessibilité des PMR y est automatiquement prévue.

La STIB s'efforce de trouver des pistes lui permettant de répondre aux contraintes, qu'elles soient d'ordre moral ou budgétaire. Il est clair que les réseaux très accessibles ont bénéficié d'une politique volontariste forte et menée sur le long terme, tant d'un point de vue philosophique que sous les angles technique et budgétaire. Toute l'attention est apportée à l'inclusion des PMR au niveau des nouveaux aménagements, en collaboration avec les communes.

Mme Mandaila, je ne dispose pas aujourd'hui de la réponse à votre question sur l'accessibilité des PMR aux plates-formes Boa, mais ne manquerai pas de vous la transmettre.

Mme Delforge, nous avons déjà eu l'occasion de discuter à plusieurs reprises, dans le cadre de cette commission, de l'accessibilité des PMR à toutes les stations de métro. Notre but est de parvenir à une accessibilité totale. Je vous ai communiqué antérieurement le planning de ces travaux. Nous tentons d'avancer le plus rapidement possible, dans la limite des budgets disponibles, pour généraliser

l'accessibilité des PMR aux stations de métro.

S'agissant des pictogrammes, ceux-ci ont été considérablement améliorés, mais ne sont en effet pas affichés au-dessus de sièges précis. Cela pourrait effectivement inciter davantage les voyageurs à adopter un comportement courtois vis-à-vis des femmes enceintes, des personnes âgées ou des PMR. Nous aborderons ce point dans le cadre de la commission qui étudie ces questions.

À ma connaissance, il n'est pas question de privatiser les minibus de la STIB. En revanche, j'examine la possibilité que la STIB travaille en partenariat avec des asbl s'occupant de mobilité sociale pour voir comment les déplacements des personnes âgées ou avec un handicap pourraient être mieux organisés, avec une couverture plus large. Cette idée est à l'étude. Nombre d'associations dans notre Région travaillent sur ce sujet.

De voorzitter.- De heer El Ktibi heeft het woord.

De heer Ahmed El Ktibi (in het Frans).- *Ik denk niet dat we over dezelfde cijfers beschikken. Zijn mijn cijfers niet correct? 70% van de bussen zijn dus al uitgerust, er blijven er 30% over en 160 voertuigen worden dus in 2013 uitgerust.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Vanaf 2013.*

M. Ahmed El Ktibi (in het Frans).- *De bussen worden dus stap voor stap uitgerust en zullen misschien tegen 2015 allemaal klaar zijn.*

De trams van serie 2000, 3000 en 4000 zullen al vanaf de start met een lage opstap zijn uitgerust. In 2015 zouden alle voertuigen over een lage opstap moeten beschikken.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Als men zich op de huidige frequentie baseert, beschikken we over voldoende trams en zullen we dus over een grote vloot met lage opstap beschikken, maar als de frequentie hoger moet, zullen we de oude trams misschien wat langer gebruiken.*

De aanpassing zal progressief gebeuren. De nieuwe trams zullen ons ook van pas komen vanaf

M. le président.- La parole est à M. El Ktibi.

M. Ahmed El Ktibi.- Je pense que nos chiffres ne sont pas les mêmes. Ceux que j'ai utilisés pour rédiger mon interpellation ne sont-ils pas corrects ? Pour les bus, 70% sont donc déjà équipés, et il en reste 30%, soit 160 véhicules, qui seront équipés en 2013 ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- À partir de 2013.

M. Ahmed El Ktibi.- Les bus seront donc équipés progressivement. Et peut-être que, vers 2015, ils le seront tous. Ce sont les chiffres de la ministre, ce doivent donc être les bons !

Les trams des séries 2000, 3000 et 4000 sont déjà équipés à la base. En 2015, tous les véhicules de la flotte devraient être pourvus d'un plancher bas.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En principe, et en se basant sur la fréquence actuelle, nous aurons suffisamment de nouveaux trams et nous disposerons d'une grande flotte à plancher bas. Cependant, si nous devons augmenter la fréquence des trams, nous serions peut-être amenés à utiliser un peu plus longtemps les anciens trams.

Le changement sera progressif. Les commandes en cours de nouveaux trams nous aideront aussi à

2015. We zullen de oude trams niet systematisch afschaffen.

De heer Ahmed El Ktibi *(in het Frans).*- *Er moeten dus nog inspanningen worden geleverd.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Inderdaad.*

De heer Ahmed El Ktibi *(in het Frans).*- *Mijn laatste opmerking betreft de drukbezette bus 71 die over afneembare leuning beschikt. Ze zijn blijkbaar dikwijls defect en dat is ook de reden voor mijn interpellatie.*

Zo zag ik vorige zondag in het Koninklijk Circus een man in een rolstoel vrij laat aankomen. Ik ken toevallig zijn begeleider. Hij zei me dat hij vaak problemen ondervond met bus 71. Ze waren dus te voet van het centrum naar het Koninklijk Circus gekomen.

Het zou een goede zaak zijn moest men deze systemen aanpassen zodat ze ook daadwerkelijk functioneren.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik ben het volledig met u eens. Onze voertuigen worden zeer zorgvuldig onderhouden maar defecten kunnen altijd optreden. Dat moeten we zoveel mogelijk vermijden.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

partir de 2015. Nous n'enlèverons pas systématiquement les anciens trams : je vous ai donné le prix d'un véhicule...

M. Ahmed El Ktibi.- Cela signifie donc que des efforts doivent encore être faits dans les années à venir.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En effet.

M. Ahmed El Ktibi.- Ma dernière remarque portera sur le bus 71. Comme chacun le sait, cette ligne est très utilisée et dispose de rampes amovibles. En revanche, il me revient que ces dernières tombent très souvent en panne. Je l'ai d'ailleurs constaté moi-même, et c'est ce qui a motivé mon interpellation.

Les systèmes existants ont parfois tendance à ne pas bien fonctionner. À titre d'exemple, pas plus tard que dimanche dernier, il y avait un spectacle pour jeunes au Cirque royal. J'y étais présent avec ma fille et un monsieur en chaise roulante est arrivé avec beaucoup de retard. Il se fait que je connaissais l'accompagnateur de ce monsieur. Il m'a dit avoir connu des problèmes avec le bus 71. Ils ont donc dû venir à pied du centre-ville au Cirque royal.

Ce sont des cas concrets. Si l'on pouvait améliorer les mécanismes ainsi que le fonctionnement de ces mécanismes, ce serait une bonne chose.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis entièrement d'accord avec vous. Je puis vous assurer que nos véhicules sont très bien entretenus, mais des défaillances techniques sont toujours possibles. C'est dommage, et si on peut les éviter, on doit effectivement le faire.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de resultaten van de tevredenheidsenquête bij de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIN ÖZKARA,

betreffende "de barometer 2010 over de tevredenheid bij de MIVB-reizigers".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DE RIDDER,

betreffende "de resultaten van de MIVB-tevredenheidsbarometer 2010".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

betreffende "de barometer van de MIVB: minder tevredenheid bij de reizigers".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De jaren gaan voorbij en zien er bijna eender uit. Voor ons ligt de tevredenheidsbarometer - of liever de ontevredenheidsbarometer van de MIVB-gebruikers. Het jaar 2009 was niet denderend, 2010 toont een dalende trend. Daar kunnen we moeilijk om juichen.*

Het is interessant na te gaan wat er ten opzichte van 2009 is veranderd en wat tevergeefs is ondernomen om de gebruiker tevreden te stellen want dat was verloren moeite. Andere initiatieven hadden de tevredenheid misschien wel gunstig beïnvloed.

De vraag is ook of de vragenlijst is veranderd. Worden de resultaten op dezelfde manier voorgesteld? Om de barometers onderling te kunnen vergelijken is een stabiel model noodzakelijk. Dat is een methodologische kwestie.

Opvallend is dat de Brusselaars veel minder tevreden zijn dan de pendelaars. Dat is begrijpelijk want de grootste bronnen van ergernis betreffen de daluren, de avonduren en de weekends. Dan zijn

concernant "les résultats de l'enquête de satisfaction de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. EMIN ÖZKARA,

concernant "le baromètre 2010 de satisfaction des usagers de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DE RIDDER,

concernant "les résultats du baromètre de satisfaction 2010 de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

concernant "le baromètre de la STIB : la baisse de satisfaction des voyageurs".

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

Mme Céline Delforge.- Les années se suivent et se ressemblent presque, puisque nous voilà face aux piètres résultats de l'annuel baromètre de satisfaction - ou plutôt d'insatisfaction - des usagers de la STIB. L'année 2009 n'était pas fameuse, et l'année 2010 montre que la satisfaction de la clientèle est encore plus basse que précédemment. On ne peut certainement pas s'en réjouir.

Il serait intéressant de voir ce qui a changé et ce qui est resté pareil entre 2009 et 2010, ainsi que ce qui a éventuellement été fait, en vain, pour améliorer la satisfaction des usagers. Des initiatives qui vont dans le mauvais sens sont des efforts perdus. D'autre part, peut-être certaines pistes non suivies auraient-elles permis d'améliorer, ou du moins de stabiliser l'impression des usagers.

Il importe de voir où sont les évolutions négatives, et nous l'espérons, aussi positives. En outre, le questionnaire a-t-il ou non été modifié par rapport à celui de l'année précédente ? Et la présentation des résultats est-elle similaire ? Si l'on veut pouvoir comparer durablement ces baromètres, il faut un modèle stable. Cependant, c'est là plutôt une

het meestal Brusselaars die van het openbaar vervoer gebruikmaken en is de frequentie soms extreem laag. De stroomonderbrekingen maken het nog wat erger.

De gebruikers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, zijn minder tevreden dan degenen die dat niet zijn. De afhankelijke gebruiker is degene die niet over een auto beschikt. Dat is onrustwekkend, maar heeft natuurlijk te maken met de ontevredenheid over de frequentie tijdens de daluren.

De tevredenheid hangt ook af van het transportmiddel. Bussen hebben een slechte reputatie maar zijn flexibel, waardoor ze een bepaald gebied fijnmazig kunnen bedienen. Nochtans scoren ze het laagst. De metro verschaft het meeste tevredenheid, al kunnen we niet overal metro's aanleggen en de eerste jaren zeker niet in alle Brusselse wijken.

De metro bedient de grote activiteitencentra. Dat is perfect voor mensen die voor hun woon-werkverkeer vanuit een of ander station vertrekken. Maar het wagenpark neemt toe omdat de alternatieven afkalven.

De tram zit er tussenin. Als we willen dat mensen in de voertuigen maximaal kunnen uitrusten en de Brusselse tevredenheidsbarometer stijgt, moeten de resultaten dringend beter worden.

Fiscaal dragen Brusselaars gevoelig meer bij tot de MIVB dan de niet-Brusselaars. Het is dus niet meer dan rechtvaardig dat ze er even veel voordeel uithalen. Dat vergt zowel juiste diagnoses als de nodige investeringen.

Welke lering wordt uit deze resultaten getrokken? Ik wil niet nog eens horen dat er te weinig eigen beddingen zijn of dat de gemeenten tegenwerken. We weten dat het tien keer beter kan. Gisteren zat ik op een bus tijdens de daluren en ben van terminus tot terminus meegereden. De bus is op tijd vertrokken, de rit verliep zonder incidenten maar de bus was elf minuten te laat aan de terminus.

De doorlooptijden op papier komen niet overeen met de reële tijden.

En dan heb ik het nog niet over de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs. Ze hebben niet de minste pauze tussen twee trajecten in. De dienstregeling op papier is dus fake. We kunnen de

question méthodologique.

Ce qui m'avait fort marquée dans les résultats précédents, c'était que les usagers bruxellois étaient nettement moins satisfaits du réseau que les navetteurs. Ce n'était guère compliqué à comprendre quand on constatait que les plus grandes sources d'insatisfaction touchaient à la fois aux heures creuses, aux heures de soirée et aux heures de week-end, c'est-à-dire aux moments où ce sont principalement les Bruxellois qui utilisent les transports en commun, aux fréquences alors parfois pathétiques. D'autant qu'avec l'augmentation des ruptures de charge, les temps d'attente sont souvent multipliés par deux ou trois.

Les usagers captifs étaient également moins satisfaits que les usagers non captifs. Les usagers captifs, en gros, sont ceux qui n'ont pas de voiture. Or, dans une politique de mobilité bien pensée, l'idéal est que les gens aient de moins en moins de voitures personnelles, quitte à recourir à d'autres systèmes comme les voitures partagées. C'est donc inquiétant, et évidemment à mettre en rapport avec l'insatisfaction des usagers hors des heures de pointe.

Enfin, on constate que l'insatisfaction varie d'un mode à l'autre. Ainsi, le réseau des bus, qui a cette réputation de parent pauvre, mais aussi cette flexibilité qui lui permet de desservir le plus finement un territoire, est celui qui apporte le moins de satisfaction. Et c'est le métro - celui qu'on ne peut pas implanter partout, et qui ne pourra pas, au moins avant quelques décennies, desservir tous les quartiers de Bruxelles - qui satisfait le plus ses usagers.

Par contre, c'est en le métro qui dessert les grands pôles d'activité. Pour les gens qui font juste un trajet domicile-travail depuis une gare ou l'extérieur, c'est parfait. Toutefois, en attendant, le taux de motorisation grimpe parce que les solutions alternatives se dégradent.

Le tram est entre les deux. Si l'on veut que les gens puissent au maximum se reposer sur les transports en commun, si l'on veut que le taux de satisfaction des Bruxellois augmente, il est impératif d'améliorer les résultats.

Rappelons que, fiscalement, les Bruxellois contribuent considérablement plus que les non-

frequentie op papier gerust verhogen maar de situatie verergert alleen maar.

Concrete antwoorden zijn dus absoluut noodzakelijk. De schuld kan niet telkens op de rug van de gemeenten worden geschoven of van de politie omdat deze de verkeersregels niet zou doen naleven.

Intussen ben ik er heilig van overtuigd dat de MIVB de middelen heeft om de hele zaak beter aan te pakken. Dat impliceert dat vroeg of laat over het netwerk moet worden nagedacht. Wat moet er gebeuren opdat de nodige middelen in het type openbaar vervoer wordt geïnvesteerd dat de Brusselaars het meest ten goede komt?

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

De heer Emin Özkara (*in het Frans*).- *De MIVB nam van oktober tot november 2010 tevredenheids-*

Bruxellois au financement de la STIB : ce ne serait que justice qu'ils en retirent un bénéfice au moins équivalent à celui des autres usagers. Tout ceci nécessite des diagnostics et des investissements.

J'aimerais donc savoir, outre la différence entre les modes, quels enseignements concrets sont tirés de ces résultats.

Je n'ai pas envie d'entendre une fois de plus ce discours selon lequel il n'y a pas assez de sites propres, les communes bloquent... On le sait, ça pourrait être dix fois mieux. Néanmoins, hier, je me suis retrouvée en heure creuse dans un bus, de terminus à terminus. Il est parti à l'heure, il n'y a pas eu d'incident de parcours particulier, et il est arrivé au terminus avec onze minutes de retard. Je me permets de soupçonner que le temps de parcours papier n'est pas adapté au temps de parcours en conditions réelles : ce bus est arrivé à son terminus cinq minutes après qu'il aurait dû le quitter.

Je passe sur les conditions de travail des chauffeurs, qui n'ont plus la moindre pause entre deux trajets. Cela veut dire qu'on a des horaires papier bidons ! On peut encore augmenter les fréquences sur papier mais, pour les gens, la situation est de plus en plus catastrophique.

Il devient impératif d'avoir sur ce sujet des réponses concrètes, et non d'entendre rejeter à chaque fois la faute sur les communes peu enclines à soutenir les transports en commun, sur la police qui ne fait pas respecter les règles de circulation... Même si nous sommes bien d'accord, et même si l'on pourrait s'activer beaucoup plus dans un chantage aux subsides.

En attendant, je reste intimement persuadée que la STIB a les moyens, en son sein, d'améliorer clairement tout cela. Cela implique évidemment des questions de philosophie de réseau qu'il faudra se poser tôt ou tard. Comment fait-on pour se donner les moyens, dans le cadre d'un réseau de service public, de réinvestir dans les modes qui sont les plus utiles à l'ensemble des Bruxellois ?

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

M. Emin Özkara.- Comme chaque année, la Société de transports intercommunaux bruxellois

enquêtes af bij 8.565 klanten. Uit de resultaten blijkt dat ze minder tevreden zijn dan de vorige jaren.

Volgens de MIVB ligt de ontevredenheid van de klanten aan meerdere oorzaken, waaronder de toename van de bevolking, het stijgende aantal klanten, de economische crisis en sociale media.

In het algemeen geven klanten de voorkeur aan trams en bussen boven metro's. Punten van kritiek inzake bussen zijn onder meer het gebrek aan stiptheid, slechte aansluitingen en een onvoldoende frequentie. Metro's en trams zijn meer in trek, maar toch is er kritiek op de veiligheid, het comfort enzovoort.

Mevrouw Grouwels, welke maatregelen neemt u om de tevredenheid te verbeteren en oplossingen te zoeken voor het toenemende aantal klanten?

Hoe zult u het openbaar vervoer aantrekkelijker maken?

Hoe zult u de frequentie 's avonds opdrijven en de veiligheid en informatieverstrekking verbeteren?

Hoe zult u de bussen aantrekkelijker maken?

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

De heer Paul De Ridder.- Een degelijk openbaar vervoer is het beste middel om het gebruik van de wagen in de stad te beperken. In het Brussels

mène une enquête de satisfaction concernant les services proposés à ses usagers via son site internet et des formulaires sur papier. L'an dernier, la STIB a sondé 8.565 usagers des transports en commun entre fin octobre et fin novembre 2010. De cette enquête, nous pouvons constater que les usagers de la STIB ont été moins satisfaits en 2010 (5,4/10) qu'en 2009 (5,5/10).

La STIB justifie l'insatisfaction de ses usagers par plusieurs paramètres, dont l'augmentation importante de la pression démographique à Bruxelles, l'importante augmentation de fréquentation - 21 millions d'usagers supplémentaires -, la crise économique ou encore les médias sociaux.

De manière générale, les usagers sont mécontents des bus et préfèrent de loin le tram et le métro. Les critiques les plus fréquentes à l'égard des bus sont, entre autres, le manque de ponctualité, les correspondances inadéquates et les fréquences. Le métro et le tram sont plébiscités, mais avec quelques critiques dont la sécurité sur le réseau, les indicateurs de temps, l'offre en soirée, le confort et l'information orale. Toutefois, les usagers ont pointé des améliorations significatives apportées à la fréquence et à la ponctualité dans le métro.

De manière plus large, Madame la ministre, pouvez-vous apporter des précisions sur les politiques pour améliorer la satisfaction des usagers, ainsi que sur des alternatives cohérentes pour répondre aux enjeux liés à la démographie ?

Quels dispositifs spécifiques allez-vous mettre en place pour rendre les transports en commun plus attractifs pour les Bruxellois ?

Quelles mesures allez-vous prendre pour améliorer la fréquence en soirée, la sécurité sur le réseau et l'information aux usagers ?

Enfin, quelles améliorations comptez-vous apporter au réseau de bus pour le rendre plus attractif ?

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

M. Paul De Ridder (en néerlandais).- De fin octobre à fin novembre 2010, la STIB a sondé, comme chaque année, la perception de la qualité

regeerakkoord staat dan ook terecht: "Een verbetering van de frequentie, van de regelmatigheid en van de reissnelheid van de MIVB is essentieel". Elders luidt het: "In de gevallen waarbij het nog steeds nodig is over te stappen, moeten de veiligheid, de wachthuisjes voor de passagiers, de aansluitingen en de real time informatie over de wachttijden van onberispelijke kwaliteit zijn."

Daarom peilt de MIVB elk jaar met een enquête bij haar klanten naar hun perceptie van de kwaliteit van de dienstverlening. Deze zogenaamde barometer wordt gerealiseerd in samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het kader van het beheerscontract. De barometer laat de MIVB toe de sterke en zwakke punten te meten en, waar nodig, het beleid bij te sturen met doeltreffende maatregelen.

Van eind oktober tot eind november 2010 konden de klanten hun mening geven. Dit gebeurde hetzij schriftelijk op papier, hetzij via de website van de MIVB. Niet minder dan 8.565 klanten maakten hun mening bekend.

Blijkbaar is de tevredenheid van de MIVB-gebruikers het afgelopen jaar lichtjes gedaald van 5,5 naar 5,4 op 10. De score van de metro is verbeterd van 5,5 naar 5,8. Trams scoren even goed op de tevredenheidsschaal, namelijk 5,5. Vooral bussen scoren minder goed, van 5,7 naar 5,4.

Volgens MIVB adjunct-directeur-generaal Kris Lauwers vloeien de problemen deels voort uit het feit dat de Brusselse regering de beheersovereenkomst niet naleeft. Hij stelt het volgende: "Heel wat problemen vallen op te lossen met meer bussen. Maar vorig jaar is de Brusselse regering haar contract niet nagekomen. Ze heeft ons 14 miljoen euro te weinig betaald. Dat voel je op het net. Ik houd mijn hart vast voor 2011. Want dit jaar heeft de regering niet minder dan 23 miljoen euro achtergehouden die ze ons had moeten geven conform het beheerscontract. Terwijl we integendeel meer middelen moeten krijgen om de frequentie te verhogen."

Een gelijkaardige mening verwoordt MIVB-directeur Alain Flausch op brusselnieuws.be. Op de webstek van de MIVB staat te lezen dat "de tevredenheid in de ruime zin van het woord alleen maar kan worden verbeterd met de medewerking van de verschillende betrokken partijen in een

de ses services auprès de pas moins de 8.565 clients.

Apparemment, la satisfaction des usagers de la STIB a légèrement diminué l'année dernière, passant de 5,5 à 5,4 sur 10. Le score du métro s'est amélioré de 5,5 à 5,8. Les trams conservent leur score de 5,5, tandis que les bus régressent, de 5,7 à 5,4.

Selon le directeur général adjoint de la STIB, Kris Lauwers, les problèmes s'expliquent en partie par le non-respect du contrat de gestion par le gouvernement bruxellois. En effet, selon lui, la plupart des problèmes seraient résolus avec la mise en service de davantage de bus. Or, l'année dernière, le gouvernement bruxellois a payé 14 millions d'euros de moins que prévu dans le contrat de gestion et, cette année, il a déjà retenu 23 millions d'euros.

Le directeur de la STIB, Alain Flausch, abonde dans le même sens, affirmant que l'on ne pourra améliorer la satisfaction qu'avec la collaboration des différentes parties concernées et dans un contexte budgétaire ambitieux.

Êtes-vous d'accord avec les déclarations du directeur général adjoint de la STIB ? Est-il exact que les accords financiers des contrats de gestion de 2010 et de 2011 n'ont pas été respectés ? Cela changera-t-il en 2012 ? Veillerez-vous à créer un "contexte budgétaire ambitieux", comme le demande la STIB ?

La ministre a fait savoir précédemment qu'elle investira en 2011 près de 76 millions d'euros dans les infrastructures des transports publics bruxellois. Ce montant doit servir à des travaux de réparation, à l'amélioration du réseau et à des études sur l'extension du réseau ou l'optimalisation de la fréquence.

Se basant sur les résultats de l'enquête de satisfaction, la STIB estime qu'une série de projets pour 2011 et après devront répondre aux demandes du voyageur.

Pour quelles solutions a-t-on opté ? Quel calendrier la ministre suit-elle pour mettre en œuvre les différentes mesures destinées aux lignes de tram et de bus ? Quels sont les budgets prévus ?

ambitieuze budgettaire context."

Bent u het eens met de uitspraken van de adjunct-directeur-generaal van de MIVB? Klopt het dat de financiële afspraken uit het beheerscontract in 2010 en 2011 niet nageleefd werden? Zal dat in 2012 veranderen? Zult u zorgen voor een 'ambitieuze budgettaire context' zoals de MIVB vraagt?

De minister liet eerder al weten dat ze in 2011 bijna 76 miljoen euro in de infrastructuur van het Brussels openbaar vervoer investeert. Dat bedrag dient voor herstellingswerken, de verbetering van het netwerk zoals het plaatsen van liften of het vernieuwen van stations en studies over de uitbreiding van het netwerk of de optimalisering van de frequentie.

Zich baserend op de resultaten van het tevredenheidsonderzoek, meent de MIVB dat een aantal plannen voor 2011 en later moeten inspelen op de vragen van de reiziger: "Talloze oplossingen werden of worden aangebracht in 2011 om bepaalde lijnen met hoge frequentie te verbeteren. (...) De reisweg van verschillende buslijnen wordt herzien met bijvoorbeeld de verbetering van de frequenties op de noord-westlijnen 13 en 14 en een verhoging van de frequenties van de bussen 48 en 64."

Voor welke oplossingen werd er geopteerd? Welke timing stelt de minister voorop om de verschillende maatregelen voor tram- en buslijnen uit te voeren? In welke budgetten is hiervoor voorzien?

Volgens het regeerakkoord heeft de minister de bedoeling de reistijd in te korten door nieuwe eigen banen aan te leggen voor het openbaar vervoer en trams, bussen en voertuigen van de DBDMH uit te rusten met afstandsbediening die toelaat verkeerslichten op groen te zetten voor het openbaar vervoer.

Welke concrete plannen heeft de minister inzake de afzonderlijke busbanen en de beïnvloeding van de verkeerslichten? Hoever staat het met deze aanpassing?

In het regeerakkoord staat verder: "Over de naleving van de regels betreffende het prioritaire karakter van de wegen die zijn voorbehouden aan het openbaar vervoer zal overleg worden gepleegd tussen het gewest en de verscheidene bevoegde

Selon l'accord de gouvernement, la ministre veut réduire les temps de parcours en aménageant de nouvelles bandes et en équipant les trams, bus et véhicules du SIAMU de commandes à distance permettant de faire passer les feux de signalisation au vert.

Quels sont les plans concrets de la ministre concernant l'aménagement de bandes bus séparées et la commande des feux de signalisation ? Où en sont ces adaptations ?

Concernant le respect du caractère prioritaire des voiries réservées aux transports publics, l'accord de gouvernement évoquait une concertation entre la Région et les différentes autorités compétentes en vue d'améliorer la vitesse commerciale et les conditions de sécurité. Où en êtes-vous et quels sont les résultats ?

Par ailleurs, ce baromètre de la satisfaction comprend aussi l'évaluation de certains critères. Ainsi, si la conduite des chauffeurs de métro et les informations liées au plan du réseau ont été évaluées positivement, la sécurité dans le métro et aux arrêts de surface le soir a reçu une évaluation négative. De plus, il est impossible de comparer l'évaluation de ces critères avec celles des années précédentes. La ministre peut-elle nous fournir ces chiffres ?

overheden om de reïssnelheid en de veiligheidsvoorwaarden voor het gebruik van de wegenis te verbeteren." Welk overleg hebt u al gepleegd en tot welke resultaten heeft dit geleid?

Naast de onderzoeksresultaten bevat de tevredenheidsbarometer ook een aantal negatieve en positieve evaluaties van bepaalde criteria. Zo werden het rijgedrag van de metrochauffeurs en de informatie op het netplan positief geëvalueerd. Dit geldt jammer genoeg niet voor de veiligheid 's avonds op de metro en aan de bovengrondse haltes. Bovendien is het onmogelijk de evaluaties van deze criteria te vergelijken met die van vorige jaren. Kan de minister ons deze cijfers bezorgen?

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Uit de resultaten van de tevredenheidsenquête van 2010 blijkt dat de klanten van de MIVB steeds minder tevreden zijn.*

De MIVB had nochtans beloofd dat er verbetering zou komen met de voltooiing van metrolijn 2. Dat is niet het geval.

Ook is gebleken dat het aantal deelnemers aan de enquête is gedaald in vergelijking met 2009. Het wijst erop dat klanten de indruk hebben dat de MIVB toch geen rekening houdt met hun mening.

De MIVB verklaart de afnemende tevredenheid door de bevolkingstoename, met de bijhorende files en het toenemende aantal klanten.

Volgens mij houdt die uitleg geen steek. De MIVB legt de fout bij de files en schuift de verantwoordelijkheid door.

Sinds 2009 is er veel gewijzigd aan het netwerk van de MIVB en moeten klanten veel vaker overstappen. Dat is een van de redenen waarom ze ontevreden zijn. Ook het gebrek aan stiptheid is een bron van frustratie. Volgens specialisten van de MIVB kan de stiptheid nochtans worden verbeterd door meer lijnen op te splitsen. Wel, het bewijs is geleverd dat dat niet werkt.

Ik las in de pers dat trams en bussen slechts een gemiddelde snelheid van 17 km/u halen, terwijl ze in andere steden vlotter rijden. Hoewel de MIVB

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- L'enquête de satisfaction menée par la STIB vient d'être communiquée pour l'année 2010 et le résultat montre une nouvelle diminution du nombre de passagers satisfaits. En effet, par rapport à 2009, la cote de satisfaction qui était de 5,5/10 - déjà en retrait par rapport à 2008 qui avait fourni un score de 6,1/10 - passe en 2010 à 5,4/10.

La STIB avait annoncé monts et merveilles lors de la mise en service du bouclage de la Petite ceinture. Il faut reconnaître que le miracle ne s'est pas produit. Malgré l'existence de la station de Bruxelles-Ouest, les chiffres de satisfaction mettent en évidence que le service offert par la STIB en 2010 a déçu les utilisateurs.

On constate également que la participation du nombre de personnes au sondage s'est nettement réduite par rapport à 2009, ce qui est un message supplémentaire de l'usager qui, malgré le large battage médiatique déployé par la STIB pour inciter à participer à l'enquête de satisfaction, éprouve la pénible frustration de n'être pas entendu par la STIB dans ses attentes de desserte du réseau.

Comme justification à cette baisse de satisfaction, la STIB invoque "un contexte difficile qui est l'augmentation importante de la pression démographique à Bruxelles, année record en termes de congestion et d'embouteillages (...) et une importante augmentation de fréquentation".

Pour moi, cette justification ne tient pas la route. La

trambeddingen en busstroken heeft ingevoerd en het Vicom-programma heeft ingevoerd om de reissnelheid te bevorderen, gaat het openbaar vervoer steeds trager.

De woordvoerder van de MIVB wijst er terecht op dat de beperkte reissnelheid ertoe leidt dat klanten niet kunnen worden overtuigd om de auto aan de kant te laten staan. Als je trouwens rekening houdt met de wachttijden om over te stappen, is de reële gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer nog een stuk lager dan 17 km/u.

In de regeringsverklaring staat nochtans dat ernaar wordt gestreefd dat klanten zo weinig mogelijk moeten overstappen op het openbaar vervoer. Opgesplitste lijnen worden nochtans niet opnieuw samengevoegd. Het is niet te verwonderen dat de tevredenheid erop achteruit gaat.

Het voltooiën van metrolijn 2 ging met wat problemen gepaard. Het invoeren van een nieuwe nummering van de lijnen leidde ertoe dat klanten minder gemakkelijk hun weg vinden op het netwerk. Ook het feit dat metrohalte Simonis nu de eindhalte van twee lijnen is, werkt verwarrend. De MIVB laat lijn 2 op bepaalde tijdstippen doorrijden naar de Heizel. Wordt daarmee niet impliciet erkend dat de huidige situatie onoverzichtelijk is?

De MIVB moet dringend nagaan waarom de klanten ontevreden zijn en de problemen oplossen.

Welke maatregelen werden er in 2010 genomen om de reissnelheid van trams en bussen te verbeteren? Hoe zit het met het Vicom-programma en wat staat er nog te gebeuren in 2011? Waar mogen we in 2011 trambeddingen en busstroken verwachten? Welke opgesplitste lijnen worden weer samengevoegd?

STIB invoque une augmentation de fréquentation et y associe le fait de congestion et d'embouteillages record en 2010. On aimerait y voir clair dans ces affirmations qui tentent de rejeter la faute sur d'autres niveaux de pouvoir.

De façon incontestable, le réseau tel qu'il a été configuré depuis 2009 avec ses infernales ruptures de charge (notamment à Churchill, Lemonnier, Rogier et Legrand/Louise) est mal digéré par les usagers qui ne trouvent pas dans le réseau de surface actuel des conditions de déplacement confortables. Les ruptures de charge sont une source notoire d'insatisfaction que la STIB continue d'ignorer. L'enquête fait apparaître l'insatisfaction marquée pour le manque de ponctualité, ce qui devait être amélioré, suivant les spécialistes de la STIB, par l'instauration des ruptures de charge. La preuve en est désormais faite : les ruptures de charge n'améliorent pas la ponctualité et, pire, elles présentent le lourd désagrément pour l'utilisateur d'augmenter inutilement son temps de parcours.

On apprend par la presse que la vitesse des trams et bus ne parvient pas à dépasser les 17 km/h alors que dans d'autres villes, comme à Strasbourg, le tram a une vitesse commerciale supérieure à 20 km/h. Le score bruxellois est piètre, alors que la STIB a multiplié le nombre de sites propres pour trams et bus au cours des dernières années et qu'elle avait annoncé une amélioration de la vitesse commerciale grâce à la mise en place de Vicom.

On ne peut qu'abonder dans le sens du porte-parole de la STIB quand il admet que la faible vitesse commerciale des véhicules "éloigne des clients, qui ne sont plus attirés par rapport au transport individuel". En effet, dans la réalité, si l'on tient compte des ruptures de charge, la réelle vitesse de déplacement de l'utilisateur du transport public se trouve bien en-deçà des 17 km/h, vu l'allongement des temps de parcours ainsi imposés à la clientèle.

On attend en vain que le ministre respecte l'engagement pris dans la déclaration gouvernementale de réduire le nombre de ruptures de charge. À ce jour, aucune, absolument aucune rupture de charge n'a été supprimée. Est-il surprenant dès lors que le résultat de l'enquête de satisfaction dégringole d'année en année ?

Pour ce qui est du métro, la mise en service du bouclage de la Petite ceinture a connu quelques

errements et un manque de lisibilité du réseau dû notamment à la réorganisation des numéros de lignes laissant l'utilisateur désorienté, notamment avec le double terminus à la station Simonis. La STIB n'a-t-elle pas reconnu implicitement ce manque de clarté du réseau en allongeant à certaines heures la ligne 2 jusqu'au Heysel ?

Il est grand temps pour la STIB de se ressaisir et d'entamer un examen objectif des points engendrant l'insatisfaction de sa clientèle et d'y apporter les correctifs nécessaires.

Quelles ont été les réelles améliorations apportées au réseau de la STIB en 2010 pour augmenter la vitesse commerciale des trams et des bus ? Où en est le degré d'avancement du programme Vicom et que reste-t-il à faire en 2011 ? Quel est le programme 2011 des mises en site propre des bus et trams ? Quelles seront les ruptures de charge qui seront revues afin d'améliorer les conditions de déplacement de nos concitoyens ?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Kent u het profiel van de respondenten? Ik kom regelmatig in contact met mensen die bijvoorbeeld een uitgesproken mening hebben over de MIVB, maar die er maar zelden gebruik van maken. Het kan zijn dat de bevroegden effectief klanten van de MIVB zijn, maar het is toch goed om dat te weten.

Verder zijn er mensen die vooral in de spits het openbaar vervoer nemen voor het woon-werkverkeer. Die categorie heeft een totaal ander profiel dan diegenen die het elke dag en dus ook 's avonds gebruiken. Het zou goed zijn om te preciseren wie van de 8.000 respondenten geantwoord heeft. De voornaamste zaak is welke lessen uit het onderzoek worden getrokken. Het is altijd goed om een tevredenheidsbarometer serieus te nemen, hoe beperkt die ook moge zijn. Doorgaans zijn het wel dezelfde opmerkingen die naar voren komen, bijvoorbeeld het feit dat de frequenties in het weekend onvoldoende zijn of dat er geen nachtnetwerk is. Verder zijn er de opmerkingen over de netheid en de stank in een aantal stations,

Discussion conjointe

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Quel est le profil des personnes qui ont répondu ? S'agit-il de clients réguliers de la STIB ? Ceux qui recourent aux transports en commun uniquement aux heures de pointe ont un profil totalement différent de ceux qui le font aussi en soirée. Il serait donc bon d'avoir des précisions sur les 8.000 personnes qui ont répondu.*

Quels enseignements pouvons-nous tirer de cette étude ? Ce sont généralement les mêmes remarques qui reviennent, comme l'insuffisance des fréquences pendant le week-end ou l'absence d'un réseau de nuit. D'autres pointent l'absence de propreté et la puanteur dans certaines stations.

Pour pouvoir réduire de 20% le trafic automobile, comme le prévoit le Plan Iris 2, nous devons proposer des alternatives suffisamment cohérentes, qui incitent les automobilistes à utiliser les transports en commun. Après deux expériences malheureuses, l'utilisateur d'un jour ne sera pas tenté par une troisième expérience. Nous devons

enzovoort.

Het Iris 2-plan zegt dat het autoverkeer met 20 procent moet verminderen, maar dan moeten we goede alternatieven kunnen aanbieden. Men krijgt de mensen niet uit de auto als er geen optimale alternatieven zijn. Iemand die twee keer een slechte ervaring heeft met het openbaar vervoer, zal niet geneigd zijn om er nog een derde keer gebruik van te maken. Het is dan ook zeer belangrijk om uit deze enquête lessen te trekken en prioriteiten te stellen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De tevredenheidsbarometer van 2010 werd opgesteld met behulp van de website van de MIVB en papieren vragenlijsten die op het net en in de Kiosks en Bootiks werden uitgedeeld.

Zo'n 8.565 klanten beantwoordden de elektronische vragenlijst. Bijna 300 mensen gaven hun mening op papier. De overgrote meerderheid van de deelnemers zijn regelmatige klanten van de MIVB. Ik heb echter geen gedetailleerde gegevens bij me over die reizigers en kan nu niet zeggen of het pendelaars of Brusselaars zijn. Misschien kan ik u nog een bijkomend antwoord bezorgen.

(verder in het Frans)

Mevrouw Delforge, omwille van de methodologie hebben we de enquête 2010 ten opzichte van 2009 niet substantieel gewijzigd. Dat biedt natuurlijk voordelen op het vlak van de samenwerking.

(verder in het Nederlands)

Enkele bijkomende vragen werden wel aangepast aan recente ontwikkelingen, bijvoorbeeld over de kennis van Collecto, Mobib en het systeem van derde betaler.

De enquête over 2010 toont aan dat het comfort, de frequentie, het beheer van de overstappen en de stiptheid in deze volgorde de belangrijkste factoren blijven voor de klanten. Over het algemeen blijven de meningen vrij stabiel, waarbij de scores van de metro verbeteren, die van de tram stabiel blijven en die van de bus verslechteren. Regelmatige gebruikers zijn minder opgetogen dan occasionele

absolument tirer des enseignements de cette enquête et établir des priorités.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Le baromètre de satisfaction 2010 a été réalisé via le site internet de la STIB et via des questionnaires papier distribués sur le réseau et dans les Kiosk et les Bootik.*

8.565 clients ont répondu au questionnaire électronique. Un peu moins de 300 personnes ont donné leur avis sous format papier. La grande majorité des participants sont des clients réguliers de la STIB, mais je ne peux pas vous dire aujourd'hui s'il s'agit de navetteurs ou de Bruxellois.

(poursuivant en français)

Mme Delforge, pour des raisons méthodologiques, nous n'avons pas sensiblement modifié l'enquête de 2010 par rapport à sa version de 2009. Cela comporte évidemment des avantages au niveau de la coopération.

(poursuivant en néerlandais)

Certaines questions complémentaires ont été modifiées en fonction d'évolutions récentes, qui concernent par exemple Collecto, Mobib et le système du tiers payant.

Les facteurs les plus importants pour la clientèle restent, dans l'ordre : le confort, la fréquence, la gestion des correspondances et la ponctualité. La tendance est à la stabilité, avec une amélioration des résultats du métro, une stabilisation de ceux du tram et une détérioration de ceux du bus. Les usagers fréquents sont moins satisfaits que les occasionnels et les nouveaux. Les Bruxellois le sont

en nieuwe gebruikers. Brusselaars zijn minder tevreden dan pendelaars en het aanbod na 20 uur (na 24 uur voor Noctis) scoort het laagst qua tevredenheid.

(verder in het Frans)

Reizigersinfo, de commerciële houding van het personeel, de stijl van de chauffeurs en veiligheid overdag scoren goed.

De nieuwe informatie-instrumenten, correspondentiepolen of toegangsgates, worden door de reizigers ten zeerste op prijs gesteld.

De goede score van Collecto, de collectieve taxi, toont aan dat er een echte complementariteit bestaat tussen de diensten die in Brussel 's nachts worden aangeboden.

Comfort tijdens het wachten, info aan stopplaatsen, het geherstructureerde Noctisnetwerk, de aansluitingen 's avonds en tijdens het weekend, de stiptheid, de netheid in metrostations en fietsstations in de buurt van stopplaatsen, scoren minder goed.

Veiligheid overdag scoort goed. De cijfers zijn stabiel voor ondergrondse stations en stopplaatsen, er is een lichte verbetering merkbaar voor de metro en de tram en een lichte daling voor de bus.

's Avonds scoort veiligheid het slechtst vooral voor de busstations en de metro. Tram en metro verbeteren hun score lichtjes. Bussen scoren altijd het hoogst terwijl de metro 's avonds minder goede resultaten boekt.

De tevredenheidsbarometer is een goede indicator voor wat klanten belangrijk vinden, maar dat komt maar zelden overeen met de inspanningen die de MIVB en het gewest zich getroosten om de dienstverlening te verbeteren.

(verder in het Nederlands)

De resultaten zijn anoniem maar de kenmerken van de respondenten werden wel vastgelegd. Van hen was 87% Franstalig, 50% bedienden, 16% studenten, 10% kaderleden. Van de respondenten bezit 62% een wagen, gebruikt 61% het openbaar vervoer voor beroepsdoeleinden en gebruikt 67% het openbaar vervoer meer dan 10 maal per week. De abonnees maken 60% uit van de enquête, de

moins que les navetteurs. Les fréquences après 20 h (24 h pour Noctis) obtiennent la satisfaction la plus basse.

(poursuivant en français)

L'information des voyageurs, en particulier dans le métro, mais aussi sur le site web, l'attitude commerciale du personnel, le style de conduite des chauffeurs et la sécurité la journée obtiennent de bons scores.

Les innovations mises en place en 2010, telles que les nouveaux outils d'information en temps réel, les pôles de correspondances ou encore les portillons d'accès ont été fortement appréciés par les voyageurs, ainsi qu'en témoignent les différents baromètres réalisés.

Le bon score du service de taxi collectif Collecto montre qu'il existe une réelle complémentarité entre les services offerts la nuit à Bruxelles.

Le confort de l'attente et l'information aux arrêts de bus, le réseau Noctis restructuré, les correspondances en soirée et le week-end, la ponctualité, la propreté dans les stations de métro et l'accessibilité des véhicules aux vélos reçoivent des scores moins bons.

La sécurité obtient encore un score général de 5,8. La sécurité la journée est mieux jugée : les chiffres sont stables pour la station et l'arrêt souterrain, il y a un léger mieux pour le métro et le tram, et une légère diminution pour le bus.

La sécurité en soirée obtient encore de pires résultats : on constate une légère diminution pour la station de bus et de métro et un résultat stable pour l'arrêt en souterrain. Le tram et le métro améliorent légèrement leurs scores. Le bus obtient toujours le plus haut score, tant en journée qu'en soirée, tandis que le métro obtient les moins bons résultats en soirée.

Les résultats du baromètre de satisfaction donnent donc une bonne indication de ce que les clients estiment important, mais ne récompensent que rarement les efforts fournis par la STIB et la Région afin d'améliorer le service offert aux clients.

(poursuivant en néerlandais)

personen die reizen tijdens de week en tijdens de spitsuren maken 98% van de enquête uit. Dit profiel is de voorbije jaren niet veranderd.

(verder in het Frans)

In 2010 zijn er verschillende ingrepen gebeurd om de commerciële snelheid van tram en bus op te voeren: aparte rijbanen, tegenrichtingen, aanleg van stopplaatsen en terminussen, stoplichten.

Talrijke projecten van het in de huidige beheers-overeenkomst voorziene Vicomprogramma zijn al uitgevoerd, of in uitvoering. 23 projecten zijn amper opgeschoten. Ik betreur dat. Het zou interessant zijn er de oorzaken van op te sporen.

In 2011 zijn de inspanningen voortgezet. In samenspraak met de gemeenten is beslist een prioriteitenlijst voor het openbaar vervoer op te stellen. Dat vergt een minutieuze voorbereiding. Nog andere infrastructuurmaatregelen zijn getroffen meestal om de snelheid te beperken en er komen ook meer politiecontroles. Sommige assen zijn al prioritair.

Er is ook een zekere weerstand merkbaar. De vrees ten aanzien van Vicomaatregelen bestaat al enkele jaren en bereikt een jammerlijk hoogtepunt met de recente polemiek over de heraanleg van de Elsensesteenweg. Toch blijf ik optimistisch over dit belangrijke project.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer De Ridder, we mogen inderdaad de financiële beperkingen niet uit het oog verliezen. Daardoor kunnen we niet zomaar doen wat we zouden willen doen. De reële besparingen van 2010 leidden tot een vermindering van het aanbod en het uitstellen van investeringen en hebben wel degelijk een negatieve impact gehad op de tevredenheid van de klanten.

Hoewel alles gebeurde in overeenstemming met de aanpassingsclausule die in het beheerscontract staat, was het voor de MIVB hierdoor onmogelijk om het hoofd te bieden aan alle uitdagingen uit het regeerakkoord. Dit was een noodmaatregel en ik hoop dat dit geen tweede keer nodig is.

In 2011 konden we een aantal dotaties recupereren en zijn we van plan de opgelopen achterstand in te halen. Hopelijk zullen we in 2012 over de nodige

Les résultats sont anonymes, mais le profil des répondants est connu. Celui-ci n'a pas varié par rapport aux années précédentes. Il s'agit de 87% de francophones, de 50% d'employés, de 16% d'étudiants et de 10% de cadres. Quelque 62% des répondants possèdent une voiture, 61% utilisent les transports en commun à des fins professionnelles, 67% utilisent les transports en commun plus de dix fois par semaine, 60% sont abonnés, 98% voyagent pendant la semaine et aux heures de pointe.

(poursuivant en français)

En 2010, différentes interventions ont ainsi eu lieu et des travaux ont été réalisés sur le réseau afin d'améliorer la vitesse commerciale des trams et des bus, directement grâce à l'aménagement de sites propres et de contresens, et indirectement via l'aménagement d'arrêts, de terminus et de réglages de feux de signalisation. À la fin de l'année 2010, le réseau de tram comptait 70% (sur 90%) de sites protégés et le réseau de bus, 17% (sur 40%).

Quelque 22 projets du programme Vicom prévus dans le contrat de gestion actuel ont été réalisés, 28 projets en sont à différentes phases d'exécution et 23 projets ont à peine progressé. Je le regrette, et il serait intéressant d'analyser les causes de cette inertie.

En 2011, ces efforts seront poursuivis. En outre, il a été procédé, en concertation avec les communes, à l'établissement d'une liste de priorités pour les axes des transports publics. Cela exige une préparation minutieuse, la diffusion d'informations aux personnes concernées ainsi que l'adaptation de la signalisation et d'autres mesures d'infrastructure, principalement de nature à réduire la vitesse, et de mesures d'accompagnement, comme une hausse des contrôles effectués par la police. Un certain nombre d'axes importants ont déjà été considérés comme prioritaires : la chaussée de Neerstalle, la chaussée de Helmet et l'avenue de Jette.

Par ailleurs, une certaine réticence - qui explique peut-être la maigre progression de certains projets - se fait ressentir. Certaines personnes craignent que les véhicules roulent plus rapidement sur des sites propres. Cette réticence qui s'observe depuis quelques années à l'égard des mesures Vicom a atteint une triste apogée avec la récente polémique autour du réaménagement de la chaussée d'Ixelles. Je reste néanmoins optimiste à l'égard de ce projet

middelen beschikken om de ambitie van het gewest waar te maken, namelijk meer en beter openbaar vervoer. Anderzijds hebben we door gerichte, kleinere ingrepen ook verbeteringen verwezenlijkt, met name op het metronet, die door de klanten positief werden geëvalueerd.

(verder in het Frans)

In 2011 zijn nieuwe inspanningen geleverd om klanten te informeren over de reële timing, het aanbod aan te passen, in nieuwe infrastructuur voor trams te voorzien, het rollende materieel te vernieuwen, correspondentiepolen te organiseren, metrostations en bushaltes heraan te leggen, maatregelen te treffen om de commerciële snelheid op te voeren en diens meer.

Ik kan niet alles opnoemen, veel heb ik al aangehaald tijdens de begrotingsbesprekingen en in mijn antwoorden op interpellaties of vragen.

Bovendien is de afschaffing van correspondenties geen taboeonderwerp meer. De MIVB wil onderzoeken of overstappen nog nodig zijn. Dat is blijkbaar een gevoelig onderwerp. Van zodra de commerciële snelheid hoger kan, kunnen sommige correspondenties worden afgeschaft. In Lyon, een vergelijkbare stad, moeten gebruikers vaker overstappen nemen dan in Brussel, maar daarom zijn ze nog niet minder tevreden.

We trachten zo coherent mogelijk te blijven zowel op het vlak van investeringen als van het exploitatiebeleid. We besteden veel aandacht aan het comfort van de reiziger en aan het tijdsschema.

très important et espère le voir avancer rapidement.

(poursuivant en néerlandais)

Il ne faut pas perdre de vue les restrictions budgétaires auxquelles nous sommes confrontés. Les économies de 2010, qui ont conduit à une diminution de l'offre et au report des investissements, ont eu un effet négatif sur la satisfaction des clients. Bien que cela se soit passé conformément à la clause d'adaptation prévue dans le contrat de gestion, la position et les opportunités de la STIB de faire face aux défis posés par l'accord de gouvernement ont été affaiblies.

En 2011, nous avons pu récupérer une série de dotations qui devraient nous permettre de rattrapper le retard. Nous espérons disposer en 2012 des moyens nécessaires pour concrétiser l'ambition de la Région d'optimiser ses transports en commun. Par ailleurs, des améliorations ont été réalisées grâce à des interventions ciblées sur le réseau du métro.

(poursuivant en français)

En 2011, de nouveaux efforts seront fournis pour informer les clients en temps réel, aménager l'offre, prévoir de nouvelles infrastructures pour les trams, renouveler le matériel roulant, organiser les pôles de correspondances, réaménager des stations de métro et des arrêts de bus, prendre les mesures pour améliorer la vitesse commerciale, etc.

Je ne peux vous énumérer toutes les dispositions prévues, mais j'ai déjà eu l'occasion d'en parler plus en détail lors des discussions budgétaires ou en réponse à des questions ou des interpellations.

En outre, la suppression des correspondances ne sera plus un sujet tabou. La STIB veut examiner si des ruptures de charge restent nécessaires et à quelles conditions. Nous savons bien que c'est une question sensible pour les usagers. Toutefois, dès que l'on pourra augmenter la vitesse commerciale, on sera en mesure de supprimer certaines correspondances. À Lyon, ville assez comparable à Bruxelles, les usagers des transports publics doivent prendre plus de correspondances et rien ne dit qu'ils en sont plus mécontents. Le taux de correspondances y est de 1,7% contre 1,36 à Bruxelles.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*):- *Volgens u worden de inspanningen van de MIVB te weinig gewaardeerd. Ik denk dat de MIVB de foute inspanningen doet. De MIVB schuift ook systematisch de verantwoordelijkheid door naar de reizigers en naar de gemeenten.*

De MIVB levert nu al twee jaar dezelfde inspanningen en de gebruikers zijn nog steeds even ontevreden. Het is duidelijk dat de aanpak van de MIVB globaal moet worden herzien.

De problemen bij de overstappen zijn nu gelukkig bespreekbaar geworden. Dat toont aan dat de MIVB bereid is tot verbetering. De reële situatie is echter niet bekend omdat ze niet overeenstemt met de organisatie van het netwerk en de overstappen zoals die door de MIVB werden opgetekend.

Er worden veel investeringen gedaan maar de klant wordt er niet beter op. Het busnetwerk is het minst geliefd. U wilt de haltes verbeteren. De gebruikers willen dat real-time info correct is. De ontevredenheid zal blijven bestaan zolang de uurregeling niet overeenstemt met de realiteit.

Hetzelfde probleem geldt voor de trams, waarvan wordt aangekondigd dat ze om de zeven minuten toekomen, terwijl men vaak meer dan twintig minuten moet wachten.

Ook tijdens de avond en weekends lopen reizigers steeds het risico op twintig minuten vertraging.

Er wordt geïnvesteerd in ondergronds vervoer. Dat is duur en biedt slechts een beperkte geografische dekking. Waarom geniet dit vervoermiddel de voorkeur? Zal het comfort van de reizigers hierdoor werkelijk verbeteren?

Bijna de helft van de Brusselaars verplaatst zich

Nous nous efforçons de rester cohérents, que ce soit dans les investissements financiers ou matériels, ou encore dans notre politique d'exploitation. Nous sommes particulièrement attentifs au confort des passagers et à la gestion du temps. Voilà les objectifs que s'est fixés la STIB pour accroître la satisfaction des usagers.

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

Mme Céline Delforge.- Les réponses que vous apportez au niveau des résultats sont celles que je craignais. Vous déclarez de manière symptomatique : "Les efforts de la STIB sont mal récompensés". Je crois au contraire que la STIB ne fournit pas les efforts adéquats. Ceci résume la philosophie de la STIB par laquelle "l'utilisateur doit s'adapter au réseau" et non le contraire ; "l'utilisateur a mal compris" ou encore "les communes ne font pas ce qu'il faut". Les erreurs incombent toujours aux acteurs extérieurs, et jamais à la STIB.

Lorsqu'on constate après deux ans que, malgré les efforts - mal ciblés - de la STIB, les mêmes tendances s'affirment, les mêmes modes de transport font l'objet d'une insatisfaction permanente de la part des mêmes usagers captifs, en l'occurrence les Bruxellois, il convient alors de partir d'une réflexion globale et non de continuer à appliquer les mêmes recettes qui ne fonctionnent pas.

Lorsque j'entends qu'il n'y aura plus de tabous sur les correspondances, j'en suis ravie. Depuis le temps qu'on le demande. Ceci figure en effet dans l'accord de majorité et dans l'accord de gouvernement. Ceci montre que la STIB souhaite sortir de son "autisme". Il y a certes la réflexion technique sur papier - l'organisation du réseau et de ses correspondances, - mais celle-ci ne correspond pas à la réalité.

Je continue néanmoins à m'inquiéter de l'inadéquation entre les investissements et les taux de satisfaction par mode de déplacement. Le mode de déplacement par bus est le plus mal aimé. Vous prévoyez d'améliorer les arrêts, mais ce qui importe avant tout est d'améliorer le temps réel. Tant que les usagers ne pourront pas bénéficier d'un horaire de bus crédible, avec une fréquence régulière, tant que l'on déplorera des incidents pendant les heures

via het openbaar vervoer. Het is dan ook belangrijker te streven naar kwaliteit dan zich blind te staren op cijfers.

De MIVB wordt gefinancierd met het belastinggeld van de Brusselaars. Brusselaars verdienen het dan ook om zich in aangename omstandigheden in hun stad te kunnen verplaatsen.

creuses et un horaire qui n'est pas respecté dans la réalité, les usagers seront dans une perpétuelle insatisfaction.

Il en va de même pour les trams. Il faut parfois attendre 20 à 25 minutes un tram dont la fréquence annoncée est de 7 minutes, pour voir ensuite deux ou trois trams se suivre directement, même aux heures de pointe. Dans une telle situation, il n'est pas étonnant que les usagers affichent leur mécontentement. Leur colère est légitime, car ils ne peuvent pas compter sur la ponctualité des transports en commun.

Ce problème se présente également en soirée, pendant le week-end et les heures creuses. Le réseau n'est pas suffisamment fonctionnel pour garantir à l'usager de traverser la ville sans devoir subir 20 minutes d'attente. Il s'agit dès lors d'opérer une révolution mentale sur la philosophie du réseau.

J'entends bien que l'on investit dans les transports souterrains. Or, ce mode est onéreux à l'entretien et ne garantit pas une efficacité de la desserte. Pourquoi privilégier ce mode plutôt que les autres ? Ces investissements privilégiant le mode souterrain sont-ils pertinents pour améliorer rapidement les conditions de transports des usagers ? Lorsqu'on parle des conditions de déplacement, on évoque en réalité la vie quotidienne des usagers. Il s'agit de déterminer dans quelle mesure nos déplacements quotidiens, matin et soir, sont agréables.

Il s'agit aussi de définir dans quelle mesure nos activités sont accessibles ou non avec les transports en commun. Les transports en commun constituent le quotidien des 42% de Bruxellois qui ne disposent pas de voiture. Ils conditionnent une part de leur vie. Il s'agit dès lors de mener la réflexion non pas en termes de chiffres, de flux et de capacité, mais bien en qualité. Vous dites que la capacité des véhicules a été augmentée, mais le nombre de voitures et de vélos sur les routes, et des usagers sur les transports publics a également explosé.

Comment améliorer le quotidien des Bruxellois qui paient leurs impôts, dont la STIB constitue un des plus gros budgets ? Il importe de garantir en retour la qualité de leurs transports en commun et d'améliorer leurs conditions de vie, afin qu'ils restent à Bruxelles.

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).*- *Het is verontrustend dat de Brusselaars minder tevreden zijn dan de pendelaars. Ik hoop dat u daarmee rekening zult houden.*

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

De heer Paul De Ridder.- Vinden de klanten de veiligheid 's avonds nu beter of slechter dan vroeger? Hebt u daar cijfers over?

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat het afschaffen van overstappen geen taboe meer zal zijn. De cijfers met betrekking tot het overstappercentage moeten evenwel worden gerelativeerd. De netwerken van beide steden hebben niet dezelfde afmetingen en omvatten niet evenveel kilometers ondergrondse lijnen.*

Het tevredenheidsonderzoek is interessant, maar is pas echt nuttig als er nadien oplossingen worden uitgewerkt en taboes worden doorbroken, met name wat de overstappen betreft.

De MIVB moet de diepere oorzaken aanpakken. Met betrekking tot het Vicomprogramma hebben 23 projecten vertraging opgelopen of zijn nauwelijks opgeschoten. Dat is bijzonder verontrustend. Er is nog zoveel te doen. Waarom geen krachtige maatregelen nemen op korte termijn om die vertraging, die u niet eens kunt verantwoorden, in te halen?

Het tevredenheidsonderzoek moet gepaard gaan met een daadwerkelijk antwoord op de behoeften van de klanten van de MIVB.

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

M. Emin Özkara.- Je tiens à attirer l'attention de la ministre sur le fait qu'il semble que les Bruxellois sont moins satisfaits que les navetteurs. Je trouve ce fait inquiétant et j'aimerais que vous y restiez attentive. Je partage les préoccupations de Mme Delforge et nous resterons vigilants à l'amélioration de la situation.

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

M. Paul De Ridder *(en néerlandais).*- *Comment les clients évaluent-ils la sécurité le soir par rapport aux années précédentes ?*

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Je suis heureux d'apprendre que les ruptures de charge ne sont plus au rang des tabous de notre société de transport public.

Ce qui m'effraie un peu, c'est de parler de coefficient de correspondance. Il faut relativiser ces chiffres, vu la dimension du réseau de transport public et du nombre de kilomètres de réseau souterrain.

Ces enquêtes sont fondamentalement intéressantes, mais si l'on souhaite encore que les gens y participent et en voient l'utilité, il faut fournir un certain nombre de réponses et forcément dépasser le stade des tabous, surtout en ce qui concerne les ruptures de charge.

Il faut aussi s'attaquer à des causes plus profondes. On nous apprend maintenant que 23 projets sont en retard ou à peine avancés concernant Vicom. Je suis assez effrayé, parce qu'on voit finalement qu'il y a encore tant de choses à faire et que certaines réponses sont légères : 28 projets exécutés, 22 réalisés, 28 projets en cours, 23 en retard ou à peine avancés.

Pourquoi ne pas prendre des mesures fortes et à court terme pour remédier à ces retards qu'on ne peut même pas nous justifier ? J'aimerais que cette étude puisse effectivement s'accompagner d'une réponse réelle aux besoins et aux désagréments que

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Momenteel wordt het beheerscontract van de MIVB volledig doorgelicht. Van die gelegenheid zullen we gebruik maken om ook concrete problemen aan te pakken.

Wat mevrouw Delforge aanbrengt, kan nuttig zijn. We zouden hieromtrent over concrete cijfers van op het terrein moeten kunnen beschikken.

We zullen uw opmerkingen overmaken aan de MIVB.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Ik zou graag eindelijk over de cijfers omtrent stiptheid beschikken. Ik vraag daar al zo lang naar.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het is onmogelijk om alle informatie over de stiptheid op alle lijnen in één keer voor te leggen. Als u me zegt op welke lijn de afwijking werd vastgesteld, zal ik aan de MIVB vragen de situatie te onderzoeken en na te gaan of de dienstregeling wel realistisch is.

Uit de antwoorden op de enquête blijkt dat de frequentie van het vervoer moet worden opgedreven en dat de gebruikers de informatie in real time zeer op prijs stellen.

(verder in het Nederlands)

De vraag van de heer De Ridder over de enquête over de veiligheid 's nachts zal ik later beantwoorden, aangezien ik momenteel niet in het bezit ben van de details van het antwoord.

(verder in het Frans)

Alles moet natuurlijk bespreekbaar blijven. De problemen bij het overstappen zullen aandachtig

subissent la clientèle de la STIB, et de manière plus large, nombre des habitants de notre Région.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous sommes en train de faire toute l'analyse du contrat de gestion de la STIB afin d'en préparer un nouveau. Il me semble que c'est un moment important pour ne pas uniquement dessiner les lignes d'action pour l'avenir mais aussi pour gérer les problèmes concrets efficacement.

Les remarques apportées par Mme Delforge sont pertinentes, les schémas théoriques ne correspondent peut-être pas tout à fait à la réalité. Il serait, dès lors, intéressant de nous communiquer ses observations de terrain afin de compléter nos informations.

Nous sommes tout à fait disposés à transmettre à la STIB les constats que vous avez faits sur le terrain.

Mme Céline Delforge.- Je serais déjà ravie d'obtenir les chiffres sur les temps de régulation et de parcours, comme je l'ai demandé à plusieurs reprises par écrit et oralement.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il ne faut pas demander ce genre d'information en une fois, pour toutes les lignes et à chaque moment de l'année, car on ne pourra pas vous les fournir. Commençons par le cas que vous avez cité. Si vous nous donnez les renseignements nécessaires, nous demanderons à la STIB d'examiner ce qui se passe sur cette ligne et, en particulier, si les temps de parcours ne sont pas réalistes.

Par ailleurs, considérant les réponses des usagers à l'enquête, je crois que nous devons continuer à améliorer la fréquence des transports et surtout l'information en temps réel, qui est particulièrement appréciée des utilisateurs. C'est une offre de qualité que l'on doit pouvoir offrir.

(poursuivant en néerlandais)

Je répondrai ultérieurement à la question de M. De Ridder relative à la sécurité pendant la nuit, car je ne dispose pas actuellement de tous les éléments pour lui répondre.

bestudeerd worden. Ik ben echter overtuigd dat er nog veel investeringen nodig zijn, onder meer in het Vicom-programma.

Een aantal moeilijke dossiers werden nog niet behandeld. Bij de herziening van het beheerscontract zal ook worden gevraagd waarom een aantal projecten nog niet werden uitgevoerd.

- De incidenten zijn gesloten.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de invoering in Brussel van een
tramgeleidingsstelsel zoals in de stad
Padua".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Ik heb u en uw voorganger reeds meermaals geïnterpelleerd over de tramificatie van lijn 71 en de wijziging van het traject van tramlijnen 92 en 94 tussen het Koningsplein en de Treurenberg om het Centraal Station te kunnen bedienen.*

Ik heb een aantal bedenkingen bij dit laatste

(poursuivant en français)

En général, il est mieux de ne pas avoir de tabou, quelle que soit la discussion. Nous voulons vraiment examiner les ruptures de charge de manière critique, même si je suis convaincue qu'on a encore besoin de beaucoup d'investissements, comme pour les projets Vicom, par exemple, pour être en mesure de faire tomber des ruptures de charge. Entre-temps, nous voulons investir dans l'amélioration de ces "hubs" de passage.

Concernant les dossiers Vicom qui restent à la traîne, ce sont les dossiers les plus difficiles. Les plus faciles ont été exécutés, comme l'installation de bandes de bus là où c'était le plus aisé. Dans une Région telle que Bruxelles, ce n'est pas aussi simple partout. Toutefois, ce problème m'interpelle également. Maintenant que nous faisons l'évaluation du contrat de gestion de la STIB, nous allons nous demander pourquoi ces projets prévus n'ont pu être réalisés. Ce point sera sûrement étudié dans les semaines et les mois qui viennent.

- Les incidents sont clos.

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

**concernant "l'importation à Bruxelles d'un
dispositif pour tram à l'instar de celui
développé par la ville de Padoue".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je vous ai déjà interpellés, vous et votre prédécesseur, à de multiples reprises sur la question de la "tramification", qu'il s'agisse de la transformation de la ligne de bus 71 en ligne de tram - avec les travaux conséquents qui en découleront sur la chaussée d'Ixelles, par exemple - ou encore de la modification du parcours des lignes de trams 92 et

project, dat een van de mooiste uitzichten van de hoofdstad dreigt te schenden. Uw voorganger heeft zelf toegegeven dat de tramkabels zo moeten worden geïntegreerd dat ze het uitzicht niet verpesten. Volgens hem is er rekening gehouden met dit aspect.

Het lijkt mij niettemin nuttig om alternatieven voor het klassiek systeem te overwegen.

In de Italiaanse stad Padua wordt de tram bij het binnenrijden van het historisch centrum niet langer gevoed via bovenleidingen, maar door batterijen. Bij het verlaten van het stadscentrum wordt opnieuw op de elektrische bovenleidingen overgeschakeld.

Dankzij deze oplossing wordt het stadsbeeld niet verminkt door grote masten en kabels. Bovendien beperkt deze oplossing aanzienlijk de kostprijs en de omvang van de werken.

De Italianen zijn zeer sterk begaan met hun architecturaal erfgoed. Het is dus niet verwonderlijk dat zij in bepaalde steden voor dit systeem kiezen.

In Bordeaux worden de trams die het historisch stadscentrum doorkruisen, aangedreven via een derde rail op de grond. Eenzelfde oplossing zou kunnen worden overwogen voor de omgeving van het Centraal Station.

Kent u voornoemde alternatieven? Wisselt het Brussels Gewest goede praktijken uit met de andere Europese regio's en steden?

Is een oplossing zoals in Padua of Bordeaux een haalbare optie? Overweegt u om een vergelijkende studie over de kostprijs van beide systemen te maken?

Hoe ver staat het project van de tramificatie? Wat zijn de volgende fasen? Kunnen dergelijke alternatieven nog in het project worden opgenomen? Welk budget heeft men voor dit project uitgetrokken?

94 entre la place Royale et le Treurenberg, afin de permettre à celles-ci de desservir la gare de Bruxelles-Central. Dans ce dernier cas, le nouvel itinéraire des lignes de trams verrait les véhicules quitter la rue de la Régence à hauteur de la place Royale pour descendre la rue Ravenstein, continuer sur la rue des Colonies, la rue du Gentilhomme et enfin le Treurenberg pour rejoindre leur parcours initial à hauteur de la place de Louvain.

J'ai déjà émis une série de remarques et d'observations critiques par rapport à ce projet, en particulier concernant l'esthétique particulière qui risque de défigurer l'une des plus belles vues de notre capitale. Votre prédécesseur lui-même, initiateur du projet, le reconnaissait : "Les câbles ne peuvent gâcher l'esthétique. Le dispositif doit être bien intégré. Cet aspect est pris en considération. À mon avis, il constitue le seul inconvénient."

C'est pourquoi il y a lieu d'envisager des alternatives à la construction d'un dispositif classique permettant d'accueillir le passage d'une ligne de tram.

Dans la ville italienne de Padoue, le dispositif prévoit qu'en arrivant dans le centre historique de la ville, le tram cesse d'être alimenté par les caténaires traditionnels et se repose sur des batteries le temps de traverser le cœur historique de la ville. Il retrouve ensuite l'alimentation par des caténaires électriques en poursuivant son parcours.

Cette solution permet de ne pas défigurer la ville sur le plan esthétique avec des grands mâts supportant d'imposants câbles d'alimentation. Outre l'aspect esthétique, une telle alternative réduit également les coûts de construction des installations et l'ampleur du chantier.

Les Italiens sont, il est vrai, particulièrement sensibles à ce qui touche leur patrimoine architectural, qu'ils respectent, valorisent et inscrivent à leurs programmes scolaires. Il n'est donc pas surprenant que ce type de système se retrouve dans certaines villes d'Italie.

À Bordeaux également, les trams qui traversent le cœur historique de la ville sont alimentés par un troisième rail au sol, ce qui permet de ne pas défigurer la vue et le patrimoine historique et architectural urbain. Cette option pourrait peut-être être envisagée aux alentours de la gare de

Bruxelles-Central, un endroit qui profiterait à tous points de vue de ce type de dispositif.

Connaissez-vous les alternatives évoquées ? Des échanges de bonnes pratiques ont-ils lieu entre les différentes régions ou villes d'Europe et la Région bruxelloise ?

Pouvez-vous envisager l'option développée par la ville de Padoue ou de Bordeaux ? Une analyse chiffrée pourrait-elle être réalisée pour comparer le coût financier de ces différentes options ? Il semblerait en effet que les dispositifs adoptés à Padoue et à Bordeaux permettent de diminuer les coûts, l'installation n'étant pas aussi lourde.

Pouvez-vous nous indiquer à quel stade de sa réalisation se trouve ce projet de "tramification" ? Quelles sont les prochaines étapes prévues pour sa mise en œuvre ? Ces options alternatives pourraient-elles encore être envisagées et intégrées ? Pouvez-vous nous préciser le budget consacré à ce projet, compte tenu de l'évolution du dossier ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (*in het Frans*).- *Wij kunnen nagaan wat er in Padua of Bordeaux gebeurt, maar de kabels mogen geen voorwendsel zijn om het project te kelderen. Het uitzicht is buitengewoon, maar het Koningsplein wordt al dertig of veertig jaar ontsierd door kabels en tot nu heeft nog geen enkele vereniging daartegen geprotesteerd.*

Deze kwestie verdient te worden onderzocht, maar wij mogen niet vergeten dat het gaat om een bijzonder belangrijk project dat tot doel heeft een verbinding te creëren tussen de boven- en de benedenstad en een multimodaal platform tram-trein-metro-bus.

Men leest vaak dat de gemeenten de gewestelijke mobiliteitsprojecten blokkeren. Brussel-Stad heeft dit project echter al een tijdje geleden goedgekeurd. Het is het gewest dat het project blokkeert.

(Samenspraak)

Discussion

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

M. Philippe Close.- Je rebondis sur l'interpellation de Mme Viviane Teitelbaum car elle porte sur un projet qui me tient à cœur. S'il est vrai que l'on peut étudier ce qui se passe à Padoue ou à Bordeaux (pour ma part, je ne connaissais pas l'exemple de Padoue, mais bien celui de Bordeaux tout en ignorant les coûts), je ne voudrais pas que le prétexte des câbles handicape le projet. Je veux bien reconnaître que la vue est exceptionnelle, mais depuis 30 ou 40 ans, des câbles sont présents sur la place juste avant - à savoir la place Royale qui est l'une des plus belles de Bruxelles - et je n'ai jamais entendu la moindre association vitupérer contre les câbles de la place Royale.

Certes, cette question mérite d'être étudiée ainsi que le propose Mme Teitelbaum. Néanmoins, je rappelle qu'il s'agit ici d'un projet de desserte de liaison entre le bas et le haut de la ville et de la création d'une plate-forme multimodale tram-train-mé debate bus essentielle.

J'ai souvent lu que les communes étaient des freins

Het gewest moet ophouden anderen te beschuldigen en moet weten wat het precies wil.

Een jaar geleden hebben het bestuur Uitrusting en Vervoer en de MIVB zich plots tegen het project uitgesproken in de overlegcommissie, terwijl de schepen van Stedenbouw reeds het akkoord van het schepencollege had verkregen.

De gemeenten doen soms moeilijk, maar het gewest is nu ook niet bepaald een voorbeeld van doeltreffendheid, coherentie en snelheid. Sinds de overlegcommissie een jaar geleden is bijeengekomen, is er in dit dossier geen vooruitgang meer geboekt.

Het is tijd dat het gewest zijn standpunt bekendmaakt! Brussel-Stad heeft dit project al goedgekeurd, met inbegrip van de wijzigingen aan de openbare ruimte, zoals de voorzieningen voor voetgangers. Het is tijd dat het gewest de gemeenten te hulp schiet zodat dit mobiliteitsdossier kan worden uitgevoerd in het belang van het stadscentrum!

à la mobilité, mais je voudrais rappeler que la commune de Bruxelles-Ville s'est depuis longtemps déclarée favorable à ce projet et que c'est à la Région que cela bloque. À ceux qui considèrent que la commune de Bruxelles-Ville constitue un grand frein à la mobilité, il est inutile de rappeler tous les projets régionaux actuellement bloqués alors que la commune de Bruxelles-Ville a donné son accord depuis longtemps. Je remercie Mme Maes de l'avoir rappelé de manière ironique. Dois-je vous rappeler l'affaire des pavés sciés autour de la Grand-Place où la Région a d'abord décidé blanc puis noir ?

(Colloques)

Vous me dites que les communes ne savent pas prendre une décision. En ce qui concerne ce projet, la commune de Bruxelles-Ville a tranché depuis longtemps. D'autres communes sont également concernées par ce blocage régional. Il faut que la Région batte sa coulpe et sache ce qu'elle veut.

Il y a un an, en commission de concertation, alors que l'échevin de l'Urbanisme a présenté un accord du Collège qu'il avait d'ailleurs déjà transmis à la STIB, l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) et la STIB se sont brusquement opposées au projet. J'ignore où il en est aujourd'hui, mais, à l'époque, ces deux services régionaux n'étaient pas d'accord.

Vu l'actualité, je me permets de signaler que, de temps en temps, même si des communes rencontrent parfois des problèmes, la Région ne fait pas particulièrement preuve d'efficacité, de cohérence et de célérité.

Une fois encore, l'idée est venue du côté du "petit" pouvoir local, celui qui n'a pas d'enjeu, celui qui s'excuse encore d'avoir un avis. Je ne referai pas l'historique du projet de la place Royale, mais, même si l'idée de Mme Teitelbaum est intéressante, de grâce !, que la Région communique sa position. La commune de Bruxelles-Ville a donné un accord collégial qui valide ce plan, même avec des aménagements à opérer dans la répartition de l'espace public. Je crois que c'est Mme Delforge qui avait évoqué la place des piétons qui devrait être revue. Nous sommes d'accord avec cette nécessité d'aménagement.

Vous comprendrez que j'éprouve une certaine

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Het Koningsplein is ongetwijfeld het mooiste plein van Brussel, maar de tramkabels die boven het hele plein hangen, verstoren het uitzicht van de toeristen die het plein bezoeken.*

In dit dossier moet een ambitieus standpunt worden ingenomen.

De drie nieuwe technieken voor het aanleggen van tramkabels zijn reeds in gebruik in Padua, Bordeaux, Nice, Angers en Mannheim. Ze zijn niet alleen efficiënt, maar ook lichter en goedkoper dan de kabels die wij gebruiken.

Bestudeert de MIVB deze mogelijkheden? Welke ambities koesteren de regering en de MIVB wat betreft deze technieken? Moet het lichter maken van de infrastructuur geen prioriteit zijn?

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Sommige commissieleden gingen mee op reis met ingenieurs van de MIVB.*

jouissance en vous écoutant vous exprimer à ce sujet. Depuis cette commission de concertation il y a un an où il y a eu cette opposition, ce dossier n'a toujours pas avancé. De grâce !, Madame la ministre, que la Région vienne au secours des communes et fasse avancer le dossier de la mobilité, le centre-ville y trouvera un grand réconfort !

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je trouve intéressant que vous donniez la place Royale comme exemple. C'est sans doute la plus belle place de Bruxelles, mais on ne peut pas dire que les câbles qui s'y trouvent améliorent son esthétique et donnent une belle image aux touristes qui visitent Bruxelles.

Il faudrait, pour une fois, sortir de la logique du manque d'ambition ("On se contente de ce qu'on a sans chercher ailleurs de solutions"), cela nous permettrait d'avancer et de rendre notre ville plus attractive.

Je voudrais me joindre à l'intervention de ma collègue sur la question de la technologie utilisée. Nous avons répertorié trois types de technologies, à Padoue, Bordeaux, Nice, Angers et Mannheim. Ces technologies sont non seulement des réussites fonctionnelles, mais surtout moins lourdes et moins coûteuses que celles que nous employons aujourd'hui dans notre Région. Il est temps que la STIB envisage d'autres systèmes, notamment pour la préservation du centre-ville.

Le département de la recherche de la STIB est-il en train d'étudier ces différentes technologies ? Quelle est l'ambition du gouvernement et de la STIB en particulier en ce qui concerne ces nouveaux systèmes de câbles de tram ? Il me semble qu'étudier l'allègement des infrastructures des transports publics devrait être une préoccupation majeure. Est-ce votre cas ? Peut-on trouver une étude disponible à ce sujet ? Si non, pourquoi ne pas l'envisager ?

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

M. Hervé Doyen.- Certains d'entre nous ont eu l'occasion de voyager de temps à autre avec des ingénieurs de la STIB.

(Samenspraak)

De voorzitter *(in het Frans).*- Een commissielid vroeg me inderdaad om naar Toulouse te mogen reizen.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).*- Tijdens een reis met de ingenieurs van de MIVB naar Bilbao vernam ik dat de kosten er worden gedrukt door slechts één paar tramspooren aan te leggen en die bij de haltes te ontubbelen.

De ingenieurs van de MIVB staan niet open voor vernieuwing. Ze blijven vasthouden aan de methodes van de MIVB, terwijl ook in Parijs en Amsterdam vernieuwende technieken goed en kostenverlagend werken.

Voor buslijn 71 wordt tramificatie overwogen. Hoewel de haalbaarheid van een dergelijke maatregel gestaafd wordt door voorbeelden uit het buitenland, blijft men twijfelen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- De trams en hun bovenleidingen maken al meer dan een eeuw deel uit van het Brusselse landschap. De trams rijden op veel verkeersassen en langs historische monumenten en sites. Soms hangen de bovenleidingen zelfs vast aan beschermde monumenten, zonder dat dit ongepast of onesthetisch wordt geacht. De MIVB heeft altijd gestreefd naar een harmonieuze integratie van de

(Colloques)

M. le président.- J'ai reçu une demande de voyage à Toulouse de la part d'un commissaire.

M. Hervé Doyen.- J'ai été à Bilbao avec des ingénieurs de la STIB. Ce qui m'a le plus frappé dans cette ville, c'est qu'on y a mis en œuvre un programme de "tramification" en prenant des options très intéressantes. Pour réduire les coûts, par exemple, on travaille beaucoup avec une seule voie qui est dédoublée aux arrêts. Cela fonctionne bien grâce à l'électronique, qui est utile pour qu'il n'y ait pas d'accident. Ce sont des formules d'intégration dans le paysage urbain qui sont efficaces.

J'ai découvert à cette occasion que la culture des ingénieurs de la STIB empêche parfois l'innovation. La STIB a un staff d'ingénieurs qui travaillent à leur manière, selon leur culture. Nous nous sommes également fait cette réflexion quand nous sommes allés à Paris ; il y a vraiment une culture "stibienne", qui ne veut pas de trams sans caténaires en arguant, par exemple, que cela ne fonctionne pas à Bordeaux ! À Amsterdam, il y a des lignes de tram entières qui traversent le cœur de la ville, où tout est réduit sur une seule voie, à l'exception du passage sur les ponts, où il y a deux voies. Y roulent même de très vieux trams. La STIB est vraiment rétive à cela.

Le projet de "tramification" de la ligne de bus 71 sur la chaussée d'Ixelles pourrait être une solution pragmatique. On a cependant l'air de dire que ce n'est pas possible à Bruxelles, alors que cela se pratique dans de nombreux endroits.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je trouve aussi qu'il faut être ouvert et oser sortir des sentiers battus. Ce sera le leitmotiv de la session de cet après-midi.

Je rejoins ce qu'a dit M. Close. Les trams et leurs lignes aériennes font partie du paysage bruxellois et de son patrimoine urbain depuis plus d'un siècle. Ils empruntent de nombreux axes bordés de

bovenlijnen in het stadsbeeld. A priori is er dus geen reden om deze praktijk in twijfel te trekken.

Ook voor het tramproject aan het Centraal Station wordt getracht de visuele impact van de bovenleidingen zo veel mogelijk te beperken.

Hoewel de ingenieurs van de MIVB door sommigen als stalinistisch worden bestempeld, zijn ze bekend met systemen van trams zonder bovenleidingen zoals die in verschillende andere steden zijn ingevoerd.

(Samenspraak)

Door met andere netwerken samen te werken, beschikt de MIVB over degelijke informatie over de reële kostprijs en de beperkingen van dergelijke systemen.

Het is uiterst belangrijk erop te wijzen dat al deze experimenten werden gevoerd in steden die nieuwe tramnetten ontwikkelden, en die dus op de hoogte waren van deze beperkingen.

Het gaat voornamelijk om stroomvoorziening via een derde rail, ingebouwde accu's of inductie.

Op dit moment is stroombevoorrading vanuit de grond (APS) het bekendste procédé. Het wordt door de firma Alstom aangeboden. De installatie van een dergelijk systeem brengt een meerkost van 50% met zich mee. Daar komen nog jaarlijkse onderhoudskosten bij. Het systeem kan enkel worden gebruikt door trams die daartoe zijn uitgerust en zowat 30% duurder zijn dan klassieke trams.

Sommige steden hebben voor trams met batterijen geopteerd, meestal supercondensatoren. In Brussel is dat niet mogelijk wegens de grote hoogteverschillen.

Transmissie via inductie, het systeem dat Bombardier ontwikkelt, bevindt zich nog in een experimenteel stadium.

Voor welk systeem men ook kiest, om het aan het Centraal Station te kunnen invoeren, moeten op tramlijnen 92 en 94 over de hele lengte aangepaste trams rijden. Dat betekent 50 nieuwe trams die elk 3 miljoen euro kosten. Daarbij komen nog de kos-

monuments et de sites historiques. Même si cela peut sembler un sacrilège, les lignes aériennes sont accrochées à plusieurs immeubles classés tels que l'église Notre-Dame du Sablon, l'église Sainte-Marie sur l'axe royal, ou encore l'ancien Institut national de radiodiffusion, place Flagey. Cela n'a pas pour autant été jugé incongru ou inesthétique. Depuis toujours, la STIB a veillé à une intégration harmonieuse de ses lignes aériennes dans l'environnement urbain. Il n'y a donc a priori aucune raison de remettre en cause cette pratique, même si nous n'excluons pas d'y réfléchir.

Dans le cas du projet de tram de la gare de Bruxelles-Central, les auteurs de l'étude apportent une attention particulière à cet aspect, afin de minimiser l'impact visuel des lignes aériennes du projet. Les expériences de trams sans lignes aériennes tentées sur divers réseaux, principalement européens, sont bien connues des services de la STIB. Et ce malgré ses ingénieurs, que certains d'entre vous qualifient de staliniens !

(Colloques)

Les services de la STIB sont donc tout à fait au courant de ces nouvelles manières de faire rouler les trams. Dans le cadre des coopérations internationales avec les autres réseaux, la STIB dispose d'informations sérieuses sur ces systèmes, mais aussi sur leur coût réel et les contraintes de ces dispositifs.

Il est très important de noter que toutes ces expériences ont été menées dans des villes développant de nouveaux réseaux et ayant donc, dès le départ, intégré cette contrainte dans leur concept. Notre situation est tout à fait différente.

Les dispositifs actuellement mis sur le marché sont principalement l'alimentation par le sol, les batteries embarquées et l'alimentation par induction.

À ce jour, le dispositif qui bénéficie de la plus grande expérience sur le terrain est l'alimentation par le sol développée par la société Alstom. La réalisation d'une infrastructure de ce type implique un surcoût de l'ordre de 50% à la pose, auquel il faut ajouter d'importants frais d'entretien annuel des dispositifs installés dans le sol. Bien entendu, un tel système ne peut être utilisé que par des trams

ten van een aangepast tramdepot (60 miljoen euro).

Zo'n hoog bedrag om een mooi panorama van bedrading te vrijwaren, zou onredelijk zijn. Deze optie komt dus geenszins in aanmerking.

Er is 20 miljoen euro begroot voor de realisatie van een tramlijn aan het Centraal Station. Dat bedrag wordt behouden, al heeft het project intussen wijzigingen ondergaan. In overleg met Brussel-Stad, de MIVB, het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) en Brussel Mobiliteit zijn werkgroepen opgericht om de resterende problemen op te lossen. Dat werk is zo goed als klaar. Nog dit jaar wordt een nieuwe vergunningsaanvraag ingediend. Ik hoop dat het project zo snel mogelijk van start kan gaan.

Mevrouw Teitelbaum, we moeten rekening houden met wat er in het gewest al bestaat. Een volledig nieuw project is financieel niet haalbaar.

spécialement équipés et dont le coût excède de 30% environ celui des trams classiques.

Certaines villes ont opté pour des trams équipés de batteries embarquées, généralement des supercondensateurs. Les expériences sont encore peu nombreuses, mais, dans le cas de Bruxelles, les pentes à gravir interdisent d'envisager un tel système.

La transmission par induction développée par Bombardier n'en est qu'au stade expérimental.

Quel que soit le système envisagé, pour pouvoir l'appliquer au tram de la gare de Bruxelles-Central, il faudrait pouvoir exploiter les lignes 92 et 94, sur toute leur longueur, exclusivement au moyen de ces trams adaptés. Cela supposerait l'acquisition de près de 50 nouveaux trams d'un coût de l'ordre de 3 millions d'euros pièce, soit un total de 150 millions d'euros, excédentaires par rapport aux besoins du réseau. À ces frais d'investissement en matériel roulant, il faudrait ajouter ceux de la construction d'un dépôt adapté, soit quelque 60 millions d'euros au moins.

Vous admettez avec moi qu'envisager une telle dépense pour dégager la vue de la rue Montagne de la Cour de lignes aériennes serait déraisonnable. C'est la raison pour laquelle cette option ne sera en aucun cas retenue.

À ce jour, le budget prévu pour la réalisation du tram de la gare de Bruxelles-Central est de l'ordre de 20 millions d'euros. Il n'est pas affecté par les adaptations apportées récemment au projet. Suite aux remarques formulées, et en concertation avec la commune de Bruxelles-Ville, la STIB, l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) et Bruxelles Mobilité, des groupes de travail ont été mis en place pour résoudre les problèmes subsistants. Ce travail est en passe de se terminer et débouchera sur une nouvelle demande de permis, qui sera introduite cette année encore. J'espère voir ce projet débiter très rapidement.

Madame Teitelbaum, nous devons tenir compte de ce qui existe déjà en Région bruxelloise. Un projet totalement neuf tel que vous le proposez ne serait pas supportable financièrement.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De financiering van dit project ligt moeilijk. Dat betwist ik niet. Toch is het triest u te horen zeggen dat het altijd zo is geweest en dat we ons bij deze landschapsverminking moeten neerleggen.*

Misschien zijn het niet enkel ingenieurs die de zaken strikt benaderen. Ook wij moeten duidelijker weten waar we naartoe willen met onze stad en ons gewest.

U haalt het voorbeeld van het Koningsplein aan. Ik vind de bekabeling daar niet zo geslaagd. We zijn eraan gewend geraakt en hebben de middelen niet om de zaak recht te zetten. Maar moeten we daarom de zaken verder verknoeien? We moeten een toekomstvisie ontwikkelen waarin ook de voetgangers zijn opgenomen.

Gelet op de alternatieven moeten we een langetermijnvisie ontwikkelen. Ooit zullen de trams aan vervanging toe zijn en dan zijn deze nieuwe technologieën aan de orde.

In de andere steden die ik aanhaalde, zijn de nieuwe technologieën ook niet van de ene op de andere dag ingevoerd. Dat gebeurde stapsgewijs. Onze visie op de ontwikkeling van de stad moet evolueren. Nieuwe initiatieven verwerpen omdat we de oude gewend zijn, is ontgoochelend.

Waarom zegt u niet dat er fantastische oplossingen bestaan maar dat we op dit ogenblik niet voldoende geld hebben?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat is wat kort door de bocht. Natuurlijk staan we open voor wat elders gebeurt. Ik kan trouwens nog andere systemen opnoemen, zoals de*

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Financièrement, dans le cadre de ce projet précis, les choses sont difficiles. Je ne peux le contester. Je dois pourtant vous avouer que c'est triste et décevant de vous entendre répondre que la situation a toujours été ainsi et qu'en quelque sorte, nous devons nous habituer à voir ces lignes défigurer le paysage. Un état de fait ne peut être une réponse satisfaisante !

Il n'y a peut-être pas que les ingénieurs qui ont une manière très rigide d'aborder les choses. Nous devons avant tout nous demander ce que nous voulons pour l'avenir de notre ville et de notre Région.

Vous donnez l'exemple de la place Royale. Personnellement, je ne trouve pas son câblage très heureux. Il est vrai que nous nous y sommes habitués et je conçois très clairement que nous n'avons peut-être pas les budgets nécessaires pour y remédier. Est-ce toutefois une raison pour continuer à fonctionner et à abîmer comme avant, sans chercher à proposer une vision à plus long terme, intégrant notamment les piétons ?

Puisque des alternatives existent, je pense que l'on pourrait réfléchir à les intégrer dans un projet d'avenir. Un jour, nous devons remplacer les trams, et il serait intéressant d'anticiper l'avenir pour intégrer ces nouvelles technologies.

Dans les autres villes citées en exemple, ces installations ne se sont pas faites du jour au lendemain. Il faut petit à petit remplacer, innover et intégrer de nouveaux systèmes pour améliorer. Nous devons élaborer une vision évolutive de la ville. Rejeter ces initiatives en bloc sous prétexte qu'on est habitué à notre bon vieux système est désolant.

Pourquoi ne m'avez-vous pas répondu que des solutions fantastiques existent, que nous n'avons actuellement pas les moyens de les mettre en œuvre, mais que nous sommes ouverts à la réflexion ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est un peu réducteur. Nous sommes évidemment à l'écoute de ce qui se fait ailleurs. Je pourrais ajouter à votre liste d'autres systèmes intéressants, comme les bus

elektrische bus in Shanghai. Die heeft geen kabels nodig en produceert helemaal geen CO₂.

Binnen tien à twintig jaar zullen we onze stad vernieuwen en tegemoetkomen aan de verwachtingen van de Brusselaars. Misschien heb ik me wat te beknopt uitgedrukt. Ik had het louter over het specifieke project aan het Centraal Station. Dat betekent niet dat we in de toekomst geen gebruik zullen maken van de nieuwe technologieën.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "de vooruitgang van de opmaak van het gewestelijk parkeerplan en de start van het gewestelijk parkeergeschied".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar de volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

électriques à Shanghai, qui se rechargent automatiquement à chaque arrêt pour ensuite se recharger complètement la nuit. Dans ce cas, non seulement il n'y a pas de câble, mais il n'y a pas d'émission de CO₂ non plus.

Nous observons tous ces systèmes et, dans une perspective de dix à vingt ans, il est certain que nous irons vers des innovations de ce type afin de mettre la ville à la hauteur de ces nouvelles technologies et des attentes de ses habitants. Je me suis peut-être exprimée trop brièvement, mais mon intervention portait sur le projet spécifique de la gare de Bruxelles-Central. Ce n'est pas pour cela que nous n'envisageons pas, à l'avenir, de faire appel à ces technologies.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI

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

concernant "l'avancement de l'élaboration du plan régional de stationnement et la mise en place de l'Agence régionale de stationnement".

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

INTERPELLATION DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "de impact op de mobiliteit en voor de buurtbewoners van de toekomstige bouw van een tramremise van de MIVB op de Marconi-SAIT-site".

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Ik stelde u eerder al vragen over de bouw van een tramremise op het Marconiterrein, dat op de grens van de gemeenten Ukkel, Vorst en Drogenbos ligt. Er zou plaats zijn voor 75 trams. In de remise zou een deel van de vloot worden onderhouden en gereinigd.*

Volgens de planning die u meer dan een jaar geleden voorstelde, zouden de werkzaamheden dit jaar van start gaan en moet de remise klaar zijn in 2013. Sinds mijn vorige vragen is er al veel veranderd. Buurtbewoners hebben felle kritiek op het plan.

Na een beroepsprocedure van buurtbewoners en de gemeente Drogenbos tegen de milieuvergunning die Leefmilieu Brussel aan de MIVB had verstrekt, besliste het Milieucollege de vergunning te vernietigen. Het Milieucollege eiste een effectenstudie en verwees ook naar mobiliteitsproblemen en de gevolgen voor het grondwater.

Op 4 februari 2010 stemde de Brusselse regering in met een nieuw project. De overlegcommissie vergaderde op 16 maart over de nieuwe vergunning. Naar verluidt verleende de commissie een positief advies, maar stelde ze een aantal voorwaarden. Hoe zit dat precies?

Er komt dus schot in de zaak, maar de buurtbewoners zijn nog altijd ongerust. Het nieuwe plan houdt weliswaar rekening met bepaalde opmerkingen en kritiek, maar er rijzen nog steeds vragen. U kondigde al een aantal maatregelen aan. Zijn die terug te vinden in het nieuwe plan? Werd er rekening gehouden met effectenstudies en de mening van de buurtbewoners?

Hoeveel adviezen ontving de overlegcommissie van buurtbewoners en verenigingen? Welke maatregelen worden genomen om de trillingen zoveel mogelijk te beperken?

concernant "l'impact sur la mobilité et sur les riverains de l'implantation prochaine du dépôt de trams de la STIB sur le site Marconi-SAIT".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Les 28 octobre 2009 et 8 mars 2010, je vous interrogeais déjà sur le projet de construction d'un dépôt de la STIB sur le site Marconi. Ce projet est situé à cheval sur les communes d'Uccle et de Forest, ainsi qu'à la frontière de la commune de Drogenbos. Ce dépôt accueillera 75 trams et s'occupera notamment de l'entretien et du nettoyage d'une partie de la flotte des trams de la STIB.

Selon l'agenda transmis par vous-même il y a maintenant plus d'un an, les travaux devraient débiter dans le courant de l'année 2011 et le site devrait être occupé en 2013. Beaucoup de choses ont évolué depuis mes précédentes questions, alors que le projet en était encore à sa première ébauche. De nombreuses critiques avaient été émises par les riverains. Il y a maintenant plus d'un an, pour des questions de procédure, la STIB avait dû revoir sa copie, vu le nombre de critiques.

Suite à un recours des riverains et de la commune de Drogenbos contre le permis d'environnement délivré par Bruxelles Environnement à la STIB, le Collège de l'environnement avait donné raison aux requérants et refusé le permis à la STIB. Dans sa décision, le Collège de l'environnement recommandait une étude d'incidence, comme la commission de concertation l'avait fait. Il pointait également la question de la mobilité et l'impact du projet sur la nappe phréatique.

Le 4 février 2010, le gouvernement bruxellois a marqué son accord sur ce nouveau projet de dépôt de trams. Afin d'expliquer le nouveau projet, la STIB a organisé une exposition à laquelle nous étions plusieurs à assister. Enfin, la commission de concertation s'est réunie le 16 mars dernier dans le cadre de l'examen du nouveau permis. J'ai lu que cette commission avait rendu un avis favorable, avec obligation de répondre à plusieurs conditions contraignantes. Je voudrais savoir ce qu'il en est à ce sujet.

Kunt u zeggen hoeveel bijkomende trams dagelijks in de buurt zullen rijden als gevolg van de bouw van de remise? Hoeveel trams zullen naar de remise rijden voor onderhoud en reparaties? Op grond van welke criteria beslist men om een tram in de ene of de andere remise te laten onderhouden?

De uitdagingen op het gebied van mobiliteit overstijgen de gewestgrenzen. Er is uiteraard een wisselwerking tussen het Brussels Gewest en de Rand. Bijgevolg is het noodzakelijk om te overleggen met het Vlaams Gewest over een efficiënte dienstverlening.

Hebt u contact gelegd met de bevoegde minister van het Vlaams Gewest om eventueel een andere locatie voor een tramremise te overwegen?

Veel buurtbewoners stellen voor de tramlijn te verlengen voorbij de rotonde in de Stallestraat tot in Drogenbos, waar allerlei winkels zijn. Bespreekt u die optie met het Vlaams Gewest? Misschien zijn er politieke redenen om de tramlijn niet te verlengen, maar de doorsnee burger ziet niet in waarom het niet mogelijk zou zijn.

On le sent, ce projet de dépôt commence à entrevoir le bout du tunnel, ce qui ne fait en rien disparaître les inquiétudes et les demandes légitimes de certains riverains du quartier. Même si le nouveau projet a répondu à toute une série de critiques et remarques, plusieurs questions restent sans réponses satisfaisantes. Suite à ma précédente interpellation, vous aviez annoncé une série de mesures. Ces mesures se retrouvent-elles bien dans le nouveau projet de dépôt ? Des mesures supplémentaires ont-elles été intégrées, compte tenu notamment des rapports d'incidence et de l'avis des riverains ?

Des interrogations sur certains aménagements du projet, tel qu'il a été exposé début 2011 par la STIB, persistent. Ont-elles été reprises dans le projet final ? Pourriez-vous m'indiquer combien d'avis la commission de concertation a reçus des riverains et des associations de riverains ? Quelles sont les réponses qui leur ont été faites ? Quels sont les aménagements réalisés ou programmés pour supprimer les vibrations sur les différents axes communiquant avec le dépôt, c'est-à-dire la chaussée de Neerstalle, la rue de Stalle, la chaussée de Ruisbroeck et les chemins menant à ces axes ?

Concernant les problèmes de mobilité, la plupart des trams qui iront au dépôt circulent déjà dans cette zone géographique. Pourriez-vous nous indiquer le nombre moyen de trams supplémentaires qui transiteront chaque jour par ce dépôt ? Quelle est la proportion de trams, par rapport à la flotte totale de la STIB, qui pourra être susceptible de transiter par le site pour des entretiens et réparations ? Sur base de quels critères un tram est-il entretenu dans un dépôt plutôt que dans un autre ? En d'autres termes, quels sont les trams qui seront amenés à rejoindre le site Marconi ?

Les enjeux de mobilité dépassent largement les frontières des dix-neuf communes bruxelloises et il y a des interactions évidentes entre Bruxelles et sa périphérie. La concertation avec la Région flamande est donc indispensable pour garantir aux usagers un service efficace et performant.

Concernant l'étude des pistes alternatives, outre la visite effectuée avec le bourgmestre de Drogenbos sur l'ancien site Acec du boulevard de l'Humanité, dont vous m'aviez parlé lors de ma précédente interpellation, des contacts ont-ils été pris avec

votre homologue du gouvernement flamand pour explorer d'autres pistes ?

Enfin, la question du prolongement du tram au-delà du rond-point de la rue de Stalle que d'aucuns ont rebaptisé "rond-point des Menhirs" est posée par de nombreux citoyens habitant le quartier. Ce prolongement permettrait notamment de desservir toutes les grandes enseignes commerciales qui se situent de part et d'autre de la rue de Stalle jusqu'au magasin Carrefour de Drogenbos.

Des discussions sont-elles en cours pour prolonger le tram sur le territoire de la Région flamande ? Dans l'affirmative, quels en sont les résultats ? Dans la négative, pour quelles raisons la STIB et le gouvernement bruxellois n'entament-ils pas de telles démarches ? Si ces raisons peuvent être compréhensibles au niveau politique, elles ne le sont absolument pas pour le citoyen. Pourriez-vous me faire part de votre calendrier ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

Mevrouw Nadia El Yousfi (in het Frans).- *Dit dossier is complex, omdat de belangen van de gemeenten en van het Brussels Gewest voor sommige zaken samenvallen, maar voor andere zaken dan weer niet.*

Het Brussels Gewest moet nu eenmaal ergens een tramremise bouwen. Overigens zou deze remise 300 banen opleveren.

Toch heb ik ook begrip voor de gemeenten en hun inwoners, die bang zijn voor overlast. In Vorst hebben veel mensen last van de trillingen die trams veroorzaken. Uw voorganger, Pascal Smet, ontmoette tweemaal een delegatie van buurtbewoners. Om ongevallen te vermijden, stelden de buurtbewoners voor om verkeerslichten te plaatsen. Niet alle eisen konden worden ingewilligd, omdat anders de reïssnelheid in het gedrang zou komen.

De nieuwe tramremise zal nog meer overlast veroorzaken. De PS dringt erop aan dat er rekening wordt gehouden met de buurtbewoners.

Discussion

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

Mme Nadia El Yousfi.- Je ne reviendrai évidemment pas sur les différentes étapes de ce dossier, qui ont été rappelées à maintes reprises au sein de cette commission. Mme Fraiteur vient d'ailleurs encore de le faire.

Il s'agit d'un dossier complexe où les intérêts - communaux et régionaux - peuvent se rencontrer sur certains points, mais également diverger. On peut à la fois comprendre la préoccupation de notre Région de disposer de cet outil à un endroit ou à un autre, de même que les revendications légitimes exprimées par les citoyens concernés. En outre, cet outil devrait générer plus de 300 emplois, que l'on espère tous nouveaux. C'est évidemment une bonne chose pour les demandeurs d'emploi bruxellois.

On peut également comprendre la situation des communes concernées, qui sont régulièrement interpellées en première ligne par leurs administrés à ce sujet, y compris quant aux désagréments subis. On peut également comprendre la position du citoyen qui subit des désagréments. À titre d'exemple, à Forest, les vibrations ne datent pas

Werden alle eisen ingewilligd die op 16 maart aan de overlegcommissie werden voorgelegd? De buurtbewoners vroegen onder meer om snelheidsbeperkingen in te voeren, geluidsschermen te plaatsen en maatregelen te treffen om de trillingen te beperken.

Tramlijn 52 van Vorst naar het centrum van Brussel werd afgeschaft. Vorstenaren moeten daardoor veel vaker overstappen. De gemeente heeft het Brussels Gewest al aangesproken over het probleem. Kunt u niet overwegen om tramlijn 52 opnieuw in te voeren?

Vroeger kon je met de tram op een kwartier tijd van Vorst naar het centrum van Brussel rijden, tegenwoordig heb je minstens een halfuur nodig en moet je tweemaal overstappen. Dat is onaanvaardbaar.

Een rechtstreekse verbinding met het centrum is ook zeer belangrijk om de heropleving van de wijken te stimuleren. Ik verwijs naar een aantal wijkcontracten in Vorst, en naar belangrijke publiekstrekkingen als Wiels. Een goede verbinding met het centrum van Brussel kan veel mensen naar de gemeente lokken en bijgevolg de wijken nieuw leven inblazen.

d'hier. Plusieurs habitants du quartier du Bempt ont d'ailleurs interpellé la commune à plusieurs reprises et ont rencontré deux fois votre prédécesseur, M. Pascal Smet, à propos des problèmes de vibrations, de fissures causées à leur habitation et d'accidents. Pour éviter ces derniers, des propositions avaient été faites, telles que l'installation d'un feu rouge. Certaines revendications n'avaient pas été rencontrées, pour des raisons de rupture de charge et de vitesse commerciale.

Aujourd'hui, des nuisances supplémentaires se ont vu le jour, engendrées par ce nouveau projet. Mon groupe insiste sur la nécessité de rester vigilant dans les réponses aux demandes des habitants quant aux nuisances subies actuellement ou à l'avenir.

Dans ce cadre, les différentes exigences relayées en commission de concertation du 16 mars dernier seront-elles toutes rencontrées ? Parmi elles, il y avait notamment les limitations de vitesse à certains endroits, comme les carrefours, la verdure des espaces, l'installation de murs antibruit à proximité des habitations et une extension des systèmes anti-vibrations dans la chaussée de Neerstalle, tant du côté forestois que du côté ucclois. En effet, ces systèmes étaient originellement limités au carrefour de la chaussée de Neerstalle et de la chaussée de Ruisbroeck. Or, le passage des trams à cet endroit cause des vibrations tout le long de la chaussée.

Enfin, on sait bien qu'un des points noirs en termes de ruptures de charge a été provoqué par l'élimination pure et simple de la ligne directe 52 entre Forest et le centre-ville. Les autorités forestoises ont déjà interpellé la Région à ce sujet. Forest étant l'une des communes où sont installés des dépôts, ne pourrait-on pas enfin envisager la remise en service de cette ligne vers le centre ? À défaut, Forest restera très mal desservie et cette situation donne le sentiment à ses citoyens d'avoir été oubliés, voire dénigrés dans leur droit à bénéficier d'une meilleure mobilité et d'un confort accru.

À titre d'exemple, jadis, il ne fallait qu'un quart d'heure pour se rendre du cœur de Forest au centre-ville. Aujourd'hui, il faut au moins une demi-heure et deux changements. C'est inacceptable, surtout quand on pense aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite et aux mères avec enfants.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Zoals mevrouw Fraiteur benadrukt, is het Marconidossier eindelijk op de goede weg. De overheid moet nu haar verantwoordelijkheid nemen en haar beslissing motiveren, ook al klagen sommige bewoners nog. Het project is van wezenlijk belang voor de goede werking van de MIVB.*

De verbeteringen zijn in de vergunningsaanvraag opgenomen. Bovendien zijn er nog verschillende bijkomende wijzigingen in het advies van de overlegcommissie verwerkt. Dat heeft het bestuur Stedenbouw in haar fameuze procedure artikel 191 bevestigd. De verbeteringen betreffen de verlenging van de geluidswerende muur, een groene bufferzone, meer veiligheid voor voetgangers die de tramsporen oversteken en meer duidelijkheid over de landschapsimpact. Als het plan wordt aangepast aan die opmerkingen, dan zal het project over de nodige vergunningen beschikken en niet meer gewijzigd worden.

Tijdens het openbaar onderzoek ontving de overlegcommissie tientallen gelijkaardige opmerkingen. Deze opmerkingen en het antwoord daarop zijn omstandig opgenomen in het gunstig advies dat de commissie heeft uitgebracht. Verdere details kan men daarin nalezen. Het document kan bij de gemeente worden opgevraagd.

De door de MIVB georganiseerde tijdelijke tentoonstelling onthaalde 261 personen. De meeste bezoekers waren positief. Tijdens een openbaar onderzoek komen vaak alleen tegenstanders aan bod. Dat vervalst het beeld van wat leeft bij de bevolking. Het is uitzonderlijk dat tevreden mensen

La jonction directe avec le centre-ville est également très importante dans le cadre de toute la réflexion afférente à ce projet. Les autorités forestoises développent autour de cet axe de jonction toute une politique de revitalisation des quartiers. On y trouve le contrat de quartier Saint-Antoine et Primeurs-Pont de Luttre, avec des centres aussi importants que le Wiels et le Brass, qui drainent toute une population. Remettre en activité cette jonction directe pourrait également désenclaver cette commune et redynamiser des quartiers entiers. Cela encouragerait aussi les initiatives prises par les autorités locales.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme le souligne à juste titre Mme Fraiteur, après moult péripéties le dossier du projet Marconi est à présent sur la bonne voie. Si certains riverains contestent toujours ce projet, il est désormais important que les autorités prennent leurs responsabilités et justifient leur décision de l'autoriser. Il est indispensable au bon fonctionnement de la STIB.

Les améliorations du projet, dont j'ai déjà pu faire part à cette tribune, ont bien été confirmées dans la nouvelle demande de permis. En outre, plusieurs améliorations supplémentaires du permis ont été demandées dans l'avis de la commission de concertation et ont été confirmées par l'Administration de l'urbanisme dans la procédure dite de l'Article 191.

Ces améliorations portent en particulier sur l'ajout de murs antibruit pour mieux protéger les riverains de la rue Zwartebeek, la densification et l'adaptation des plantations, l'amélioration de la sécurité des traversées piétonnes par les voies de tram et des précisions sur l'incidence paysagère des cheminées d'extraction. Moyennant ces adaptations des plans suite aux avis exprimés par les riverains lors de la concertation, le projet disposera des permis requis et ne sera plus modifié.

Lors de l'enquête publique, la commission de concertation a reçu des dizaines de réclamations, dont beaucoup étaient similaires. L'analyse de ces réclamations et la réponse qui leur est donnée figurent de manière circonstanciée dans les attendus de l'avis unanime favorable rendu par la commission, auquel je vous renvoie pour de plus

de moeite nemen om te schrijven.

De maatregelen om lawaai en trillingen van voorbijrijdende trams te vermijden, waren al opgenomen in de vergunningsaanvraag. Omdat ze verder reiken dan de aanbevelingen van het adviesbureau, was het niet nodig ze te versterken. Daar waar de trams dichtbij de huizen rijden, zal men de tramsporen opnieuw aanleggen.

De impact van de trams die de remise in- en uitrijden, wordt in het milieueffectenrapport gedetailleerd beschreven. Er wordt duidelijk gestipuleerd dat de impact op het verkeer verwaarloosbaar is, aangezien de trambewegingen buiten de spitsuren gebeuren. De effecten zijn bestudeerd op basis van een maximumcapaciteit. De studie heeft aangetoond dat het project milieuvriendelijk is.

Het onderhoud van de trams vergt weinig tramverkeer. Alleen de trams uit de remise zelf worden daar ook hersteld. Pas als in Haren of in de Kuregemstraat grote werkzaamheden worden uitgevoerd, zal een tram uit de Marconiremise worden ingezet, maar die zal zich dan wel buiten de spitsuren verplaatsen. De remise op het Marconiterrein zal geen andere trams opvangen. Het project is in die zin aangepast.

De impact van de Marconiremise op de mobiliteit is bijgevolg verwaarloosbaar. Op vraag van Leefmilieu Brussel zijn grondige analyses verricht. Los van de remise zijn er wel ernstige mobiliteitsproblemen in de wijk, die een goede coördinatie tussen de betrokken gemeenten en het gewest vereisen. Daarvoor werd onder meer met de gemeente Drogenbos contact opgenomen.

De verschillende alternatieven die in de loop van de procedure naar voor zijn gebracht, zijn in het milieueffectenrapport opgenomen. De redenen voor de uiteindelijke keuze staan er duidelijk beschreven.

Als we het mobiliteitsprobleem in dat deel van Brussel echt willen oplossen, dan is een goed contact met het Vlaams Gewest nodig. Daarom loopt er intergewestelijk overleg over onder meer de Ring en de autosnelweg.

De verlenging van de tramlijn voorbij de Brusselse gewestgrenzen tot het treinstation van Ruisbroek - waar ik helemaal achter sta - maakt ook deel uit

amples détails. Le document est disponible auprès de la commune.

Notons que l'exposition temporaire organisée par la STIB durant l'enquête publique a accueilli 261 personnes et que la majorité des visiteurs se sont montrés positifs par rapport au projet. Il est habituel que seuls les opposants à un projet introduisent des réclamations lors de l'enquête publique. Cela donne souvent une image tronquée de l'opinion de l'ensemble de la population concernée. Il est en effet rarissime que les personnes satisfaites se donnent la peine de l'écrire.

Les contacts directs qui ont eu lieu lors de cette exposition ont donc été très positifs. Les gens étaient contents de la nette amélioration du projet.

Les mesures à prendre pour prévenir les bruits et vibrations au passage des trams sur les axes situés aux abords du projet étaient déjà contenues dans la demande de permis. Comme elles vont même au-delà des recommandations du bureau d'études qui en a fait l'analyse, il n'a pas été nécessaire de les renforcer. Il est prévu de refaire les voies de tram aux endroits où les trams passent très près des maisons. Ce projet n'a rien à voir avec le site Marconi, les trams passant par là de toute façon.

L'impact des trams qui entrent et sortent du dépôt est précisé de manière très détaillée dans le rapport d'incidence. Celui-ci a d'ailleurs bien mis en évidence que, dans la mesure où les principaux mouvements se situent en dehors des heures de pointe, leur incidence sur le trafic sera négligeable. Les incidences ont été étudiées sur base de l'utilisation du dépôt au maximum de sa capacité, et cette étude a démontré la compatibilité de ce projet avec son environnement.

Les mouvements des trams pour des tâches d'entretien sont négligeables. En effet, seuls les trams affectés au dépôt y effectuent sur place leurs entretiens de base. Ce ne sont donc que les trams qui roulent dans ce quartier qui utiliseront ce dépôt. Ce n'est que lorsque des travaux plus lourds devront être effectués dans les installations de Haren ou de la rue de Cureghem qu'un tram quittera le dépôt, et ceci toujours en dehors des heures de pointe. Il n'est en outre pas prévu que le dépôt Marconi accueille des trams venant d'autres dépôts. Il s'agit d'une évolution importante dans ce dossier.

van deze besprekingen. Ik hoop dat de contacten zullen uitmonden in de concretisering van dit project, dat iedereen ten goede zal komen. De Marconiremise, die zo spoedig mogelijk gerealiseerd moet worden, is echter een ander dossier.

Ik ben me bewust van de problematiek van lijn 52, maar ook dat is een apart dossier. Het Marconi-project is echt nodig om het netwerk niet verder te belasten. Ik onderhoud uiteraard contacten met de gemeente Vorst. Ook Sint-Gillis vraagt snellere trams naar het centrum. Ik benadruk nogmaals dat een snelle realisering van het Marconiproject betere verbindingen naar het centrum niet uitsluit.

Comme j'ai eu l'occasion de le préciser, l'incidence du fonctionnement du dépôt Marconi sur la mobilité sera négligeable. Les analyses sur ce point ont été particulièrement approfondies, à la demande de Bruxelles Environnement, dans le cadre de la procédure. Il reste que les problèmes de mobilité dans ce quartier sont importants et nécessitent une bonne coordination entre les communes concernées et la Région, indépendamment de la réalisation du dépôt. C'est bien dans ce sens que des contacts ont été pris avec les interlocuteurs concernés, dont la commune de Drogenbos.

Les différentes alternatives qui ont été avancées au cours de la procédure entamée depuis plusieurs années déjà sont décrites dans le rapport d'incidence et les raisons de leur abandon au profit du projet finalement choisi sont bien indiquées.

Si l'on veut vraiment résoudre le problème de la mobilité dans cette partie de Bruxelles, il importe d'avoir un bon contact avec la Région flamande voisine. Les contacts se poursuivent entre Régions en vue de trouver une solution à cette problématique, liée entre autres au ring et à l'autoroute. Il faut davantage de concertations à cet égard.

La question de la prolongation de la ligne de tram au-delà de la frontière bruxelloise pour rejoindre la gare de Ruisbroek - une idée que je soutiens fortement - est également abordée dans ce cadre. J'espère que ces contacts finiront par aboutir à la concrétisation de ce projet, au bénéfice de tous. Ce point est cependant indépendant de la réalisation du dépôt Marconi, dont l'urgence n'est plus à rappeler ici et qu'il faudrait voir aboutir très vite.

Je suis bien consciente de la problématique de la ligne 52, importante pour Forest. Elle n'est pas liée, en soi, à la question du dépôt Marconi. Ce dernier est nécessaire pour pouvoir continuer à faire rouler les trams et ne pas encombrer encore plus notre réseau. J'ai des contacts avec la commune de Forest et je reçois aussi des demandes similaires de lignes plus rapides vers le centre de la part de la commune de Saint-Gilles.

Tout cela est sur la table, mais j'insiste pour l'instant pour que le projet Marconi avance impérativement et qu'il soit réalisé aussi vite que possible. Cela n'exclut absolument pas le fait que nous allons devoir envisager l'amélioration des

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Ik geef toe dat er vooruitgang is geboekt. Gelukkig is het oorspronkelijke plan gewijzigd.*

U zegt dat er maatregelen komen om de trillingen te beperken en de mobiliteit te verbeteren. Ik vraag me echter af of het verplaatsen van tramrails zal volstaan om de trillingen te beperken.

U zegt dat de tramremise vrijwel geen gevolgen zal hebben voor de mobiliteit. Dat valt nog te bekijken. U geeft toe dat er nu al mobiliteitsproblemen zijn.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ja, maar die zijn niet te wijten aan de trams.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Dat kan best zijn, maar met de maatregelen die u voorstelt, zult u het mobiliteitsprobleem zeker niet oplossen.*

Kunt u me het milieueffectenrapport en het advies van de overlegcommissie bezorgen?

U hebt niet geantwoord op de vraag over de alternatieve site. Ik veronderstel dat u dat project hebt opgegeven?

Ik hoop dat uw overleg met het Vlaams Gewest over de uitbreiding van het tramnet voorbij de negentien gemeenten, dat u graag gerealiseerd ziet, resultaat oplevert.

connexions, notamment entre Forest et le centre-ville.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Je vous remercie pour votre réponse. J'ai effectivement reconnu des avancées dans ce projet. Il est heureux que nous ayons progressé par rapport au projet initial et que les riverains aient réagi.

Vous m'apportez des garanties sur les futures améliorations qui seront apportées au projet en matière de bruit, de vibrations et de mobilité. J'entends les mesures prévues, mais s'agissant des vibrations, par exemple, changer les rails suffira-t-il ? Ne faudra-t-il pas recourir à d'autres techniques plus performantes pour que la situation devienne viable ?

Quant à la mobilité, vous affirmez que les effets seront quasiment nuls. Nous devons voir ce que cela donnera concrètement, car vous reconnaissez vous-même qu'aujourd'hui déjà, des problèmes de mobilité se posent.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ils ne sont pas dus au tram.

Mme Béatrice Fraiteur.- Non, mais les mesures prévues ne les résoudre certainement pas ! Vous me garantissez que les effets seront très limités. Nous vérifierons cela.

Je souhaiterais que vous me transmettiez le rapport d'incidences et l'avis de la commission de concertation. J'ai en effet lu que plusieurs conditions contraignantes seraient imposées moyennant avis favorable.

Vous ne m'avez pas répondu à la question concernant le site alternatif. Je suppose que les contacts ne continuent pas de ce côté et que vous l'avez abandonné.

Quant à la problématique de prolonger la ligne du tram au-delà de la barrière virtuelle des 19 communes, vous dites que vous avez des contacts avec la Région flamande et que vous espérez que cela puisse se réaliser. J'espère qu'au moins pour cet aspect, vous puissiez obtenir des

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal u de webadressen meedelen waar u de documenten van het internet kunt halen en u het advies dat het resultaat is van het overleg, bezorgen.*

- Het incident is gesloten.

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 administratieve boetes uitgeschreven door de MIVB".

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *In 2010 werden er 960 daden van fysiek geweld op het MIVB-net geregistreerd. In de eerste maanden van dit jaar heeft die trend zich onverminderd voortgezet.*

Deze interpellatie behelst echter de administratieve boetes voor ongepast gedrag. De veiligheidsagenten van de MIVB hebben geen toelating om overtreeders in de stations te achtervolgen. Toch bedroeg het aantal administratieve boetes op het hele MIVB-net in 2008, 2009 en 2010 respectievelijk 303, 350 en 356.

De MIVB telt 150 veiligheidsagenten die daden van ongepast bedrag - het MIVB-reglement telt er 66 - moeten beboeten. Ik tel dus grosso modo 2 administratieve boetes per veiligheidsagent per jaar. Als je dan weet dat de MIVB jaarlijks zo'n 300 miljoen reizigers vervoert, is dit aantal boetes

résultats et le concrétiser dans l'intérêt de tous les citoyens concernés.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous allons vous transmettre le rapport d'incidences ou vous indiquer les liens pour que vous puissiez trouver les documents sur internet, et nous vous ferons parvenir l'avis de concertation.

- L'incident est clos.

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 "les amendes administratives dressées par la STIB".

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

M. Vincent De Wolf.- Le nombre d'actes de violence, sur le réseau de la STIB, s'élevait, en 2010, à 960 agressions physiques. Cela ne s'est pas amélioré durant les premiers mois de 2011. Mon propos ne porte pas sur les agressions, mais sur les amendes administratives pour attitude incivique.

Vous étiez présente ce matin, à la Conférence des bourgmestres, lorsque le président actuel vous a dit que les agents gardiens de la paix n'ont pas le droit de pénétrer dans les stations, derrière les portiques ou dans les métros, pour poursuivre des personnes n'ayant pas observé les règles.

Ce qui m'étonne, c'est qu'on dénombre 303 amendes administratives en 2008, 350 en 2009 et 356 en 2010, sur l'ensemble du réseau de la STIB. Ces 356 amendes administratives sont à mettre en corrélation avec 960 agressions physiques en 2010.

eigenlijk belachelijk. En van die 356 boetes werd er vorig jaar dan nog maar een kwart betaald. Met andere woorden: er worden jaarlijks minder dan 100 administratieve boetes effectief geïnd! Wat is dan nog de waarde van dit systeem? Op die manier krijgt men echt het gevoel van straffeloosheid. Op de koop toe is de overtreder niet eens verplicht de veiligheidsagent zijn papieren te tonen, een probleem dat men nochtans zou regelen...

Ongepast gedrag is de voorbode van fysiek agressie. Als er geen reactie komt, zal dat gevoel van straffeloosheid zonder twijfel nog verder om zich heen grijpen.

Wordt momenteel een hervorming van het systeem van de administratieve boetes bestudeerd? Wordt de evolutie ervan aan een analyse onderworpen, inclusief het verband met de stijging van het aantal daden van fysiek geweld?

Is het belachelijke gemiddelde van twee administratieve boetes per veiligheidsagent per jaar het gevolg van een bewust opgelegde tolerantie?

Wat doet de regering met de klachten van de veiligheidsagenten van de MIVB dat ze in praktijk machteloos staan? Dit kan iedereen trouwens vaststellen, los van de inzet en de goede wil van betrokken personeel.

Waarom wordt drie vierde van de administratieve boetes niet eens ingevorderd? Hoe verklaart de minister dit hoge cijfer en wat wil ze eraan doen?

Komt er een audit om het beleid mee te sturen?

On compte 150 agents de la STIB chargés de constater des incivilités, au nombre de 66 dans votre réglementation, et de délivrer des amendes administratives. Cela fait, en moyenne, deux amendes administratives par agent, par année. Quand on met ces chiffres en rapport avec les 300 millions de voyageurs annuels, le nombre d'amendes apparaît grotesque.

Pire encore, les 356 amendes administratives ne sont payées qu'à un quart. On arrive donc à un chiffre inférieur à 100 amendes réellement appliquées et perçues. On peut donc légitimement s'interroger sur l'efficacité du système de perception, mais aussi sur l'efficacité du système en lui-même.

Cela donne un sentiment d'impunité. Et puis, on tait le problème, qui devait ou allait être réglé, des papiers d'identité que le contrevenant n'est pas légalement contraint de montrer. C'est grave, parce que l'incivilité est l'antichambre de l'agression physique. On sait très bien que, sans réaction sociale, le sentiment d'impunité se développe et mène à l'escalade.

Pensez-vous réformer le système des amendes administratives ? Une étude est-elle menée au sein de votre cabinet à ce sujet ?

Avez-vous analysé l'évolution des amendes administratives, éventuellement en corrélation avec la hausse persistante des actes de violences ?

Y aurait-il, à votre connaissance, des consignes de tolérance qui expliqueraient qu'on en arrive au taux ridicule de deux amendes par an et par agent ?

Une réponse gouvernementale est-elle à l'étude quant à l'aveu d'impuissance des agents de la STIB, que l'on constate sur le terrain indépendamment de leur bonne volonté ou de la qualité de leur travail, que je n'ai pas à juger ?

Comment se fait-il que les trois quarts des amendes administratives restent en souffrance et ne sont pas perçues ? Quelle analyse faites-vous de ce faible taux de perception, et quelle est votre réponse ?

Avez-vous envisagé un audit pour appuyer et enrichir votre réflexion sur ces différentes questions ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (*in het Frans*).- *De cijfers van de heer De Wolf bevestigen dat de MIVB niet alle beschikbare middelen inzake verkeersdoorstroming en administratieve boetes aanwendt. Zij kan zelfs optreden tegen inbreuken op de netheid en taksen opleggen.*

Indien mogelijk leggen gemeenten, in tegenstelling tot wat u beweert, wel degelijk sancties op. Burgemeesters overleggen nu met het parket om bij ontbreken van administratieve boetes eenvoudige diefstallen en soms slagen en verwondingen te bestraffen.

Maar de MIVB beschouwt het verzekeren van de veiligheid op het netwerk niet als een van haar taken. Wij vragen niet dat zij de rol van politie-agent op zich neemt, maar wel het bestaande dispositief, dat in de gemeenten zijn efficiëntie heeft bewezen, aanwendt. Waarom verzet de MIVB zich daartegen?

Hoeveel boetes schrijft de MIVB uit voor het gebruik van busbanen en het stationeren op bushaltes? De MIVB weigert dat te doen. Als toezicht-houdende minister moet u de MIVB daarvoor sensibiliseren.

Wie int de administratieve boetes?

Discussion

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

M. Philippe Close.- En son temps, je vous avais également interrogé sur le nombre de procès-verbaux dressés par la STIB aux véhicules qui empruntent ses sites propres. Même quand j'étais vice-président de la STIB, je n'ai jamais pu disposer de ces chiffres.

Mon constat est renforcé par les chiffres que cite M. De Wolf : la STIB a des moyens qu'elle n'utilise pas en matière de circulation routière ou d'amendes administratives ; elle pourrait même agir en matière de lutte contre la malpropreté et de taxes.

Je prendrai l'exemple d'une "petite commune", la ville de Bruxelles qui, selon la ministre, n'aurait pas pris les bonnes mesures, contrairement à la Région : elle a voté en 2007 une taxe en matière de malpropreté. En trois ans, plus de 16.500 procès-verbaux ont été dressés !

En contactant les bourgmestres et les fonctionnaires sanctionneurs, vous constaterez que les communes, lorsqu'elles en ont la possibilité, infligent des sanctions. Et des discussions sont en cours entre les bourgmestres et le Parquet pour que les communes puissent sanctionner les vols simples, voire certains coups et blessures, par le biais d'amendes administratives.

Les chiffres sont édifiants : la STIB n'utilise pas les moyens qui sont mis à sa disposition, parce qu'elle considère depuis longtemps que la sécurité dans ses stations ou sur son réseau n'est pas de son ressort. Nous ne lui demandons pas de jouer le rôle de policier, mais des dispositifs légaux existent, qui ont prouvé leur efficacité dans les communes. Pourquoi la STIB s'obstine-t-elle à ne pas les utiliser ?

J'en reviens aux amendes administratives. J'attends avec impatience les chiffres de la STIB relatifs aux procès-verbaux, que l'on nous promet depuis longtemps. Combien d'amendes de roulage la STIB inflige-t-elle par an pour occupation de site propre ou stationnement sur arrêt ? Elle est habilitée à le faire, mais je constate qu'elle s'y refuse.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Dat is een gewestelijk strafambtenaar.*

De heer Philippe Close (in het Frans).- *In de gemeenten dekt de geïnde som van boetes ruimschoots de kosten. Aangezien de MIVB-agenten ter zake gemachtigd zijn, moet alleen de bevoegde cel worden opgericht. Dergelijke eenvoudige en praktische maatregelen vergen geen studies.*

In de evaluatierapporten van het beheerscontract moeten toelichtingen bij het beleid inzake de administratieve boetes en wildparkeren en bij de strijd tegen de inbreuken op de netheid worden opgenomen, met vermelding van het aantal processen-verbaal.

De MIVB mag zich zo'n nuttig instrument niet ontzeggen.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik ondervroeg u onlangs over de boetes voor zwartrijden. In totaal werden bijna 3 miljoen reizigers gecontroleerd, waarvan er 39.640 betrappt werden op zwartrijden. Uiteindelijk blijkt maar de helft van de zwartrijders de boetes te betalen.

Hier gaat het over de administratieve boetes in verband met overlast en ongepast gedrag. Als de cijfers van de heer De Wolf kloppen, zou slechts 25% van deze boetes effectief betaald worden. Dat is een probleem. Je kunt wel een systeem van controles invoeren, maar als de betaling van de boetes nadien niet afgedwongen wordt, zal dat spoedig genoeg bekend zijn bij de overtreders, die zich daar ook naar zullen gedragen.

Kloppen de cijfers in verband met de administratieve boetes? Over welke types van ongepast gedrag spreken we hier? Gaat het vooral

Votre rôle de ministre de tutelle est de sensibiliser la STIB à cette question.

Qui perçoit le montant des amendes administratives ?

M. Vincent De Wolf.- C'est un fonctionnaire régional qui fait office de sanctionnateur.

M. Philippe Close.- Dans les communes, le montant des amendes couvre largement le coût du service chargé de les gérer. Les agents de la STIB sont habilités, il ne reste plus qu'à créer la cellule ad hoc. Voilà des mesures simples et pragmatiques qui n'exigent aucune étude. Que la STIB utilise les moyens dont elle dispose !

Pour une bonne validation, je propose qu'elle joigne aux rapports d'évaluation du contrat de gestion des rubriques relatives à la politique des amendes administratives, à la politique de lutte contre la malpropreté, à la politique contre le stationnement sauvage sur les sites propres, en spécifiant le nombre de verbalisations.

Je ne comprends pas pourquoi il n'en va pas ainsi. À votre décharge, je dois dire que je me suis heurté au même blocage lorsque j'étais président de cette commission. C'est idiot ! La STIB se prive là d'un levier utile !

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Je vous ai interrogée récemment sur les amendes infligées aux voyageurs dépourvu de titre de transport. Au total, près de 3 millions d'usagers ont été contrôlés, dont 39.640 étaient dans ce cas. Il s'avère que la moitié seulement des resquilleurs paient l'amende.*

Si les chiffres de M. De Wolf se vérifient, à peine 25% des amendes administratives pour incivilité seraient payées. Si le contrôle n'est pas suivi d'une obligation de payer les amendes, cela risque d'encourager les contrevenants.

Les chiffres relatifs aux amendes administratives sont-ils corrects ? De quelles incivilités s'agit-il ? Les mêmes contrôleurs doivent-ils à la fois dresser des contraventions aux voyageurs sans titre de transport et des amendes administratives ? Qu'en est-il des chiffres relatifs aux amendes administratives, en comparaison avec les chiffres

om fysiek geweld of gaat het bijvoorbeeld ook om roken in de voertuigen, enzovoort? Moeten dezelfde controleurs zowel de zwartrijders beboeten als de administratieve boetes uitschrijven? Hoe verhouden de cijfers in verband met de administratieve boetes zich tot de cijfers in verband met de FIPA-acties (Full Integrated Police Actions), waarbij tegelijkertijd het zwartrijden en de andere vormen van overlast worden aangepakt in samenwerking met de politiezones?

Het verontrust mij dat zo'n laag percentage van de overlastboetes geïnd wordt. Welke redenen haalt de MIVB daarvoor aan?

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

De heer Jef Van Damme.- Ik heb een déjà vu-gevoel. Ik heb dat regelmatig in deze commissie. We hebben dit debat reeds zes maanden geleden gevoerd. Toen ging het ook over het uitzonderlijk lage aantal boetes dat er werd geïnd. Het ging om net hetzelfde cijfer. Ik ben blij dat het onderwerp opnieuw op de agenda staat, maar ik hoop dat de minister een ander antwoord te bieden heeft dan zes maanden geleden. Anders zitten we hier binnen een half jaar opnieuw.

Ik zou het graag over de oplossingen hebben. Ik denk niet dat het systeem van de administratieve boetes moet hervormd worden, zoals de heer Vincent De Wolf suggereerde. Als het systeem goed gebruikt wordt, kan het perfect functioneren. Het is zeer gebruiksvriendelijk voor mensen die echt willen verbaliseren. Vorig jaar hebben een enquête over netheid in de metro gevoerd en daaruit bleek dat er op dat vlak een gigantisch probleem is. Er is dus genoeg materie om te verbaliseren. Recent is er de hele discussie over veiligheid in de metro geweest. Ook dat is een duidelijk teken dat er materie genoeg is om in de metro te verbaliseren.

De heer Close zegt altijd dat Brussel Stad het allemaal veel beter doet. Ik merk dat het op stadsniveau beter is, maar als ik het me goed herinner, heeft de PS ongeveer een maand geleden voorgesteld om nieuw veiligheidspersoneel in de metro te introduceren omdat er een enorm veiligheidsprobleem is. Nochtans levert die partij zelf de vicevoorzitter van de MIVB. Ik vind het fijn dat de heer Close minister Grouwels interpelleert,

de la FIPA (Full Integrated Police Actions) ?

Il est inquiétant que le taux d'encaissement des amendes relatives à des incivilités soit si faible. Quelles sont les raisons invoquées par la STIB ?

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Nous avons déjà tenu ce débat sur le nombre extrêmement faible d'amendes il y a six mois. Je me réjouis que le sujet revienne à l'ordre du jour, mais j'espère que la ministre sera cette fois en mesure de donner une autre réponse.*

Je souhaiterais que l'on évoque les solutions. Je ne pense pas qu'il faille réformer le système des amendes administratives. S'il est bien utilisé, il peut parfaitement fonctionner. Il est très convivial pour ceux qui veulent vraiment verbaliser.

M. Close dit toujours que la ville de Bruxelles fait tout beaucoup mieux. Or, c'est le PS qui a proposé il y a un mois d'introduire du nouveau personnel de sécurité dans le métro en raison d'un énorme problème de sécurité. Tout comme c'est de ce parti que provient le vice-président de la STIB. Le PS siège aussi au sein de ce gouvernement, aux côtés de Mme Grouwels. Il est donc bel et bien possible de remédier au faible nombre d'amendes infligées.

(poursuivant en français)

On parle aujourd'hui des sanctions administratives. À vous de les mettre en œuvre et de veiller à leur application. La situation actuelle est identique à celle d'il y a six mois.

(poursuivant en néerlandais)

Nous avons deux sanctions administratives par an, ce qui prouve la mauvaise volonté du système.

maar zijn partij zit samen in de regering. Men kan wel degelijk iets doen aan het lage aantal uitgeschreven boetes.

(verder in het Frans)

Het is aan u om de administratieve boetes ingang te doen vinden. De situatie vandaag is dezelfde als zes maanden geleden.

(verder in het Frans)

We hebben twee administratieve sancties per jaar. Dat is ongelooflijk. Hiermee is het bewijs geleverd van de onwil van het systeem.

(verder in het Frans)

Niet het systeem moet veranderen, maar de personen die het toepassen.

(verder in het Frans)

Voor mij moet het kader veranderen, de leidinggevenden en de agenten op het terrein. Dat kan simpelweg door samen aan tafel te gaan zitten, - ik richt me tot u, mijnheer de vicevoorzitter en u, mevrouw de minister - en instructies te geven om er effectief iets aan te doen. Desnoods moeten er quota worden opgelegd om bijvoorbeeld tien tot vijftien taksen per dag uit te schrijven. De metrogebruiker kan het probleem dagelijks in de metro vaststellen. Waarop wachten jullie om te reageren? Waarop wacht de minister? Waarop wacht de meerderheid om te reageren? Het cijfer is schandalig. Ik hoop dat we niet weer hetzelfde antwoord krijgen als zes maanden geleden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het vergaren van cijfermateriaal is nog steeds niet altijd makkelijk.*

Ik vraag me echt af wat hier de reactie zou zijn mocht de MIVB aan zijn veiligheidspersoneel vragen om 15 à 30 boetes per dag uit te schrijven! Misschien zouden de burgemeesters eerst eens hun politieagenten moeten verzoeken om de noodzakelijke boetes uit te schrijven. We vragen regelmatig de gemeenten alles in het werk te stellen om het openbaar vervoer vlot te laten doorrijden.

(poursuivant en français)

Ce n'est pas le système qui doit changer, mais les personnes qui le font fonctionner.

(poursuivant en néerlandais)

Selon moi, il faut changer le cadre, les dirigeants et les agents sur le terrain. Cela peut simplement se faire en donnant des instructions pour une action efficace. Au besoin, il faudra imposer des quotas d'amendes à infliger par jour. Qu'attend la ministre pour réagir ? Qu'attend la majorité pour réagir ? Les chiffres sont scandaleux.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Par le passé, il fut parfois difficile d'obtenir des chiffres. J'admets que cela n'est toujours pas facile.

J'ai entendu quelques suggestions dans les interventions de MM. Close et Van Damme. Que me diriez-vous dans cette commission si la STIB demandait à ses agents de ramener 15 ou 30 amendes par jour ?

J'aimerais bien que les bourgmestres ici présents demandent aussi aux policiers d'infliger les

Maar aan de flessenhals van de Louizalaan bijvoorbeeld staan er verkeersborden om de auto's te verbieden op de stoep te parkeren. Wel, ik raad u aan daar eens een kijkje te gaan nemen op een zaterdag: de stoepen staan vol! Waarom treedt de politie hiertegen niet op?

(Samenspraak)

De voorzitter.- Mevrouw de minister, u moet de leden niet provoceren. De interpellatie van de heer De Wolf behelst wel degelijk de boetes van de MIVB, niet de quota.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik zei dit bij wijze van inleiding.*

De heer De Wolf beweert op zijn minst impliciet dat het veiligheidspersoneel van de MIVB eigenlijk zijn job niet doet. Zijn ontgoocheling over het aantal boetes laat dit uitschijnen. Dat is wel een kaakslag voor al die mensen die in vaak moeilijke omstandigheden hun werk trachten te doen.

Het uitschrijven van een pv voor ongepast gedrag is door de ordonnantie van 19 april 2007 en het besluit van 13 december 2007 aan strikte regels gebonden. Het besluit voert een onderscheid in tussen twee soorten boetes. Er is vooreerst de toeslag wegens bepaalde vormen van ongepast gedrag, bijvoorbeeld roken of zonder reden aan de noodrem trekken. Het forfaitair bedrag van deze boete is 84 euro en het is de MIVB die de afhandeling hiervan doet.

Dan zijn er nog de administratieve boetes, die opgelegd worden voor onder meer ordeverstoring of blokkering van de deuren. Hier zijn er twee soorten boetes: van 75 tot 250 euro en van 150 tot 500 euro. De hoogte van het bedrag wordt bepaald door een ambtenaar van het gewest en de afhandeling gebeurt samen met de MIVB. De overgrote meerderheid van de boetes behoort tot de categorie van de toeslag.

In 2009 zijn er meer dan 30.000 toeslagen opgelegd, zowel voor ongepast gedrag als voor het rijden zonder vervoersbewijs.

amendes nécessaires. Nous faisons régulièrement la demande aux communes de tout faire pour faciliter le passage des transports publics.

Dans le goulet Louise, nous avons placé des panneaux réglementaires pour éviter que des voitures se garent sur les trottoirs. Allez-y le samedi, vous verrez qu'il y a plein de voitures garées sur les trottoirs ! Tout est en place pour que la police intervienne, mais elle ne le fait pas.

(Colloques)

M. le président.- Si la ministre se contentait de répondre à l'interpellation au lieu de provoquer les commissaires, ce serait bien. L'interpellation de M. De Wolf concerne les amendes et le travail qui doit être effectué par la STIB, non des quotas.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il s'agit d'une interpellation, cela laisse une certaine liberté. Je disais cela en guise d'introduction. Je vais maintenant répondre à l'interpellation de M. De Wolf.

Je souhaite tout d'abord réagir à ce qui semble être dit entre les lignes. La façon dont votre question est formulée, M. De Wolf, laisse en effet sous-entendre que le personnel de la STIB chargé du contrôle ne s'acquitterait pas correctement de sa tâche. Votre déception sur les chiffres le laisse entendre. Cela me semble fort injuste envers tous ces hommes et ces femmes qui doivent réaliser leur tâche dans des circonstances souvent difficiles.

Je voudrais ensuite rappeler que les constats d'incivilité sont strictement réglementés, d'une part par l'ordonnance du 19 avril 2007 et d'autre part par l'arrêté régional du 13 décembre 2007.

Cet arrêté de gouvernement sur des sanctions administratives fait une distinction entre deux éléments. D'abord les surtaxes "incivilités" en rapport avec des infractions à une série d'articles (fumer ou recourir abusivement au signal d'alarme). Le montant forfaitaire est ici de 84 euros et le traitement de ces surtaxes est fait par la STIB.

Ensuite, il y a les amendes administratives, aussi en lien avec les incivilités, en rapport avec d'autres articles (troubler l'ordre ou ralentir le matériel roulant en bloquant les portes). Il existe deux catégories de montants, respectivement de 75 à 250

De voorzitter.- Het zou nuttig zijn de opsplitsing van dit cijfer te krijgen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik probeer dit te regelen.*

Uitsluitend hiervoor aangeduide veiligheidsagenten mogen binnen de perken van hun bevoegdheid een pv uitschrijven. Maar heel vaak is de overtreding al gebeurd wanneer die agenten ter plaatse komen zodat er geen pv kan worden uitgeschreven. Hier is het kalf gebonden: het op heterdaad betrappen van wie ongepast gedrag vertoont, is meer uitzondering dan regel. Gevolg: de overtreder maakt geen overtreding in aanwezigheid van de veiligheidsagent, zodat er geen sprake is van een overtreding.

Als de overtreder kan geïdentificeerd worden, moet die een geldig identiteitsbewijs voorleggen, zoniet mogen de veiligheidsagenten van de MIVB er de politie bijroepen.

Maar hier bevinden we ons, door een onduidelijkheid op het federale niveau, in een juridisch grijze zone. Ik zal nog deze maand een ontwerp voorleggen aan de ministerraad om voornoemde ordonnantie en ministerieel besluit aan te passen. Bedoeling is de absurde toestand ongedaan te maken waarbij een MIVB-veiligheidsagent een overtreder niet om diens identiteitsbewijs mag vragen.

De MIVB legt haar controleagenten geenszins op om zaken door de vingers te zien, maar evenmin om 30 à 40 boetes per dag uit te schrijven.

Het inningsniveau van de boetes - zowel voor de

euros et de 150 à 500 euros. Le montant est fixé par le fonctionnaire de la Région et le traitement de ces amendes est fait en collaboration avec la STIB.

Ces amendes administratives ne sont, bien évidemment, que le sommet de l'iceberg. L'immense majorité des sanctions est en effet cataloguée sous la forme d'une surtaxe.

Pour vous donner un chiffre, en 2009, il y a eu plus de 30.000 surtaxes, et ce tant pour des cas d'incivilité que suite à des contrôles de tickets.

M. le président.- Il serait intéressant de nous fournir la ventilation de ce chiffre. Ce chiffre global ne nous dit rien concernant les surtaxes en cas d'incivilité. Si cela se trouve, 29.900 des surtaxes sont dues à un non-paiement et 100 à l'incivilité.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais tâcher de vous fournir cette précision.

En matière de constat des infractions, la législation en vigueur prévoit que seuls les agents de contrôle désignés peuvent procéder au constat et dresser un procès-verbal dans la limite de leurs compétences. Et, très souvent, lorsque ces agents arrivent sur le lieu d'un incident, l'infraction s'est déjà produite et aucun procès-verbal ne peut, dès lors, être dressé.

C'est effectivement là que réside le nœud du problème. Le flagrant délit est l'exception et pas la règle en matière d'incivilité. Par définition, le contrevenant ne commet pas de méfait en présence d'agents de la STIB.

Lorsque le contrevenant peut être identifié, la procédure requiert - on en a également déjà discuté au sein de cette commission - qu'il présente une pièce d'identité en ordre de validité. Si le contrevenant ne peut ou ne veut pas s'identifier, les agents de la STIB ont la possibilité de faire appel à la police.

Il y a eu des problèmes de légalité en la matière, des incertitudes, une attitude peu claire de la part du pouvoir fédéral. C'est la raison pour laquelle j'ai préparé un projet d'adaptation de l'ordonnance et de l'arrêté du gouvernement, que je présenterai encore ce mois-ci pour accord au gouvernement. J'espère ainsi régler ce problème absurde de l'impossibilité des agents de la STIB de demander leur carte d'identité aux contrevenants. J'espère que ce

toeslagen als voor de administratieve boetes - ligt momenteel tussen de 50% en 52%. In 2009 werd maar 34% van de toeslagen geïnd.

Ik bevestig de cijfers van de heer De Wolf: ongeveer 120 toeslagen voor ongepast gedrag en circa 30.000 voor reizen zonder vervoersbewijs. Nogmaals: de overtreders moeten nu eenmaal op heterdaad kunnen worden betrapt.

(Samenspraak)

Ik stel in deze commissie vast dat men hierin verandering wil zien!

De inningsproblemen hebben vooral te maken met het feit dat het merendeel van de overtreders niet solvabel is. Als we hun identiteit zouden kennen, zou dit al een verbetering zijn. De suggestie van de heer De Wolf om dit aan een audit te onderwerpen, zal ons niet veel verder brengen. We weten maar al te goed dat er dat probleem van onvermogen is en dat we de identiteit gemakkelijker zouden moeten te weten komen.

De voorzitter.- Bij het begin van uw antwoord hebt u bepaalde beschuldigingen geuit aan het adres van de heer De Wolf. Die beschuldigingen zijn niet gegrond. Ook heeft de heer De Wolf het recht om zijn mening te zeggen. Ik wens mevrouw de minister er aan te herinneren dat ook zij het reglement moet respecteren.

De heer De Wolf heeft het woord.

problème pourra être réglé à court terme.

Je vous confirme par ailleurs qu'aucune consigne de tolérance n'est donnée par la STIB à ses agents de contrôle. On n'a pas dit non plus qu'il faut infliger 30 ou 50 amendes par jour.

Le taux de recouvrement, quant à lui, est actuellement de 50% à 52%. À noter qu'en ce qui concerne les surtaxes, il était encore à 34% en 2004. La situation s'est donc un peu améliorée. Ce taux est quasi identique pour les amendes administratives et les surtaxes.

Au niveau de la répartition, on peut confirmer les chiffres avancés par M. De Wolf. Il y a eu environ 120 surtaxes pour incivilités et environ 30.000 pour avoir voyagé sans titre de transport. Il faut prendre les personnes en flagrant délit afin de pouvoir prouver l'identité du contrevenant.

(Colloques)

Je note un intérêt au sein de cette commission pour que l'on procède de cette façon. Cela modifiera peut-être quelque peu les chiffres.

Lorsqu'on évoque le taux de recouvrement, le principal problème reste l'insolvabilité d'une grande partie des personnes ayant commis les infractions. On pourrait améliorer la situation si l'on pouvait disposer de l'identité des auteurs des faits. Je crois que la suggestion de M. De Wolf de réaliser un audit à ce sujet ne va pas, pour l'instant, nous apporter grand-chose. En effet, l'on sait bien qu'il y a ce problème d'insolvabilité et il faudrait aussi que l'on puisse recueillir plus facilement l'identité des personnes.

M. le président.- Madame la ministre, certains commissaires ne sont pas toujours très disciplinés, mais au début de votre réponse vous avez fait à M. De Wolf une remarque je n'apprécie pas, parce qu'il s'agit d'un jugement de valeur sur ce qu'il a dit, ou n'aurait pas dit. Vous avez lancé un procès d'intention en suggérant que M. De Wolf aurait mis en doute le sérieux et le travail des personnes. Une fois n'est pas coutume, M. De Wolf a dit l'inverse ; et quand bien même il le penserait et voudrait le dire, ce serait son droit. Il y a un règlement dans cette commission et je voudrais que la ministre réponde aux commissaires avec respect.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik dank de voorzitter voor deze rechtzetting. De woorden van mevrouw Grouwels waren misplaatst. Ik zal me er echter niet druk om maken.*

Op 8 april 2011 verklaarde u in de pers dat slechts 25% van de administratieve geldboetes, opgelegd door het bewakingspersoneel van de MIVB, effectief betaald werden.

In de commissie maakt u daar 50% van. Ook suggereert u dat er aan het bewakingspersoneel een bepaald quota aan boetes kan worden opgelegd. Een dergelijk voorstel is buitensporig.

In 2008 werd hetzelfde aantal boetes opgetekend als nu. Het is dan ook duidelijk dat uw systeem niet werkt.

U probeert dat te verdoezelen door te beweren dat voor bepaalde vormen van baldadig gedrag geen boetes maar een toeslag wordt gevraagd. U verdraait mijn woorden zo dat het lijkt of ik het werk van de agenten bekritiseer.

En wanneer de voorzitter u om meer details vraagt, dan blijkt dat de gevraagde toeslag proportioneel niet verschilt van de geldboetes. Uw antwoord klopt niet. Ik zal nu spreken in naam van collega Close, die niet meer mag tussenkomen.

(Rumoer)

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- M. le président, je vous remercie pour cette mise au point. En d'autres temps, j'aurais réagi avec violence ; cela peut encore arriver, mais comme disait l'autre, tout ce qui est excessif est insignifiant. Mme Grouwels, je ne trouve pas le bon adjectif pour qualifier votre réponse, mais je dirais qu'elle est indigne, et vous savez pourtant qu'à titre personnel, je vous aime bien. Je mesure donc fort les termes que j'emploie.

Pourquoi indigne ? Je sais encore lire, je crois, ou le chiffre que j'ai trouvé est-il alors un faux paru dans la presse ? Je vous lis, dans un article paru le 8 avril 2011 : "L'an dernier, 356 amendes administratives ont été infligées par le personnel de surveillance de la STIB pour les incivilités diverses. À peine 89 (25,1%) ont été effectivement payées", dit la ministre de la Mobilité Brigitte Grouwels. C'est écrit là ! Est-ce le journaliste qui a fait un faux ou vous ne savez plus ce que vous dites ?

Si vous répondez à une question parlementaire en disant n'importe quoi, prévenez-nous, on ne viendra plus ! Car vous nous répondez qu'il s'agit de 50%, et vous disiez il y a quelques jours à la presse qu'il s'agissait de 25%. Et vous demandez à M. Close s'il faut donner aux agents un quota d'amendes à atteindre ? Comment osez-vous dire des choses pareilles ? De quel droit est-ce qu'un agent de la Région ou quelque autorité que ce soit pourrait imposer cela à un agent constatateur ?

Ce qu'on vous dit, c'est que le système ne fonctionne manifestement pas ! Je n'en veux pas à mon estimé collègue, qui n'était pas là à l'époque, mais, pour vous aider un peu, en 2008, à l'époque de Pascal Smet, il y en avait 300. Cela n'a donc guère changé.

Même s'il n'y a pas d'instructions - à moins que ce soit d'en infliger seulement deux par an -, le nombre des amendes est en tout cas, à quelques dizaines près, constant. Or vous osez répondre, en essayant de noyer le poisson, qu'on ne fixe pas pour les incivilités des amendes administratives, mais des surtaxes. En vous insinuez en sus que j'ai dit que les agents ne faisaient pas bien leur travail alors que j'ai dit le contraire !

Et quand le président vous demande une

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *U kunt u niet op uw eigen overtredingen beroepen om overtredingen aan de kaak te stellen. Maar u schijnt daarin uit te blinken.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Iedereen heeft zijn mening over welke actoren tekortschieten in de ordehandhaving. Ook ik ben niet altijd onbevooroordeeld.*

De 25% betaalde boetes waar ik in de pers naar verwees, hebben betrekking op de lopende periode 2010-2011.

De 52% betaalde boetes die ik in deze commissie vermeldde, verwijzen naar de afgesloten periode 2008-2009.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

ventilation, le pot aux roses apparaît ! Vous avez menti, puisque la proportion reste la même, et que sur les 30.000 surtaxes, il y en a 120 qui sont des amendes administratives. Le reste concerne évidemment les personnes dépourvues de titres de transport. Pour cela, on peut prendre en flagrant délit, mais pas quand on jette un papier par terre ou qu'on bouscule quelqu'un ? Vos agents ont-ils les yeux bandés ? Votre réponse est incorrecte.

M. Close, qui sait qu'il ne peut plus intervenir, m'a donné un petit copion...

(Rumeurs)

M. Vincent De Wolf.- C'est un adage juridique qu'il me demande de lire : "Nul ne peut invoquer en justice sa propre turpitude." Cela devrait être aussi comme cela au parlement. Aujourd'hui, Madame Grouwels, vous avez été un très mauvais exemple.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Chacun a sa perception de l'efficacité des services d'ordre et reporte la responsabilité sur l'un ou l'autre acteur, une faute que je commets moi-même de temps à autre. Cette discussion reste ouverte.

Vous m'accusez de me référer à des chiffres qui divergent. Le taux de 25% annoncé dans la presse correspond aux chiffres portant sur la période de 2010 à avril 2011. Ces chiffres ont été arrêtés en cours de procédure.

Les 52% auxquels je me réfère dans cette réponse-ci correspondent à un chiffre final, obtenu après avoir épuisé la procédure, et se rapportant aux années 2008 et 2009.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de relaties tussen de Brusselse regering en de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de uitspraken van de minister over de organisatie van de MIVB en over de uitbesteding in onderaanneming van sommige van haar diensten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELKE ROEX,

betreffende "de uitspraken van de minister van openbare werken en vervoer over de vermarkting van de exploitatie van het openbaar vervoer".

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

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Mevrouw Grouwels, uw beleid doet regelmatig stof opwaaien.*

Le Soir publiceerde op 14 april een artikel over het beheerscontract van de MIVB. Tijdens een dienstreis naar Dubai zou u verklaard hebben dat de MIVB weliswaar een overheidsdienst is, maar dat er toch naar meer efficiëntie zou moeten worden gestreefd. U voegde eraan toe dat er daartoe te weinig druk wordt uitgeoefend op de MIVB, die meer bewegingsvrijheid zou moeten krijgen.

Die verklaringen gingen impliciet over het nieuwe beheerscontract.

Enkele dagen later verklaarde de PS'er Chahid, ondervoorzitter van de MIVB, dat uw beleid van te weinig ambitie getuigt. Hij toonde zich verbaasd over uw uitspraken en vond het voorbarig om het over het nieuwe beheerscontract te hebben.

Uit de verklaringen van de heer Chahid blijkt duidelijk dat er een meningsverschil bestaat tussen u en de MIVB. De heer Chahid zei dat het regeerakkoord geen privatisering van de MIVB of

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les relations entre le gouvernement bruxellois et la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "les propos de la ministre relatifs à l'organisation de la STIB et à la sous-traitance de certains de ses services".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ELKE ROEX,

concernant "les déclarations de la ministre des travaux publics et des transports sur la commercialisation de l'exploitation des transports en commun".

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

M. Serge de Patoul.- Indiscutablement, Madame la ministre, vous faites souvent partie des polémiques régionales. Mon interpellation porte sur l'une de ces polémiques relayées dans la presse.

Le Soir du 14 avril 2011 publiait un article intitulé "STIB. Le contrat de gestion se profile. Au menu : la concurrence. Grouwels met la pression." Cet article fait état de votre déplacement à Dubaï, Madame la ministre, accompagnée de la direction de la STIB, à un salon spécialisé en matière de transports en commun.

Lors de cette mission, vous auriez déclaré, selon la presse : « Le fait d'être une entreprise publique n'est pas en contradiction avec la recherche d'une meilleure efficacité. ». Jusque là, je suis d'accord avec cette conception de l'entreprise publique. Vous auriez ajouté : « Pour cela, il n'y a pas aujourd'hui assez de pression sur la STIB, qui, en contrepartie, doit recevoir plus de liberté d'action ».

Derrière ces déclarations, c'est le nouveau contrat de gestion qui doit déterminer le cahier des charges de la STIB, qui se profile.

uitbesteding van de diensten toelaat.

Hij voegde eraan toe dat u te weinig uw best doet om meer middelen te eisen voor de MIVB of om de MIVB te verdedigen in uw contacten met de Vlaamse regering.

De heer Chahid nam uw houding tijdens de begrotingsbesprekingen duidelijk op de korrel. Ik vraag me trouwens af wat de commissieleden uit de PS-fractie over uw uitlatingen denken.

Ik vind het vreemd dat de PS in de regering niet het voortouw nemen om meer middelen te eisen voor de MIVB, aangezien ze vinden dat u te weinig moeite doet.

De heer Chahid wijst er terecht op dat bussen van De Lijn vaak dezelfde routes als die van de MIVB volgen. Dat is niet alleen inefficiënt maar wijst tevens op de noodzaak van een uitbreiding van het Brussels Gewest.

Ik eis duidelijkheid over de relatie tussen de MIVB en de regering.

Welke lessen kan men trekken uit de dienstreis naar Dubai? Trekt de MIVB andere lessen dan de regering? Hoeveel heeft de dienstreis gekost?

Wordt het volgende beheerscontract van de MIVB al voorbereid? Welke instructies krijgen de vertegenwoordigers van de regering in de raad van bestuur van de MIVB?

Het beheerscontract 2007-2011 bepaalt dat de naleving van het beheerscontract wordt gecontroleerd door een comité, waar afgevaardigden zetelen van de regering, het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) en de MIVB. Het comité vergadert om de zes maanden.

In de tweede helft van 2011 zou het comité een rapport moeten voltooien waarin de belangrijkste ontwikkelingen van het openbaar vervoer tussen 2006 en 2010 en de maatregelen van het huidige beheerscontract worden geëvalueerd. De conclusies zullen de basis van het volgende beheerscontract vormen.

Hoe zit het met dat rapport? Zullen we de volledige tekst ontvangen? Zal het rapport in juni klaar zijn?

Dans la publication du journal Le Soir des 16 et 17 avril 2011, deux jours après le précédent article, la STIB ou, plus particulièrement un représentant du gouvernement au sein du conseil d'administration, en l'occurrence le vice-président de la STIB, M. Chahid du parti socialiste, vous répond en déclarant : « Grouwels manque d'ambition ».

Le vice-président de la STIB s'étonne de vos déclarations hâtives, estimant prématuré de tracer des lignes de conduite pour le futur plan de gestion.

Les déclarations du vice-président de la STIB, qui représente le gouvernement et est membre du parti socialiste, montrent une opposition nette entre vous, Madame la ministre, et la STIB. Par exemple, le vice-président évoque des contradictions dans vos propos et déclare : « L'accord de gouvernement est explicite : il ne sera procédé à aucune privatisation, même partielle, des organes de la société de transport public bruxellois, ni à aucune externalisation de services qui mettrait en péril le caractère public de la STIB ».

D'après la presse, le vice-président se dit exaspéré de voir la faiblesse de la ministre, estimant que vous ne défendez pas la STIB, dans les discussions budgétaires régionales ou avec d'autres relais politiques tels que le gouvernement flamand, mettant en évidence certains doublons de lignes entre De Lijn et la STIB à Bruxelles.

Il vous met très clairement en cause dans les discussions budgétaires. Je serais d'ailleurs intéressé d'avoir la position du parti socialiste au sein de cette Commission concernant ces déclarations.

Je m'étonne que, se plaignant de votre faiblesse dans les discussions budgétaires, le ministre socialiste ne défende pas les transports en commun dans ces discussions, c'est du moins comme cela que j'interprète ce que j'ai pu lire.

Je dois par contre reconnaître que le vice-président a pleinement raison concernant les doublons de ligne entre la STIB et De Lijn, ce qui justifie pleinement l'élargissement de notre Région, qui résoudrait nombre de problèmes.

Sur la base de ces articles de presse, et en particulier des déclarations polémiques de

Welke instructies krijgen de vertegenwoordigers van de regering in de raad van bestuur van de MIVB? De oppositie krijgt de indruk dat er ernstige onenigheid heerst binnen de meerderheid. Ik weet op de duur zelfs niet meer wie tot de meerderheid en wie tot de oppositie behoort.

M. Chahid, des clarifications des relations entre la STIB et le gouvernement bruxellois doivent être faites.

Quels sont les enseignements dégagés par la mission menée à Dubaï ? Les enseignements dégagés par le gouvernement bruxellois et la STIB sont-ils identiques ? Quel a été le coût de cette mission ?

Y a-t-il une prégestion du contrat de gestion de la STIB ? Quelles sont les instructions données par le gouvernement bruxellois à ses administrateurs au Conseil d'administration de la STIB ?

Précisons que l'article 73 du contrat de gestion 2007-2011 stipule que "le suivi des engagements et obligations établis dans le cadre du présent contrat est confié à un comité de suivi composé de délégués du ministre chargé des Transports publics, de l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) et de la STIB. Ce comité se réunit au moins tous les six mois. Il examine tous les projets en cours et les indicateurs de performance du système de transport géré par la STIB".

Il est également prévu que "dans le courant du second semestre 2011, le comité établira un rapport quinquennal synthétisant les grandes évolutions observées dans les transports publics à Bruxelles entre 2006 et 2010 ainsi que l'évaluation des mécanismes mis en place par le présent contrat au moyen de tableaux de bord, d'actions et d'indicateurs choisis d'un commun accord. Ce rapport quinquennal constituera une donnée de base en vue de l'élaboration du contrat de gestion suivant".

Où en est le rapport de ce comité dans lequel la Région est majoritairement représentée par ses délégués et l'AED ? Pourrait-on disposer du texte complet ? Dans l'hypothèse où ce rapport ne serait pas encore établi, le sera-t-il pour le mois de juin, conformément aux prescrits du contrat de gestion ?

En outre, quelles sont les instructions données par le gouvernement bruxellois à ses administrateurs au conseil d'administration de la STIB ? En effet, quand on prend connaissance des déclarations de l'administrateur qui représente le gouvernement des bancs de l'opposition, on a quelque peu l'impression qu'on ne voit plus les bancs de la majorité. Je me

De voorzitter.- Mijnheer de Patoul, ik moet u tot sereniteit aanmanen.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Ik voer op een serene manier oppositie, maar ik verwacht duidelijke antwoorden. Ik vraag me af of minister Grouwels nog het vertrouwen geniet van de PS.*

De heer Chahid, ondervoorzitter van de MIVB, beweert dat u de echte prioriteiten van de MIVB, waaronder het inspelen op de bevolkingstoename en het behoud van de werkgelegenheid, verwaarloost. Wat is uw standpunt?

Hoe zit het met de ontwikkeling van het tramnet? Er beweegt niets, wat jammer is voor het openbaar vervoer. Het is niet goed dat de verlenging van lijn 94 en de invoering van lijn 71 worden uitgesteld.

Ik hoop op een sereen antwoord.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De minister heeft in een interview in Le Soir, naar aanleiding van het congres van de Internationale Unie voor Openbaar Vervoer in Dubai, een aantal opvallende uitspraken gedaan over de MIVB. Zij roept op om te onderzoeken wat er "door anderen"*

suis même demandé si l'on ne devrait pas changer de place. Je voudrais savoir où je dois désormais me placer.

M. le président.- Je vous rappelle que nous vous avons demandé de ramener de la sérénité et de la sagesse.

M. Serge de Patoul.- Je m'oppose très sereinement. J'attends des réponses et espère que les partis politiques vont clarifier leurs positions. Je me demande si le parti socialiste vous donne encore sa confiance en tant que ministre des Communications. Je ne doute pas que, dans le cadre de ce débat, le PS s'exprime afin de percevoir si aujourd'hui, oui ou non, vous disposez encore de la confiance du premier parti de la majorité et du deuxième parti politique de la Région.

Quelles sont les priorités fixées pour la STIB, sachant que M. Mohammadi Chahid, vice-président la STIB, considère que les vraies priorités passent au bleu, à savoir répondre à l'essor démographique et préserver le taux d'emploi de l'entreprise ?

Dans le cadre de ces priorités, qu'en est-il plus particulièrement du développement du réseau de trams ? En la matière, l'immobilisme semble régner, ce qui est dommage pour le transport en commun. À titre d'exemples, je citerai le report du prolongement de la ligne 94 (laquelle aurait pu être opérationnelle fin 2012 et qui ne le sera, au mieux, qu'en 2015), le report de la création de la ligne 71, le blocage des moyens de Beliris pour la ligne vers l'UZ Brussel et le report des travaux à 2013 (alors que le tronçon vient d'être inauguré), ainsi que les méandres et les attermolements quant à la mise au point de la ligne de bus 49 à Molenbeek.

J'espère avoir fait revenir la sérénité au sein de nos travaux. D'ailleurs, Monsieur le président, tout s'est passé très calmement et je ne doute pas que les réponses seront tout aussi calmes.

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

Mme Céline Delforge.- Madame la ministre, à l'occasion de votre visite au salon de l'Union internationale des transports publics (UITP) à Dubaï, vous avez octroyé une interview au journal "Le Soir". Vous y avez fait un certain nombre de déclarations concernant la STIB qui n'ont rien

beter zou kunnen worden gedaan. Nochtans is het regeerakkoord zonneklaar over het publieke karakter van de maatschappij: geen onderaanbesteding, geen uitbesteding en geen professionalisering.

Wat bedoelt de minister met "door anderen"? Denkt ze misschien aan Transdev Veolia Environnement? Transdev heeft een gemeenschappelijke dochteronderneming met de MIVB en is een filiaal van RATP, dat door Veolia Environnement - bekend uit de Aquiriszaak - is overgenomen.

Ik ben er niet gerust op. De vrijgemaakte markt is in volle beweging: er zijn fusies en overnames en Veolia Transdev wil de beurs op.

Als de minister spreekt over zaken die "door anderen" kunnen worden gedaan, heeft ze het alleszins niet over de personeelsdienst of de schoonmaakploeg, maar wel degelijk over het vervoer zelf.

Op de vrije markt is er ook nog de firma Keolis, die nu al actief is in de Verenigde Staten en Azië. Als je politieke problemen wil vermijden, mag je niet te veel 'out of the box' denken.

De MIVB neemt de grootste hap uit de gewestbegroting. Als de maatschappij volgens de minister meer autonomie moet krijgen, moet er daarover toch op zijn minst een akkoord worden gesloten. In het regeerakkoord staat hierover niets.

De minister stelde dat sommige parlementsleden haar zeggen waar en wanneer de trams moeten rijden. Wel, als wij zo aanmatigend zijn om hierover vragen te stellen, dan is dat ofwel omdat we zelf gebruikers van het openbaar vervoer zijn, ofwel omdat onze kiezers - die via hun belastinggeld het MIVB-budget spijzen - ons daarover aanspreken.

Men kan ervoor opteren de democratische controle terug te schroeven, wat trouwens al het geval is in de publiek-private samenwerkingen.

Of men kan ervan uitgaan dat de MIVB een openbare maatschappij is, die grotendeels door de burgers wordt gefinancierd.

Natuurlijk kunnen de vragen van de parlementsleden de minister anekdotisch lijken, maar diezelfde

d'anecdotique.

Tout d'abord, vous annoncez : "Il faut avoir le courage d'étudier l'organisation actuelle, de voir ce qui peut être mieux fait par d'autres". Confirmez-vous avoir tenu ces propos ? L'accord de gouvernement est assez limpide sur le fait qu'il ne faut surtout pas toucher au caractère public de la STIB, en ce compris ne pas procéder à de la sous-traitance, de l'externalisation, ou de la professionnalisation, comme dit M. Flausch. Il y est même question de ré-internaliser certaines tâches !

Qu'est-ce que signifie "les autres" ? Est-ce que cela concerne Transdev Veolia Environnement ? Transdev a une filiale commune avec la STIB. Transdev est la filiale de la RATP qui a été reprise par Veolia Environnement, ceux qui se sont si bien occupés d'Aquiris.

Cela m'inquiète ! Vous parlez d'étudier ce qu'on obtiendrait de mieux sur un marché libéralisé. En effet, le marché libéralisé du transport est en pleine mutation. Il y a des fusions, des acquisitions. La fameuse société Veolia Transdev a l'intention d'entrer en Bourse.

Quand vous tenez de tels propos au sortir d'un salon sur le transport, je me dis que, "ce qui peut mieux être fait par d'autres", pour vous, ce n'est pas la gestion des ressources humaines, ou le nettoyage - qui d'ailleurs est déjà privatisé. Non, vous visez les transports.

Dans le paysage du transport libéralisé, on trouve Keolis, une autre société qui se transforme en multinationale et qui travaille aux États-Unis, en Asie, alors pourquoi pas à Bruxelles ! Il ne faut pas trop penser "out of the box", cela pourrait créer des problèmes politiques.

La STIB représente le plus gros budget de la Région. Quand vous déclarez qu'il faut donner plus d'autonomie à la STIB, ce dont je n'ai jamais trouvé de trace dans un accord de gouvernement, je trouve qu'un tel projet devrait au moins être coulé dans un accord.

Quand vous déclarez : "Alors qu'aujourd'hui, certains parlementaires disent où doit rouler et s'arrêter tel tram, à telle heure". Pourquoi les parlementaires ont-ils l'outrecuidance de s'interroger sur les fréquences et la desserte des

parlementsleden zijn wel bezig met de gevolgen van beslissingen. Een bushalte 300 m ver plaatsen kan een onbeduidend probleem lijken, maar voor de gebruikers kan dit belangrijke gevolgen hebben.

Een minister die kritiek uitoefent op het werk van de parlementsleden, verontrust me. In een democratie is het nog altijd het parlement dat de regering controleert. Of heb ik misschien niets begrepen van wat de minister heeft gezegd?

Een tijdje geleden debatteerden we in deze commissie over de inzet van privéveiligheidsfirma's op de MIVB-lijnen. De toenmalige verklaringen van de regering staan in schril contrast met wat de minister nu beweert in het interview.

De minister sprak in de krant ook over de "moed" tot onderaannbesteding. Voor mij komt onderaannbesteding echter neer op het zich onttrekken aan verplichtingen, een vorm van lafheid dus.

Staat de minister nog altijd achter de verklaringen die we in Le Soir konden lezen?

U meent toch niet dat de publieke sector het per definitie minder goed doet dan de private? Ik veronderstel dat u in Dubai tot de conclusie bent gekomen dat bepaalde activiteiten beter aan andere ondernemingen worden uitbesteed. Over welke ondernemingen gaat het?

Uiteraard zijn we allen vragende partij voor een doorlichting van de huidige structuur van de MIVB. U pleit er echter al meteen voor dat de MIVB meer vrijheid van handelen krijgt, en dat vind ik onaanvaardbaar.

Misschien werden uw woorden verdraaid in het interview en verwijst u naar de externe audit van de MIVB in plaats van naar uw eigen standpunt? Kunt u ons die studie bezorgen?

Ik ben verrast over uw uitspraken, die volledig in tegenspraak zijn met de uitspraken van andere regeringsleden en met het regeerakkoord.

Als uw verklaringen de wensen van de MIVB-directie weerspiegelen, doet dat vragen rijzen.

Ook uw strategie om het volgende beheerscontract tot stand te brengen, verontrust me. Bestaat daarover een akkoord in de regering?

transports en commun ? Soit parce qu'ils prennent les transports en commun, soit parce qu'ils se font interpellé par la population, celle qui vote pour des parlementaires pour avoir une représentation démocratique et qui finance avec ses impôts une grande partie du budget de la STIB !

Il y a deux modèles possibles. D'abord, on peut choisir de diminuer le champ du contrôle démocratique, diminution que constatent les politologues dans les partenariats public-privé. Il y a deux semaines se déroulait dans notre ville un congrès international de politologues. Ils étaient tous d'accord quant à la réduction de l'espace démocratique.

Ou alors, l'autre modèle consiste à se rappeler que la STIB est une entreprise publique financée en grande partie par les citoyens.

Peut-être les questions des parlementaires vous semblent-elles anecdotiques, mais ces derniers s'intéressent en réalité aux conséquences des mesures prises : déplacer de 300 mètres l'arrêt d'un transport en commun peut paraître anodin ; ce ne l'est pas pour les usagers, surtout quand une telle mesure vient se greffer sur d'autres problèmes.

Je m'inquiète d'entendre une ministre critiquer le travail des parlementaires. Jusqu'à nouvel ordre, dans un État démocratique, c'est le parlement qui contrôle le gouvernement.

Il est aussi possible que je n'ai rien compris à vos déclarations...

J'en reviens au débat que nous avons tenu sur le recours à des services privés pour renforcer la sécurité de la STIB. Quelle est la véritable position du gouvernement sur cette question ? Les réponses qu'il nous a apportées dans cette enceinte sont en totale contradiction avec vos déclarations parues dans la presse. Cela m'inquiète et appelle des éclaircissements.

Confirmez-vous les propos que vous attribue le journaliste du quotidien "Le Soir" qui vous accompagnait à Dubaï ?

Vous évoquez la nécessité d'avoir le "courage" de sous-traiter. Il s'agirait plutôt d'une externalisation des contraintes qui, selon moi, s'apparente à de la lâcheté. Vous dites vouloir étudier la situation

actuelle et rechercher ce qui peut être mieux fait par d'autres. S'agissant d'un salon du transport, à quoi faisiez-vous allusion ?

Vous n'allez pas me dire que vous croyez que, par définition, le public fait moins bien que le secteur privé ? J'imagine donc que vous avez découvert des choses à Dubaï qui vous incitent à penser que telle ou telle activité pourrait être mieux prise en charge par d'autres. Qui sont ces autres ? Qui avez-vous rencontré ? Quelles ont été ces entreprises particulièrement convaincantes dans le cadre de ce salon ?

Vous produisez là une affirmation très politique. Étudier l'organisation actuelle de la STIB ? C'est très volontiers, je crois que nous sommes tous demandeurs quant à la réalisation de telles études. Cependant, on vous entend déjà dire que l'on va prendre telle direction et que la STIB doit avoir plus de liberté d'action !

Certes, peut-être que le journaliste n'a pas été complet ou qu'il n'a pas bien compris ce que vous avez dit. Vous faites peut-être référence à un audit externe de la STIB qui a déjà eu lieu et qui livre des conclusions dans ce sens. Si c'est le cas, communiquez-nous cette étude, qui va certainement nous intéresser.

Je trouve assez particulier de découvrir, tout à coup, ce genre de propos, qui sont en totale opposition avec des déclarations du gouvernement au sein de l'enceinte parlementaire et avec l'accord de gouvernement.

À titre subsidiaire, toutes ces propositions ne reflètent-elles pas le souhait du management de la STIB ? Le cas échéant, cela pose également question.

Pour ma part, je m'inquiète lorsque je vous entends décrire la stratégie qui sera suivie pour arriver à ses fins, soit le futur contrat de gestion. Y a-t-il eu un accord gouvernemental afin que l'on prenne cette direction ?

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Elke Roex.- Ik had geen interpellatie ingediend ten aanzien van minister Brigitte Grouwels, maar wel ten aanzien van minister-

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

Mme Elke Roex (en néerlandais).- J'avais adressé mon interpellation au ministre-président Picqué, en réaction aux déclarations de Mme Grouwels

president Charles Picqué. Bij het lezen van het artikel in Brussel Deze Week had ik de indruk dat er een probleem bestaat in deze regering.

Minister Grouwels heeft in een interview namelijk gezegd dat een van haar coalitiegenoten, namelijk de partij van de minister-president, zich tijdens de communautaire onderhandelingen separatistisch opstelde. Dat is op zich al merkwaardig genoeg om de minister-president te interpellieren. Ik hoop nu dat ik bij monde van minister Grouwels een antwoord van de regering zal krijgen.

In hetzelfde interview roept minister Grouwels de regering op om 'out of the box' te denken over de exploitatie van het openbaar vervoer. Ze ziet kansen in een vermarkting van de MIVB om geld op te halen voor het Brussels openbaar vervoer. Dat is in tegenstrijd met alles wat is afgesproken in het regeerakkoord. Aan de reactie van een meerderheidspartij te horen is er hierover inderdaad echt een probleem.

Is het standpunt van de minister van Openbare Werken en Vervoer over een vermarkting van de exploitatie van het openbaar vervoer doorgesproken binnen de regering? Gaat het hier om een standpunt van de regering? Zo nee, zal de regering ingaan op uw vraag om hierover na te denken? Wanneer kunnen we de conclusies verwachten van die denkoefening?

Het is altijd heel leuk om zichzelf interessant te maken in de pers en een dergelijke 'denkoefening' te lanceren. Ik vind echter dat we met serieuzere zaken bezig moeten zijn. Als u grote ambities hebt, moet u die ook kunnen realiseren en zeker zijn van uw stuk. U bent geen parlamentslid dat wilde ideeën lanceert. U bent lid van de uitvoerende macht en die moet een ernstig beleid voeren. Ik hoop dat u vandaag een standpunt namens de regering kan innemen en dat het gedaan is met die spelletjes van mooie verhaaltjes uit Dubai.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (*in het Frans*).- *De heer Ridouane Chahid is aangesteld door de regering,*

affirmant que le parti du ministre-président se montrait séparatiste pendant les négociations communautaires. J'espère que je recevrai de la part de Mme Grouwels la réponse du gouvernement.

Dans la même interview, la ministre Grouwels appelle le gouvernement à mener une réflexion hors des sentiers battus sur l'exploitation des transports en commun. Elle voit dans la commercialisation de la STIB l'opportunité d'amasser de l'argent pour les transports publics bruxellois. C'est contraire à tout ce qui a été convenu dans l'accord de gouvernement.

Le point de vue de la ministre concernant la commercialisation de l'exploitation des transports en commun a-t-il été débattu au sein du gouvernement ? S'agit-il là du point de vue de ce dernier ? Si non, le gouvernement accédera-t-il à la demande d'y réfléchir ? Quand pouvons-nous espérer les conclusions de cette réflexion ?

Discussion conjointe

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

M. Emin Özkara.- J'aimerais d'abord apporter une précision sur ce qui vient d'être dit. M. Ridouane

maar vertegenwoordigt haar niet. De regering heeft bij de MIVB wel een opdrachthouder en twee commissarissen.

Uw verklaringen in Le Soir staan haaks op het engagement van de regering. Conform de beleidsverklaring zal de MIVB niet worden geprivatiseerd, zelfs niet gedeeltelijk. Bovendien worden er geen opdrachten uitbesteed, want anders zou het openbare karakter van de vervoersmaatschappij in het gedrang komen. De privatisering van de MIVB is onaanvaardbaar voor de PS.

De MIVB mag enkel in het geval van een crisis-situatie een beroep doen op privéondernemingen om de veiligheid te verzekeren. Op termijn moet zij zorgen voor de opleiding van eigen veiligheidsagenten met een ambtenarenstatuut.

Wat is het standpunt van de regering? Wat zijn de perspectieven voor de interne veiligheidsdiensten van de MIVB? Wat zijn de doelstellingen van de eventuele studie over de privatisering van die diensten? Welke maatregelen zult u op lange termijn nemen om de veiligheid van de klanten en het personeel te verzekeren?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Samen met vertegenwoordigers van de MIVB heb ik het 59e congres van de Union Internationale des Transports Publics (UITP) in Dubai bijgewoond. De stad had zich twee jaar geleden kandidaat gesteld voor de organisatie, net omdat men er een automatisch metronet en een moderne tramlijn aanlegde.*

Uiteindelijk waren er meer dan 2.000 deelnemers uit 80 landen aanwezig, waaronder toplui van openbaarvervoermaatschappijen van heel wat

Chahid est désigné par le gouvernement, mais ne le représente pas au sein de la STIB. Il faut rappeler que le gouvernement a un chargé de mission et deux commissaires.

Madame la ministre, il est important de rappeler aussi la position du gouvernement sur le statut de la STIB. En effet, la déclaration gouvernementale stipule clairement : "Il ne sera procédé à aucune privatisation, même partielle, des organes de la société de transport public bruxellois, ni à aucune externalisation de service, qui mettrait en péril le caractère public de la STIB". La contradiction est dès lors flagrante entre vos déclarations dans Le Soir et les engagements du gouvernement. Il est inacceptable, pour nous, d'envisager la privatisation de la STIB.

Si la STIB recourt actuellement à des sociétés privées pour assurer la sécurité dans les transports en commun, cela doit rester une réponse à une situation d'urgence. Le but, à long terme, est de travailler correctement à la formation d'agents de sécurité, à l'intérieur de la STIB, avec un statut d'agents publics. Il est clairement de la responsabilité de la STIB d'assurer la sécurité de ses usagers.

Pourriez-vous nous préciser la position du gouvernement ? Quelles sont les perspectives par rapport aux services de sécurité de la STIB ? Existe-t-il une étude sur la privatisation de ce service, comme votre interview le laisse entendre ? Dans l'affirmative, quels sont les objectifs d'une telle étude ? Plus largement, quelles sont les mesures prioritaires, à long terme, pour assurer la sécurité des usagers et du personnel de la STIB ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le 59e congrès de l'Union internationale des transports publics (UITP) s'est déroulé à Dubaï. Cette ville avait posé sa candidature il y a deux ans parce qu'elle était alors en train de construire un nouveau métro automatique, ainsi qu'une nouvelle ligne de tram assez élaborée. En raison de la crise financière qui a frappé Dubaï, la ligne de métro a pu être réalisée - nous l'avons visitée -, mais la ligne de tram n'était pas achevée lors du congrès.

J'ai donc participé à ce congrès du 10 au 14 avril

grote steden.

Gelijktijdig vond er een beurs plaats waar de grootste ondernemingen op het gebied van openbaar vervoer hun aanbod inzake technologie en dienstverlening voorstelden.

De MIVB speelt een actieve rol in de UITP. Directeur-generaal Alain Flausch werd trouwens herkozen als voorzitter van de organisatie. Het is een erkenning van zijn kwaliteiten, waarvoor ik hem graag wil feliciteren.

Tijdens de beurs konden we van gedachten wisselen over de problemen bij het openbaar vervoer. De UITP is overtuigd van de cruciale rol van het openbaar vervoer inzake duurzame ontwikkeling en levenskwaliteit in de grote steden.

Alle deelnemers aan het congres in Dubai hebben zich geschaard achter de doelstelling om tegen 2025 het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer te verdubbelen. Enkel in Hong Kong gebeurt nu al 80% van de verplaatsingen met het openbaar vervoer.

Hoe zullen we op termijn de noodzakelijke investeringen financieren en het openbaar vervoer efficiënter organiseren? Dat zijn twee van de vele uitdagingen waarmee het openbaar vervoer in alle wereldsteden wordt geconfronteerd. Tijdens het congres konden we leren uit de ervaringen en methodes van elders.

In alle domeinen van het openbaar vervoer zien we nieuwe ontwikkelingen. Ik heb in interviews gepleit voor een open reflectie, vooral met het oog op het nieuwe beheerscontract met de MIVB, dat momenteel in voorbereiding is.

Elk commissielid heeft in dit debat de noodzaak tot reorganisatie van het Brussels openbaar vervoer onderstreept. Het is bekend dat het Brussels Gewest het moeilijk heeft om die reorganisatie alleen te financieren. De middelen nemen reeds een grote hap uit de gewestbegroting, maar de behoeften zijn nog veel groter. Wij moeten nadenken over de financieringsmogelijkheden.

Daarnaast pleit men voor een openbaar vervoer dat tegemoetkomt aan de behoeften van zijn klanten. Ook dit thema kwam tijdens het congres uitvoerig aan bod. We hebben alvast interessante

avec les représentants de la STIB. Cette rencontre particulièrement enrichissante a réuni plus de 2.000 représentants de 80 pays, dont les principaux responsables des transports en commun des grandes villes du monde.

En marge du congrès se tenait également une bourse où étaient présentées de grandes entreprises actives dans le secteur des transports en commun, comme les fournisseurs de métros, de trams, de bus, d'accessoires ou de systèmes d'information pour passagers. Ce n'était évidemment pas une bourse de vente ou d'achat, mais plutôt une exposition des offres existantes, tant en termes de technologies que de services.

La STIB joue un rôle actif dans cette association internationale. Son administrateur-directeur général, Alain Flausch, a d'ailleurs été réélu président de l'UITP à Dubaï. Il s'agit là d'une reconnaissance internationale méritée auprès de ses pairs, pour laquelle je l'ai félicité chaleureusement.

Cette participation au salon s'est révélée très intéressante ; nous avons pu échanger nos points de vues sur les problèmes qui se posent partout dans le monde dans le secteur des transports publics, surtout dans les grandes villes. C'est évidemment ce dernier aspect qui nous a intéressés le plus.

L'UITP et ses membres sont convaincus du rôle crucial des transports publics dans le développement durable et l'amélioration de la qualité de vie à travers le monde et ce, surtout dans les grandes villes.

L'ambition qui a été formulée à Dubaï par tous les participants est celle du doublement des transports publics dans tous les déplacements d'ici à 2025. Comme je l'ai dit dans la presse, le seul participant à faire exception fut Hong Kong, qui n'adhérerait pas à cet objectif car 80% des déplacements y sont déjà effectués en transports publics. Cette ambition de doublement ne concerne donc pas Hong Kong.

Lors du congrès, il s'est avéré qu'un grand nombre de défis et de thèmes relatifs aux transports publics étaient parallèles dans les plus grandes villes du monde, notamment la façon dont il faudra financer à terme les investissements nécessaires et la façon dont il faudra organiser plus efficacement les transports publics. Nous avons surtout pu bénéficier des expériences, ainsi que des bonnes et moins

ideeën verzameld, die wij misschien, aangepast aan de Brusselse situatie, kunnen toepassen. Zo kunnen we onze ambities voor het Brussels openbaar vervoer waarmaken.

Dit is het goede moment, want we bereiden het beheerscontract voor.

Onder invloed van de regelgeving wordt de uitbating van het openbaar vervoer overal, maar zeker in Europa, meer en meer op commerciële leest geschoeid. Dit leidt tot opvallende evoluties, zoals investeringen in Zweden door de openbaarvervoermaatschappij van Hong Kong.

Ook in Vlaanderen en Wallonië ondergaat de markt van het openbaar vervoer belangrijke wijzigingen. Zowel de TEC als De Lijn besteden een beperkt deel van hun aanbod uit aan onderaannemers.

Deze evolutie verdient de nodige aandacht, zeker in het licht van het debat rond de financiering. Onlangs heeft de regering binnen de administratie een cel opgericht die zich specifiek moet buigen over publiek-private samenwerkingsverbanden (PPS), niet alleen op het vlak van openbaar vervoer, maar ook op dat van grote infrastructuurwerken. Dit wil niet zeggen dat overal dezelfde formule moet aangewend worden: elke grote stad of regio heeft haar eigenheid en moet eigen keuzes maken.

Ik pleit bijgevolg voor een zekere openheid van geest, uiteraard met alle respect voor het regeerakkoord.

Wij moeten eerst onderzoeken wat er zoal elders bestaat, vooraleer we beslissingen nemen.

bonnes pratiques, des uns et des autres. Nous avons donc pu comparer les méthodes utilisées ailleurs.

Tout comme dans le reste du monde, chez nous, les transports publics sont, en effet, en pleine évolution et nous voyons apparaître de nouveaux développements dans des lieux divers. Dans les interviews que vous avez citées ici, j'ai plaidé pour une telle réflexion d'ouverture en dehors des schémas habituels, certainement dans le cadre de la préparation du nouveau contrat de gestion de la STIB.

Dans tous les sujets abordés cet après-midi, on a insisté sur la nécessité de réorganiser les transports publics bruxellois. Certes, on connaît bien les difficultés régionales à financer tout cela toute seule. Les transports en commun monopolisent déjà une grande partie du budget régional, mais les besoins sont encore plus grands ! Comment peut-on les financer ? Il faut y réfléchir.

Par ailleurs, on plaide également pour un transport public plus confortable et axé sur les besoins de la clientèle. Tous ces thèmes ont été évoqués en profondeur lors de ce congrès, car ces soucis sont présents partout. Nous avons pu récolter pas mal d'idées intéressantes en provenance d'un peu partout dans le monde. Il faut réfléchir d'une manière peut-être différente à la manière de relever ces défis, en tenant compte de la situation actuelle que connaît Bruxelles. C'est important pour parvenir à concrétiser les ambitions que nous nourrissons pour les transports publics bruxellois.

Le moment est opportun, parce que le contrat de gestion est en préparation. C'est dans ce cadre-là que nous allons mener cette réflexion.

À cet égard, j'ai évoqué dans ces interviews l'évolution de la commercialisation de l'exploitation des transports en commun qui se constate partout, et en Europe notamment, sous l'impulsion du cadre réglementaire. On assiste à des évolutions assez remarquables, comme par exemple l'entreprise de transports en commun de Hong Kong qui investit en Suède ou la RATP qui investit ailleurs. Il est intéressant de voir ce qui se passe dans le monde en ce moment, comme l'ouverture du marché à Amsterdam.

Je constate ces évolutions et je vois que plus près de chez nous, elles s'appliquent depuis longtemps,

tant en Région wallonne qu'en Région flamande. Les TEC et De Lijn ont choisi délibérément de confier une partie limitée de leur exploitation à des sous-traitants, afin de créer un point de repère entre l'exploitation de leurs services internes propres et ceux de leurs partenaires externes. Il s'agit d'un constat et d'une réalité en Europe et dans le monde.

La seule chose que j'ai voulu dire, c'est qu'il faut étudier et réfléchir à cette évolution, parce que nous sommes aussi confrontés au défi du financement.

Très récemment, le gouvernement a créé une cellule au sein de l'administration qui doit se pencher sur des formules envisageables de partenariats public-privé (PPP), pas uniquement ciblés sur les transports en commun, mais aussi sur les grands travaux à Bruxelles. Je crois donc que nous devons au moins nous soumettre à cet exercice de réflexion. Lorsque j'évoque ces évolutions, cela ne signifie nullement que nous devons suivre partout le même modèle. Chaque grande ville, chaque Région, chaque pays a ses particularités et doit faire ses propres choix.

Par contre, nous ne devons certainement pas rester dans le déni de ces évolutions. Il faut être réaliste face aux défis auxquels nous sommes confrontés. J'ai donc plaidé pour cette ouverture d'esprit, tout en rappelant avec prudence que je respecterais l'accord de majorité. Cela va de soi.

Je tenais à le préciser pour anticiper certaines réactions. Il faut analyser ce qui se passe autour de nous avant de prendre des décisions.

De voorzitter (in het Frans).- *Mevrouw de minister, u draait rond de pot. Het standpunt van de parlementsleden kan als volgt worden samengevat. U hebt recht op een eigen mening, maar tijdens buitenlandse bezoeken, op kosten van de Brusselse belastingbetaler, vertegenwoordigt u de Brusselse regering en moet u zich houden aan het standpunt van de regering. Dat hebt u niet gedaan.*

Ik heb u onderbroken, om als voorzitter het debat terug te brengen tot de essentie.

M. le président.- Madame la ministre, vos réponses sont souvent longues et vous tardez à entrer dans le vif du sujet. Je résume les interventions des parlementaires. Lorsque vous vous déplacez à l'étranger, vous le faites en tant que ministre du gouvernement bruxellois, que vous représentez. Vous avez le droit de penser ce que vous voulez, mais, dans vos déclarations, vous n'exprimiez pas la position de votre gouvernement.

Soit vous vous déplacez en tant que ministre bruxelloise - aux frais des contribuables bruxellois - et vous adoptez la position de votre gouvernement, soit vous tenez un autre discours. Dans ce dernier cas, vous ne représentez pas votre gouvernement !

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dit is wel vergaand!

(verder in het Frans)

U hebt een vraag gesteld en ik heb geantwoord!

De voorzitter *(in het Frans).*- *U vindt commissieleden die u een vraag stellen hinderlijk, maar zij vertegenwoordigen wel het volk en hebben het recht om vragen te stellen. U had het veel korter kunnen houden en meteen over de kern van de zaak antwoorden.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Dat zal ik de volgende keer doen.*

Mevrouw Elke Roex.- Als uw antwoord to the point is, kan het geen kwaad dat het kort is.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik wil rekening houden met bepaalde gevoeligheden, maar als u wilt dat ik het kort en bondig houd, zoals ik het liefst doe, wil ik dat ook best doen.

De voorzitter *(in het Frans).*- *U aanvaardt moeilijk opmerkingen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik mag toch reageren op uw opmerkingen?*

De voorzitter *(in het Frans).*- *Ik zit de vergadering voor.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *En wat doe ik hier?*

De voorzitter *(in het Frans).*- *Als Brussels minister moet u de vragen van de commissieleden beantwoorden.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik antwoord in naam van de regering. Het is mijn plicht om nieuwe mogelijkheden te onderzoeken. Wij willen een performanter openbaar vervoer, maar de beschikbare middelen zijn beperkt. Ik sta dan ook open voor nieuwe*

Je vous ai interrompue, mais mon rôle de président consiste également à recadrer les débats.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Vous allez trop loin!*

(poursuivant en français)

Vous m'avez posé une question et j'y réponds !

M. le président.- Lorsque les commissaires vous posent une question, vous semblez les considérer comme des importuns. Or, ils représentent le peuple et leur formation politique, et ils ont le droit de vous poser des questions. Vous auriez pu réduire de moitié la longueur de votre intervention et entrer directement dans le vif du sujet.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je le ferai la prochaine fois.

Mme Elke Roex *(en néerlandais).*- *Si votre réponse est pertinente, peu importe qu'elle soit courte.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Je veux tenir compte de certaines sensibilités, mais si vous voulez que je sois concise, je le serai volontiers.*

M. le président.- Vous avez du mal à accepter les remarques.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Quand on me fait des remarques, je peux tout de même répondre ?

M. le président.- Je préside.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Qu'est-ce que je suis ici ?

M. le président.- Vous êtes la ministre bruxelloise, qui a pour mission de répondre aux questions.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je réponds ici au nom du gouvernement et il est de mon devoir de regarder largement autour de moi. En effet, nous voulons un transport public plus performant et nous sommes restreints par les moyens disponibles. Je veux m'ouvrir vers de nouvelles possibilités de

ontwikkelingen.

De voorzitter (in het Frans).- *Het uitgangspunt van de interpellatie is dat u in het buitenland de Brusselse regering moet vertegenwoordigen. Uw verklaringen moeten stroken met het standpunt van de Brusselse regering. Zegt u iets anders, dan vertegenwoordigt u de regering niet langer.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat is niet waar!*

De voorzitter (in het Frans).- *Ik heb u steeds correct behandeld. Gedurende een half uur hebt u uiteengezet wat er gezegd werd en wat u gedaan hebt in Dubai. Dat was niet het onderwerp van de interpellatie.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het is even betwistbaar dat een voorzitter opmerkingen formuleert, terwijl hij niet als spreker is ingeschreven.*

De voorzitter (in het Frans).- *Het is een van de prerogatieven van de voorzitter om het debat af te bakenen. U bent dat blijkbaar niet gewend.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De heer de Patoul heeft gevraagd wat ik in Dubai heb gedaan.*

De voorzitter (in het Frans).- *Hij heeft u ook gevraagd of u er uzelf dan wel de Brusselse regering vertegenwoordigde.*

Mevrouw Elke Roex.- *Ik heb letterlijk gevraagd of het om een standpunt van de regering gaat en zo niet of de regering zal ingaan op de vraag van minister Grouwels om over deze zaak na te denken.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We denken volop na over de toekomstige*

développement. C'est ce qu'on me demande ici en permanence.

M. le président.- *Madame la ministre, le point de départ de l'interpellation de M. Serge de Patoul et de ses co-interpellants est votre présence à l'étranger en tant que ministre bruxelloise. Vous y représentiez le gouvernement et M. Alain Flausch a fait de même pour la STIB. Dans vos déclarations, vous êtes également censée représenter le gouvernement et l'accord de gouvernement. Maintenant, si vous dites autre chose, c'est que vous ne représentez plus le gouvernement.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Ce n'est pas vrai !*

M. le président.- *C'est la raison pour laquelle je recadre quelque peu la discussion. J'ai toujours été très correct avec vous. Pendant une demi-heure, vous nous avez expliqué ce qui a été dit à Dubaï et ce que vous y avez fait. C'est très bien, mais ce n'était pas l'objet de l'interpellation. Vous avez tellement de mal à accepter des remarques que je ne vous en ferai plus.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Le fait que le président fasse des remarques alors qu'il n'est pas inscrit comme interpellant est également discutable.*

M. le président.- *Je ne suis en effet pas interpellant. Mais je recadre le débat, ce qui fait partie de mes prérogatives de président. Vous n'avez pas l'habitude de cela, car on vous laisse toujours faire.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *M. Serge de Patoul m'a demandé dans son interpellation ce que j'avais fait à Dubaï.*

M. le président.- *Il vous a également demandé qui vous y représentiez. Est-ce que vous représentiez le gouvernement bruxellois ou vous-même ? C'est tout.*

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *J'ai demandé s'il s'agissait du point de vue du gouvernement et, dans la négative, s'il accèderait à la demande de la ministre de mener cette réflexion.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Nous sommes au cœur d'un processus. Nous sommes en train de*

financieringswijze van het openbaar vervoer in Brussel.

(Samenspraak)

In dat kader heb ik die bemerkingen gemaakt. Ik zal het project aan de regering voorleggen bij de onderhandelingen over het nieuwe beheerscontract van de MIVB.

De leden van de raad van bestuur moeten voorzichtig zijn wanneer ze in het kader van hun functie publieke uitspraken doen. Hun standpunten worden dan immers gezien als de weerspiegeling van de bedrijfsvisie, terwijl dat niet altijd het geval is.

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

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Dit is alleszins een coherent antwoord. De minister bevestigt nogmaals haar eerdere uitspraken in de pers. De minister voelt zich omringd door mensen die aan struisvogelpolitiek doen. Als ik de regering bezig zie, heb ik daar alle begrip voor.*

De minister is erin geslaagd om geen enkele van mijn vragen te beantwoorden. Zij doet alsof er niets aan de hand is, zelfs na een hevige aanval vanwege de ondervoorzitter van de raad van bestuur van de MIVB, die het had over een totale vertrouwensbreuk met de minister. De minister zal hierin vermoedelijk wel een socialistische aanval gezien hebben, terwijl ook ECOLO zich in die zin had uitgesproken.

Ik observeer dit alles met stijgende verbazing en zal dan ook een gemotiveerde motie indienen. Bij de stemming over die motie kunnen de PS en ECOLO hun verantwoordelijkheid nemen.

réfléchir à la manière de financer le futur développement des transports en commun à Bruxelles.

(Colloques)

C'est dans ce cadre que j'ai fait ces réflexions. Ce projet sera présenté au gouvernement au moment où nous parlerons du nouveau contrat de gestion de la STIB.

Je souhaiterais encore dire quelque chose : les membres du conseil d'administration doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils s'expriment publiquement dans le cadre de leur fonction administrative. Les points de vue qu'ils adoptent sont en effet considérés comme des positions prises au nom de l'institution concernée, ce qui n'est souvent pas le cas.

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

M. Serge de Patoul.- Votre réponse est d'une très grande cohérence. Vous avez confirmé ici tous les propos que vous aviez tenus devant la presse. Je comprends votre difficulté d'être entourée, et je reprends votre expression, "d'autruches idéologiques". Voyant comment le gouvernement fonctionne, et particulièrement la Communauté française, je constate combien les "autruches idéologiques" sont nombreuses.

Cependant, je dois quand même souligner que vous avez répondu à mon interpellation sans donner une seule réponse à mes questions. Vous illustrez de façon magistrale une expression populaire qui dit "les chiens aboient, la caravane passe".

C'est exactement ce que vous faites, parce que vous vous continuez tranquillement, l'air de rien, tel un Bart De Wever au sein du gouvernement bruxellois, après les propos virulents d'un administrateur vice-président qui vous a attaqué - selon vos dires - à titre personnel et - je présume - au nom du parti socialiste, disant que toute confiance avait disparue, alors que le groupe ECOLO tenait à peu près le même discours.

Je vais en rester là, puisque les questions ont été vraiment posées. J'assiste à tout cela un peu ébahi et vous annonce que je déposerai un ordre du jour motivé qui permettra de sortir de cette attitude

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Mevrouw de minister, ik ben verbijsterd door uw antwoorden. U zegt dat u het regeerakkoord naleeft, maar uw verklaringen bewijzen het tegendeel. Alsof een minister eender wat kan zeggen, zolang hij maar concludeert dat hij zich niet verzet tegen het regeerakkoord.*

U zou zich niet opsluiten in een ideologisch keurslijf. Maar uw stelling dat men taken aan anderen moet durven overlaten, is op zich al ideologisch getint. Het kenmerk van een dominante ideologie is net dat ze zichzelf niet als een ideologie beschouwt.

Dat u blijft hameren op de financiering van het openbaar vervoer, is eveneens een uiting van uw dominante ideologie. De middelen voor de MIVB zijn ingeschreven in de begroting van het Brussels Gewest. Een discussie over de financiering van de MIVB is meteen een discussie over de hele begroting van het Brussels Gewest.

Een kwart van de MIVB-gebruikers betaalt geen belastingen in Brussel. De uitbreiding van het net en de verhoging van de capaciteit, die noodzakelijk zijn voor de pendelaars, kosten echter meer dan een kwart van het beschikbare budget.

Een mogelijke oplossing is de stadstol. Hoeveel kosten de files en de vervuiling de overheid trouwens? Andere mogelijkheden zijn een efficiënt netwerk van openbaar vervoer en een vermindering van het aantal autowegen, zodat mensen overstappen op andere vervoersmiddelen. Ik sta open voor een alternatieve financiering, maar niet door taken uit te besteden of te privatiseren. Dat zou ingaan tegen het regeerakkoord.

Wij moeten het hoofd bieden aan beursgenoteerde multinationals, die hun oog hebben laten vallen op de markt van het openbaar vervoer. Zo niet, zullen we ooit onmachtig staan tegenover privatisering en belastingen moeten heffen in ruil voor een dienstverlening van geringe kwaliteit.

stérile. À ce moment-là, le PS et Ecolo pourront clairement prendre leurs responsabilités et les traduire par un acte politique

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

Mme Céline Delforge.- Je suis abasourdie par les réponses entendues, parce que la demande de clarification du président était particulièrement judicieuse. En effet, vous nous dites avoir anticipé les critiques en rappelant le respect de l'accord de gouvernement. Or, vos propos vont dans le sens contraire.

À ce moment-là, tout est permis. Tout ministre peut dire n'importe quoi, pourvu qu'il prenne la précaution de terminer en rappelant qu'il ne s'oppose pas à l'accord de gouvernement. En dépit de vos explications, j'affirme que cela va à l'encontre de l'accord de gouvernement.

Vous préconisez de ne pas s'enfermer dans un carcan idéologique. Politologue de formation, je trouve votre intervention intéressante et un modèle pour une analyse idéologique. Quand vous affirmez qu'il faut le courage de le faire faire par d'autres, c'est en soi idéologiquement orienté. Le propre d'une idéologie dominante, c'est de ne plus se considérer comme telle.

Aussi, quand vous vous enfermez dans le financement des transports en commun, vous êtes dans l'idéologie dominante. La spécificité de la STIB, c'est qu'elle s'inscrit dans le budget de la Région bruxelloise, donc si on doit discuter du financement de la STIB, on devra le faire aussi de celui de la Région.

Vous savez que 25% des usagers de la STIB sont des navetteurs, qui ne paient pas d'impôts à Bruxelles. Et ces 25% ne se répartissent pas sur un quart du budget, ils nous coûtent une extension de réseau et des augmentations de capacité particulièrement onéreuses aux heures de pointe.

Je veux bien élargir ma réflexion. Parlons alors de péage urbain. Calculons aussi le véritable coût pour le pouvoir public de la congestion et de la pollution. Réfléchissons également aux bénéfices d'un réseau public de transports en commun efficace, de réductions de voiries automobiles, afin de forcer l'intermodalité. Peut-être que, là aussi, on

U mag er een eigen mening op nahouden. Maar de pleitbezorgers van de liberalisering en de privatisering mogen niet in naam van de regering spreken. Het regeerakkoord moet worden gerespecteerd.

De inhoud van de interviews mag geen weerslag hebben op het beheerscontract van de MIVB.

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex (in het Frans).- *Ik zal een deel van mijn repliek in het Frans houden omdat ook een deel van het antwoord in het Frans was. De minister hamert voortdurend op het belang van tweetaligheid in Brussel, maar als een Nederlandstalige in dit parlement Frans praat, komen er steevast opmerkingen van CD&V.*

Mevrouw Delforge heeft gelijk, er is onmiskenbaar een probleem. Nauwelijks tien dagen nadat de ondervoorzitter van de MIVB gezegd heeft dat de minister te weinig ambitie heeft en dat ze het regeerakkoord met de voeten treedt door het veiligheidsbeleid van de MIVB te willen privatiseren, geeft de minister ons dit antwoord.

(verder in het Nederlands)

U zegt dat er geen geloof gehecht moet worden aan de uitspraken van PS en cdH. U zegt dat u privatisering wil, omdat u via contracten met het

va trouver du financement. Je veux bien ouvrir mon esprit, mais je n'irai pas réfléchir en dehors de l'accord de gouvernement, qui est très clair. On ne sous-traite pas. On n'externalise pas. On ne privatise pas.

Quand je vois le contexte mondial, je m'inquiète. Nous sommes face à une série de multinationales cotées en bourse, qui ont des vues claires et prédatrices sur tous les marchés de transports en commun. Tout cela, pour devoir avouer un jour qu'on est impuissant face à la privatisation des réseaux de transports en commun et inviter la population à payer ses impôts en contrepartie d'un service de faible qualité. C'est là que se situe le débat.

Vous êtes libre de penser ce que vous voulez, Mme la ministre. Mais il y a un accord de gouvernement. Les chantres du libéralisme et de la privatisation n'ont pas à s'exprimer au nom du gouvernement, ou alors c'est que nous avons un sérieux problème de cohérence. L'accord de gouvernement existe et doit être respecté.

Si jamais on devait constater des tentatives de traduction du contenu de ces interviews dans le contrat de gestion de la STIB, cela risque de mal se passer.

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

Mme Elke Roex.- Comme j'ai eu une partie de la réponse en français, j'ai envie de répliquer en français, mais j'ignore si je pourrai aller jusqu'au bout. Soit.

Je pensais avoir devant moi une ministre qui trouvait qu'il est très important d'être bilingue à Bruxelles. Or, quand un néerlandophone parle en français au parlement, il fait toujours l'objet de remarques de la part du CD&V.

Je pense que le président a très bien recentré le débat, et je suis assez d'accord avec le point de vue de Mme Céline Delforge. On est confronté ici à un réel problème. Dix jours à peine après que le vice-président de la STIB vous ait dit, Mme la ministre, que vous aviez trop peu d'ambition et que vous outrepassiez l'accord de gouvernement en disant vouloir privatiser la sécurité et la gestion des troubles à la STIB, votre réponse est la suivante.

buitenland meer middelen wil verkrijgen om in het Brussels openbaar vervoer te investeren.

Wat is de zin hiervan? Waarom wil u nu investeren in extravagante beslissingen in plaats van het regeerakkoord na te leven en zoals afgesproken het openbaar vervoer te optimaliseren en uit te breiden om zo de Brusselaars van dienst te zijn?

In dit parlement moet de oppositie de minister op het regeerakkoord wijzen en haar vragen dat akkoord te respecteren. Dat is een uiterst vreemde situatie.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik vind het niet extravagant om na te denken over manieren waarop we de miljoenen euro gaan vinden die nodig zijn om onze doelstellingen te bereiken, het openbaar vervoer uit te breiden en de kwaliteit ervan te verbeteren. Daarvoor zullen we creatief moeten zijn. Dit soort initiatieven kennen succes op verschillende plaatsen in het buitenland. Wij moeten niet klakkeloos overnemen wat elders gebeurt, maar we zullen wel creatief moeten zijn.

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Mevrouw de minister, u kleurt buiten de lijnen van het regeerakkoord. In plaats van het regeerakkoord uit te voeren, bereidt u een nieuw regeerakkoord voor waarin u wat anders wilt zetten dan wat er in het huidige staat. Zelfs al zou de studie uitwijzen dat een privatisering van het openbaar vervoer interessant zou kunnen zijn, zal dat in elk geval niet meer voor deze regeerperiode zijn. U bent dus bezig met uw eigen profilering in plaats van met de uitvoering van het regeerakkoord en dat is net wat ik u verwijt. Binnen uw partij mag u nadenken over wat u maar wilt, maar hier bent u aangesteld om het regeerakkoord uit te voeren en dat is niet wat u doet.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De regering heeft beslist om een cel publiek-private samenwerking op te richten. Waarover denkt u dat dat gaat?

(poursuivant en néerlandais)

Vous dites qu'il ne faut pas accorder de crédit aux déclarations du PS et du cdH. Vous dites que vous voulez privatiser afin d'obtenir, via des contrats avec l'étranger, plus de moyens pour investir dans le transport public bruxellois.

Quel est le sens de tout ceci ? Pourquoi voulez-vous investir dans des décisions extravagantes au lieu de respecter l'accord de gouvernement ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Je ne vois rien d'extravagant à réfléchir à des manières de trouver les millions d'euros dont nous avons besoin pour atteindre nos objectifs. Nous devons être créatifs. Ce genre d'initiative connaît un certain succès à l'étranger.*

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

Mme Elke Roex *(en néerlandais).*- *Au lieu d'exécuter l'accord de gouvernement, vous préparez un nouvel accord dans lequel vous voulez mettre ce qui ne figure pas dans l'actuel. Même si l'étude devait démontrer l'intérêt d'une privatisation des transports en commun, ce ne sera plus pour cette législature. Vous avez été désignée pour exécuter l'accord de gouvernement, et ce n'est pas ce que vous faites.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Le gouvernement a décidé de créer une cellule de partenariat public-privé. De quoi s'agit-il, selon vous ?*

Moties – Indiening

De voorzitter.- Naar aanleiding van de interpellaties wordt een gemotiveerde motie aangekondigd door de heer Serge de Patoul.

(zie bijlagen blz. 82-83)

Ordres du jour – Dépôt

M. le président.- En conclusion des interpellations, le dépôt d'un ordre du jour motivé est annoncé par M. Serge de Patoul.

(voir annexes p. 82-83)

BIJLAGEN

Moties – Indiening

Gemotiveerde motie

ingediend naar aanleiding van de interpellatie van de heer Serge de Patoul tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende «de relaties tussen de Brusselse Regering en de MIVB», de toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge betreffende «de uitlatingen van de minister over de organisatie van de MIVB en over de uitbesteding in onderaanneming van sommige van haar diensten» en de toegevoegde interpellatie van mevrouw Elke Roex betreffende «de uitspraken van de minister van Openbare Werken en Vervoer over de vermarkting van de exploitatie van het openbaar vervoer».

«Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Serge de PATOUL betreffende «de relaties tussen de Brusselse Regering en de MIVB», de toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline DELFORGE betreffende «de uitlatingen van de Minister over de organisatie van de MIVB en over de uitbesteding in onderaanneming van sommige van haar diensten», de toegevoegde interpellatie van mevrouw Elke ROEX betreffende «de uitspraken van de Minister van Openbare Werken en Vervoer over de vermarkting van de exploitatie van het openbaar vervoer» en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer;
- Aangezien het belangrijk is om een beheerovereenkomst te sluiten waarin de doelstellingen van het Brussels Gewest en van

ANNEXES

Ordres du jour – Dépôt

Ordre du jour motivé

déposé en conclusion de l'interpellation de M. Serge de Patoul à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant «les relations entre le gouvernement bruxellois et la STIB», l'interpellation jointe de Mme Céline Delforge concernant «les propos de la ministre relatifs à l'organisation de la STIB et à la sous-traitance de certains de ses services» et de l'interpellation jointe de Mme Elke Roex concernant «les déclarations de la ministre des Travaux publics et des Transports sur la commercialisation de l'exploitation des transports en commun».

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Serge de PATOUL concernant «les relations entre le Gouvernement bruxellois et la STIB», l'interpellation jointe de Mme Céline DELFORGE concernant «les propos de la Ministre relatifs à l'organisation de la STIB et à la sous-traitance de certains de ses services», l'interpellation jointe de Mme Elke ROEX concernant «les déclarations de la Ministre des Travaux publics et des Transports sur la commercialisation de l'exploitation des transports en commun» et la réponse de la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports;
- Vu l'importance de la conclusion d'un contrat de gestion définissant les objectifs de la Région bruxelloise et de la STIB en matière de

de MIVB inzake de ontwikkeling van het openbaar vervoer worden vastgesteld;

- Gelet op de uiteenlopende standpunten van de Minister van Openbaar Vervoer en een deel van de raad van beheer van de MIVB;
- Gelet op het belang van een coherent en duidelijk mobiliteitsbeleid;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- te preciseren welke rol men verwacht van de overheid en de samenwerking met de privésector;
- de prioriteiten van de nieuwe beheersovereenkomst vast te leggen in nauwe samenwerking met de betrokken actoren. ».

Brussel, 4 mei 2011

(Get.) Serge de PATOUL (F)

Eenvoudige motie

Een eenvoudige motie wordt door de heer Emin Özkara en mevrouw Céline Delforge ingediend op 6 mei 2011.

développement des transports en commun;

- Vu les divergences d'opinions entre la Ministre des Transports publics et une partie du conseil d'administration de la STIB;
- Vu l'importance de cohérence et de clarté dans la politique de mobilité;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de :

- préciser le rôle que doivent jouer les pouvoirs publics et les collaborations que ceux-ci recherchent avec le secteur privé;
- définir les priorités du nouveau contrat de gestion en collaboration étroite avec tous les acteurs concernés. ».

Bruxelles, le 4 mai 2011

(S.) Serge de PATOUL (F)

Ordre du jour pur et simple

Un ordre du jour pur et simple a été déposé, le 6 mai 2011, par M. Emin Özkara et Mme Céline Delforge.