



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

—

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

—

**Commission de l'Infrastructure,  
chargée des Travaux publics  
et des Communications**

—

**RÉUNION DU  
MERCREDI 30 MAI 2012**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 30 MEI 2012**

—

---

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

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

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

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

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

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

**SOMMAIRE**

INTERPELLATION	8
- de Mme Céline Delforge	8
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
concernant "la proposition du gouvernement bruxellois relative à la jonction Nord/Midi".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Céline Delforge.</i>	9
QUESTIONS ORALES	15
- de M. Arnaud Pinxteren	15
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
concernant "la mise en place du comité consultatif Villo".	
- de M. Aziz Albishari	17
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
concernant "la politique d'aménagement de zones 30 en Région bruxelloise".	

**INHOUD**

INTERPELLATIE	8
- van mevrouw Céline Delforge	8
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "het voorstel van de Brusselse regering voor de Noord-Zuidverbinding".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Céline Delforge.</i>	9
MONDELINGE VRAGEN	15
- van de heer Arnaud Pinxteren	15
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "de oprichting van het adviescomité Villo".	
- van de heer Aziz Albishari	17
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "het beleid voor de aanleg van 'zones 30' in het Brussels Gewest".	

INTERPELLATIONS	18	INTERPELLATIES	18
- de M. Philippe Pivin	18	- van de heer Philippe Pivin	18
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la prochaine mise en place d'un système d'ouverture à distance des portiques des stations de métro de la STIB".		betreffende "de invoering van een afstandsbediening voor de hekjes in de MIVB-metrostations".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin.</i>	19	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Pivin.</i>	19
- de M. Emin Özkara	22	- van de heer Emin Özkara	22
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le baromètre 2011 de satisfaction des usagers de la STIB".		betreffende "de tevredenheidsbarometer 2011 van de gebruikers van de MIVB".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Emin Özkara.</i>	23	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, de heer Emin Özkara.</i>	23
- de Mme Olivia P'tito	28	- van mevrouw Olivia P'tito	28
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le service PMR de la STIB à l'arrêt le 11 mai 2012".		betreffende "het stilliggen van de dienst PBM van de MIVB op 11 mei 2012".	

Interpellation jointe de Mme Dominique Braeckman,  concernant "l'accessibilité intégrée des PMR aux transports en commun".	28	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Dominique Braeckman,  betreffende "de geïntegreerde toegankelijkheid van PBM in het openbaar vervoer".	28
Interpellation jointe de M. Vincent De Wolf,  concernant "l'arrêt du service PMR par la STIB".	28	Toegevoegde interpellatie van de heer Vincent De Wolf,  betreffende "het stopzetten van de dienst PBM door de MIVB".	28
<i>Discussion conjointe – Oratrices : Mme Gisèle Mandaila, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Olivia P'tito, Mme Dominique Braeckman.</i>	34	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Gisèle Mandaila, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Dominique Braeckman.</i>	34
- de M. Paul De Ridder  à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "la politique linguistique de la STIB".	43	- van de heer Paul De Ridder  tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "het taalbeleid van de MIVB".	43
<i>Discussion – Oratrice : Mme Brigitte Grouwels, ministre.</i>	45	<i>Bespreking – Spreker: mevrouw Brigitte Grouwels, minister.</i>	45
- 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 "la politique de Bruxelles-Mobilité en matière de gestion des pieds d'arbres d'alignement".	47	- van de heer Aziz Albishari  tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "het beleid van Brussel Mobiliteit inzake het beheer van de perkjes rond de stam van de rijbomen".	47

QUESTIONS ORALES	47	MONDELINGE VRAGEN	47
- de M. Jef Van Damme	47	- van de heer Jef Van Damme	47
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "une onde verte pour les transports en commun à travers la synchronisation des feux de signalisation".		betreffende "een groene golf voor het openbaar vervoer door het afstemmen van verkeerslichten".	
- de Mme Françoise Schepmans	50	- van mevrouw Françoise Schepmans	50
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'affichage du temps d'attente aux arrêts desservis par la STIB".		betreffende "de aankondiging van de wachttijden aan de MIVB-haltes".	
- de Mme Françoise Schepmans	50	- van mevrouw Françoise Schepmans	50
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les vibrations engendrées par les trams T2000 de la STIB".		betreffende "de trillingen door de T2000-trams van de MIVB".	
- de Mme Françoise Schepmans	50	- van mevrouw Françoise Schepmans	50
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le transport des déchets et des boues par voie d'eau".		betreffende "het vervoer van afval en slib via de waterweg".	

<p>- de Mme Françoise Schepmans 51</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'essai de bus électriques par la STIB".</p>	<p>- van mevrouw Françoise Schepmans 51</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de test van elektrische bussen door de MIVB".</p>
<p>- de Mme Catherine Moureaux 51</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 "la mise en place d'un formulaire en ligne pour la compensation de trois jours aux abonnés payants de la STIB".</p>	<p>- van mevrouw Catherine Moureaux 51</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het online formulier voor de compensatie van drie dagen aan de betalende abonnees van de MIVB".</p>
<p>- de Mme Céline Delforge 54</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'aménagement du carrefour entre le boulevard Général Jacques et l'avenue de la Couronne".</p>	<p>- van mevrouw Céline Delforge 54</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de aanleg van het kruispunt tussen de Generaal Jacqueslaan en de Kroonlaan".</p>
<p>- de Mme Caroline Persoons 58</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 "la politique régionale d'octroi d'emplacements de stationnement pour les taxis".</p>	<p>- van mevrouw Caroline Persoons 58</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het gewestelijke beleid voor de toewijzing van taxiparkeerplaatsen".</p>

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

## INTERPELLATION

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Delforge.

### INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la proposition du gouvernement bruxellois relative à la jonction Nord/Midi".**

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

**Mme Céline Delforge.-** La presse de ce 11 mai annonce que le gouvernement bruxellois, par votre voix et celle du ministre-président, propose une solution alternative au dédoublement de la jonction Nord-Midi, tant pour des questions budgétaires qu'urbanistiques.

Il est salutaire de constater que, désormais, la Région bruxelloise ne se plie plus aux desiderata de la SNCB ou aux intérêts des autres Régions. Nous nous en réjouissons d'autant plus que ce projet de la jonction Nord-Midi n'était pas souhaitable non seulement en termes urbanistiques - nuisances et destructions potentielles - mais aussi en termes de desserte, puisqu'une fois de plus, il s'agit d'un projet d'une utilité relative pour les habitants de notre Région.

Nous ne pouvons que nous féliciter du refus d'un projet pharaonique au bénéfice d'une vision, non seulement moins coûteuse et moins traumatisante pour Bruxelles, mais qui en outre semble ouvrir de nouvelles opportunités pour la mobilité dans et

## INTERPELLATIE

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "het voorstel van de Brusselse regering voor de Noord-Zuidverbinding".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Op 11 mei heeft de Brusselse regering een alternatief voor de splitsing van de Noord-Zuidverbinding voorgesteld.*

*Het is een goede zaak dat het Brussels Gewest niet langer zwicht voor de wensen van de NMBS of de belangen van de andere gewesten, te meer daar de splitsing niet alleen onwenselijk is vanuit stedenbouwkundig oogpunt, maar de Brusselaars ook niet echt een bijkomend voordeel oplevert op het vlak van de bediening.*

*Het alternatief van de Brusselse regering zal niet alleen minder duur en traumatiserend voor Brussel zijn, maar ook nieuwe kansen bieden voor de mobiliteit in en rond Brussel.*

*Gaat het om het project 51 N4E dat in het kader van Brussel 2040 werd uitgewerkt? Wat houdt het project precies in?*

*Heeft de regering dit project voorgelegd aan de*



autour de notre Région.

Pouvez-vous me dire s'il s'agit du projet 51 N4E élaboré dans le cadre de Bruxelles 2040 ou s'il s'agit d'un projet alternatif ? Pouvez-vous développer le contenu du projet ?

La solution du gouvernement bruxellois a-t-elle déjà été soumise aux autres acteurs concernés, qu'il s'agisse de la SNCB, du gouvernement fédéral ou des entités fédérées voisines ?

### *Discussion*

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** J'ai également eu l'occasion de lire la presse ce 11 mai, et vos déclarations relatives à une piste alternative au dédoublement de la jonction Nord-Midi. Je souhaiterais dès lors vous interroger sur le cadre et le contenu de celui-ci.

Le gouvernement bruxellois avance la solution d'une liaison entre le sud et l'est de la ville dans le quartier européen et une autre vers l'ouest de la ville, avec localement le creusement de l'un ou l'autre ouvrage pour réduire le nombre de cisaillements de rails. Le projet de doublement du tunnel par une autre technique coûterait entre 5 et 6 milliards d'euros.

Vous avancez que la solution bruxelloise reviendrait trois fois moins cher. J'en déduis donc que vous avez fait des calculs sur la base d'un projet détaillé. Quel est le détail de ce calcul et sur quelle base a-t-il été effectué ?

Pour ce qui est de l'augmentation des haltes RER demandée par le gouvernement, un détail m'a inquiété dans ce qui a été rapporté dans la presse. Il est indiqué que la Région a pris contact avec la SNCB pour organiser une concertation permanente sur ce dossier. Cela signifie-t-il qu'il n'y a pas eu jusqu'à présent de concertation permanente ? Si tel est le cas, les multiples réponses que m'a données la ministre à l'occasion des nombreuses questions qui lui ont été posées sur le dossier du RER sont remises en cause.

*betrokken partijen, namelijk de NMBS, de federale regering en de buurgewesten?*

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (*in het Frans*).- *Ook ik vernam uit de kranten dat u een alternatief voorstel hebt voor de splitsing van de Noord-Zuidverbinding.*

*De Brusselse regering pleit voor een nieuwe spoorwegverbinding van het zuiden naar het oosten van de stad, via de Europese wijk, en een naar het westen van de stad. Hier en daar zou er een tunnel worden gegraven om te vermijden dat sporen elkaar te vaak kruisen.*

*Het zou 5 tot 6 miljard euro kosten om de huidige verbinding met een andere techniek uit te breiden. U zegt dat het Brusselse plan driemaal goedkoper is. Blijkbaar heeft u de kostprijs van een gedetailleerd plan laten berekenen. Kunt u die berekening toelichten?*

*De Brusselse regering eist bovendien dat er meer GEN-haltes komen. Ik las in de krant dat er een permanent overleg met de NMBS zou worden georganiseerd over het GEN-dossier. Wil dat zeggen dat er nog geen permanent overleg is? Ik hoop van wel, anders komen heel wat antwoorden van de minister in een vals daglicht te staan.*

*Kunt u bevestigen dat er altijd structureel overleg met de NMBS heeft bestaan?*

Pouvez-vous nous assurer que la concertation a toujours été structurelle et que ceci n'en sera qu'une nouvelle étape ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Le gouvernement bruxellois a la ferme volonté de confirmer et de renforcer le rail comme élément structurant de la ville et de son déploiement.

Le rail a en effet un rôle structurant en matière de mobilité. En parfaite complémentarité du réseau de transport en commun de la STIB, le réseau ferroviaire doit offrir un service de qualité et en capacité afin que les navetteurs puissent y recourir encore davantage, mais surtout, que les Bruxellois puissent également se déplacer à l'intérieur du territoire régional.

Nous avons d'ailleurs répondu précédemment à Mme Brouhon concernant les projets envisagés par la Région.

En effet, on estime aujourd'hui à 5.000 le nombre de voyages quotidiens pour les déplacements intérieurs bruxellois. Cela peut sembler peu en regard des centaines de milliers de déplacements intrabruellois effectués quotidiennement. Mais il s'agit d'un potentiel d'attraction considérable pour les usagers, notamment sur certaines liaisons. Par exemple, aujourd'hui, la liaison Uccle Stalle-gare du Midi par rail affiche un temps de parcours de 6 minutes, et la liaison Bockstael-Bruxelles Luxembourg, un parcours de 10 minutes. Il s'agit de temps imbattables.

Par ailleurs, le rail est structurant au niveau du développement territorial de la ville. Afin de garantir la meilleure accessibilité aux différents pôles et fonctions de la ville, comme le logement ou les activités économiques et tertiaires, il convient d'implanter ces fonctions à proximité des nœuds de transports publics, et notamment le rail. En prévision de l'expansion démographique annoncée, il convient de densifier le logement à proximité du réseau ferroviaire, afin d'inciter ces futurs Bruxellois à délaissé leur voiture pour des alternatives en transport en commun.

C'est sur la base de ces principes que le gouvernement a adopté une position stratégique

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *De Brusselse regering is vastberaden het spoorwegennet te versterken als structurend element dat bijdraagt aan de ontwikkeling van de stad.*

*Het spoorwegennet heeft een structurende rol op het gebied van mobiliteit. Het moet het openbaarvervoernet van de MIVB perfect aanvullen en een kwaliteitsvolle en regelmatige dienstverlening bieden, zodat pendelaars en vooral Brusselaars er nog vaker gebruik van willen maken.*

*Vandaag wordt het aantal dagelijkse treinverplaatsingen binnen het Brussels Gewest geschat op 5.000. Dat lijkt weinig in vergelijking met de honderdduizenden verplaatsingen die in het Brussels Gewest worden afgelegd. Er kunnen dus nog heel wat nieuwe reizigers aangetrokken worden, vooral aangezien voor bepaalde verbindingen de trein de kortste verplaatsingstijd heeft. Zo neemt het traject Ukkel Stalle - Zuidstation slechts 6 minuten in beslag.*

*Het spoorwegennet heeft ook een structurende rol op het vlak van territoriale ontwikkeling. De verschillende functies in de stad, zoals huisvesting, economische en tertiaire activiteiten, moeten in de buurt van de belangrijkste openbaarvervoerknooppunten komen, zodat ze optimaal bereikbaar zijn. Met het oog op de nakende demografische explosie lijkt het mij belangrijk de huisvesting in de buurt van het station uit te breiden, om toekomstige Brusselaars te stimuleren het openbaar vervoer te nemen.*

*Op basis van die principes heeft de regering op 22 maart 2012 een duidelijk strategisch standpunt ingenomen dat past in het kader van de voorbereiding van het meerjareninvesteringsplan van Infrabel en van het vervoerplan van de NMBS.*

*Door het uitblijven van een federale regering werden de voorbereidende vergaderingen met de gewesten voor de uitwerking van een meerjarenplan opgeschort. Om zeker te zijn dat er naar ons*

explicite le 22 mars dernier. Celle-ci s'inscrit notamment dans le cadre de la préparation du plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel et du plan de transport de la SNCB, au sein duquel nous organisons une concertation permanente.

L'absence de gouvernement fédéral a entraîné la suspension des réunions préparatoires avec les Régions pour l'élaboration du plan pluriannuel. Ce travail a repris depuis la mise en place du gouvernement actuel. C'est dans cette optique que nous avons demandé une concertation permanente à la SNCB, pour être certains que notre voix soit entendue.

Les questions portant sur le RER, notamment, sont abordées dans le cadre d'autres réunions, qui se poursuivent. Le RER a évidemment un lien avec ce débat, mais nous allons beaucoup plus loin en tentant de développer une vision globale du rail à Bruxelles, y compris pour des tronçons qui ne sont pas directement liés aux RER.

Sur la base des principes fixés dans la note stratégique du gouvernement, il apparaît que le dédoublement de la jonction ne peut constituer une solution satisfaisante pour les Bruxellois. Le gouvernement est conscient du fait que l'augmentation des capacités de la jonction elle-même est sans doute la seule option qui fasse l'objet d'un examen attentif par le groupe SNCB. Par ailleurs, il se montre sceptique à l'égard d'une augmentation des capacités sur la jonction. Cette infrastructure extrêmement budgétivore risque de monopoliser les moyens réservés au rail bruxellois pour une très longue période.

En outre, le renforcement de la jonction ne rencontre pas l'objectif de répartition de l'offre du territoire bruxellois. En effet, la jonction concentre l'offre sur le centre, niant le reste de la Région. Une densification dans le centre risque d'atteindre rapidement ses limites. D'autres lignes de la SNCB présentent des possibilités en lesquelles nous voulons investir. En conclusion, un investissement de la SNCB dans la seule jonction ne correspondrait pas aux demandes de notre gouvernement.

Le projet 51 N4E élaboré dans le cadre de Bruxelles 2040 est très innovant et a eu l'avantage d'ouvrir le débat. Une analyse plus poussée de la proposition a cependant mis en lumière

*standpunt wordt geluisterd, hebben we aan de NMBS een permanent overleg gevraagd.*

*Kwesties betreffende het GEN worden in andere vergaderingen behandeld. Dit debat betreft niet enkel het GEN. We willen een algemene visie ontwikkelen voor het spoorwegennet in Brussel, ook voor lijnen die niet rechtstreeks in verbinding staan met het GEN.*

*Op basis van de principes die vastgelegd zijn in de strategische nota van de regering blijkt dat de splitsing van de Noord-Zuidverbinding geen afdoende oplossing biedt voor de Brusselaars. De verhoging van de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding is waarschijnlijk de enige optie is die door de NMBS-Groep grondig wordt bestudeerd. De regering staat echter sceptisch tegenover een capaciteitsverhoging op deze verbinding, omdat de infrastructuurkosten zeer zwaar zullen doorwegen op de begroting en de middelen bestemd voor het Brusselse spoorwegennet voor een lange tijd zouden kunnen monopoliseren.*

*Bovendien komt de versterking van de Noord-Zuidverbinding niet tegemoet aan de doelstelling om het aanbod te spreiden over het volledige gewestelijke grondgebied. Een verhoging van het aanbod in het centrum zou snel zijn limieten bereiken. Andere verbindingen van de NMBS bieden alternatieven en daarin willen wij graag investeren.*

*Het project 51N4E dat ontwikkeld werd in het kader van Brussel 2040 was zeer vernieuwend, maar een grondigere analyse van het voorstel heeft zowel technische, als organisatorische problemen aan het licht gebracht. Daarom heeft het gewest dit project niet in overweging genomen.*

*Laten we niet vergeten dat er vier spoorlijnen zijn die Brussel doorkruisen. We mogen ons niet enkel concentreren op de Noord-Zuidverbinding.*

*De vier opties om de spoorwegcapaciteit te verhogen zijn:*

- *een capaciteitsverhoging op de Noord-Zuidverbinding door middel van een tunnel;*
- *een nieuwe ondergrondse verbinding tussen het Zuidstation en de Europese wijk;*

d'importants problèmes techniques et organisationnels. Ce n'est pas le projet retenu par la Région bruxelloise.

La position de la Région est de rappeler qu'il existe quatre liaisons ferroviaires traversantes à Bruxelles. La jonction ne peut constituer le seul enjeu ferroviaire bruxellois.

Comme j'ai eu l'occasion de le dire à votre collègue Mme Brouhon, le gouvernement demande que soient examinées quatre options qui permettent d'augmenter les capacités ferroviaires sur le territoire bruxellois :

- l'augmentation des capacités sur la jonction, sans doute via un tunnel profond ;
- une liaison nouvelle souterraine entre la gare du Midi et le quartier européen ;
- une liaison nouvelle souterraine entre la gare du Midi et la gare de l'Ouest ;
- l'amélioration des nœuds d'étranglement et le renforcement ponctuel des capacités (accessibilité de la gare du Midi et la gare du Nord, mise à quatre voies de la ligne L28, etc.)

Ces options sont de nature à répondre à l'objectif d'augmentation. Le gouvernement demande que, dans le cadre du plan d'investissement, soit examinée la pertinence de ces options. Le gouvernement reste, par ailleurs, aussi attentif à l'impact de ces projets sur le tissu urbain et l'environnement. Il convient notamment de maîtriser et de réduire l'impact des travaux.

La première option, une nouvelle jonction, pose un problème de budget. A priori, les montants impliqués dans l'actuel contexte budgétaire sont de nature à suspendre ce projet. De plus, ce dernier ne garantit pas aux Bruxellois une meilleure desserte générale sur le territoire bruxellois. En effet, il concentre l'ensemble des moyens sur les trois gares principales, négligeant le reste du territoire.

Le projet de nouveau tunnel sous la jonction serait, quant à lui, trois fois plus coûteux que ce que nous proposons. Toutefois, pour ce qui est du calcul, la SNCB et le gouvernement ne possèdent pas de plans détaillés des différents projets et se basent uniquement sur la nature des travaux nécessaires et

- *een nieuwe ondergrondse verbinding tussen het Zuidstation en het Weststation;*

- *een oplossing voor de flessenhalzen en een tijdelijke uitbreiding van de capaciteit (bereikbaarheid van het Zuidstation en het Noordstation, de L 28 op vier sporen brengen, enzovoort).*

*De regering vraagt dat deze opties onderzocht worden met het oog op het investeringsplan. Verder wil de regering ook de impact van de werkzaamheden op de structuur van de stad en het milieu tot een minimum beperken.*

*De eerste optie, een nieuwe Noord-Zuidverbinding, stelt problemen op budgettair vlak. Daarbovenop garandeert dit project de Brusselaars geen betere algemene bediening op het Brusselse grondgebied, omdat het zich enkel concentreert op de drie voornaamste stations en de rest van het grondgebied uit het oog verliest.*

*Een tunnel onder de verbinding zou driemaal meer kosten dan wat wij voorstellen. De overheid en de NMBS beschikken echter nog niet over gedetailleerde plannen en hebben slechts een algemeen idee van de kosten.*

*Er zijn nog andere opties met tunnels denkbaar. We hebben ze met elkaar vergeleken en aan onze minimumvereisten getoetst. De NMBS trok onze berekeningen van de budgetten niet in twijfel, wat me sterkt in de overtuiging dat ze realistisch zijn.*

*Opties 2 en 3 voorzien in nieuwe treintunnels: een ondergrondse verbinding van het Zuidstation naar de Europese wijk en een ondergrondse verbinding naar het Weststation. Deze opties zouden de bediening in het Brussels Gewest verbeteren.*

*Optie 4 bestaat er vooral in dat de situatie bij de flessenhalzen wordt verbeterd en dat de capaciteit op bepaalde momenten wordt opgevoerd. In dit scenario wordt het treinverkeer meer gespreid over Brussel, zodat bijvoorbeeld het Bordetstation of het Weststation intensiever worden gebruikt. Zo kan het aanbod in Brussel worden uitgebreid.*

*Optie 4 is bovendien het goedkoopst en biedt de mogelijkheid om de werkzaamheden te spreiden. Na elke fase zou er al een gevoelige verbetering merkbaar zijn. Als er een tunnel wordt gegraven,*

leur impact en comparaison avec des travaux similaires à Bruxelles ou dans d'autres villes comme Anvers. Nous avons donc une idée générale des coûts, un ordre de grandeur qui nous permet d'avancer et d'évaluer une fourchette budgétaire avec prudence.

Il existe d'autres options avec d'autres tunnels. Nous avons comparé les différentes options entre elles et avec nos exigences minimales. La SNCB n'a pas contesté les budgets nécessaires, ce qui me conforte dans l'idée que ces estimations sont réalistes.

Les options 2 et 3 qui prévoient une nouvelle liaison souterraine entre la gare du Midi et le quartier européen et une nouvelle liaison souterraine entre la gare du Midi et la gare de l'Ouest mettent en valeur les lignes 26 à l'est et 28 à l'ouest. Elles sont intéressantes et accroissent la desserte sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

C'est l'option 4, qui prévoit une amélioration des nœuds d'étranglement et le renforcement ponctuel des capacités, qui garantit la meilleure desserte. Elle répartit les efforts en divers endroits du territoire, rend plus accessible une série de pôles appelés à se développer - comme Bordet ou encore la gare de l'Ouest - et permet une démultiplication de l'offre ferroviaire intrabruelloise.

Par ailleurs, cette option a l'avantage d'être la moins budgétivore. De plus, il serait possible de réaliser les travaux nécessaires par phases au terme desquelles il y aurait à chaque fois une amélioration tangible. Nous ne serions donc pas obligés de tout faire simultanément, contrairement au cas du tunnel dans l'axe de la jonction qui ne livrerait ses fruits qu'au bout d'une dizaine d'années.

Ces éléments et les demandes bruxelloises ont fait l'objet de contacts informels avec le groupe SNCB. Une concertation régulière est organisée. Une rencontre systématique est programmée chaque semestre et des concertations ad hoc complètent les rencontres. La première est fixée à la mi-juin.

Par ailleurs, nous informons les ministres fédéraux concernés, MM. Maignette et Wathélet, de la position de notre gouvernement.

Enfin, je vous signale que le 8 mai dernier,

*zal het resultaat pas na een jaar of tien merkbaar zijn.*

*We hebben informele contacten gelegd met de NMBS. Er wordt regelmatig overleg georganiseerd. Elk kwartaal is er sowieso een vergadering gepland, maar er is ook occasioneel overleg.*

*De Brusselse regering heeft de bevoegde federale ministers Maignette en Wathélet op de hoogte gebracht van haar standpunt.*

*Op 8 mei hebben alle Belgische ministers van Mobiliteit vergaderd over de ontwikkeling van het GEN. Omdat de nieuwe federale regering zeer lang op zich liet wachten, was het GEN-dossier lang geblokkeerd. Sinds dit jaar zit er echter weer schot in de zaak. Het Brussels Gewest wil een actieve rol spelen inzake het GEN.*

l'ensemble des ministres de la Mobilité du pays se sont entendus sur les principes de la poursuite du développement du RER. Le dossier ferroviaire en général a souffert de l'absence de gouvernement fédéral durant de trop longs mois, mais depuis cette année, il y a un nouveau dynamisme. La Région de Bruxelles-Capitale n'est pas en reste et elle a la ferme intention de rester active et opérationnelle dans les débats et arbitrages à venir.

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

**Mme Céline Delforge.-** On peut se réjouir du fait qu'au-delà de son opposition au dédoublement de la jonction Nord-Midi, qui serait une catastrophe pour Bruxelles, la Région propose des alternatives. J'avoue toutefois que j'espérais que vous formuliez vos propositions aux instances concernées de manière plus volontariste.

On a reparlé du RER. Même s'il ne vous revient pas directement de le mettre en œuvre, il serait intéressant que cette commission puisse aller plus loin, éventuellement en dehors du cadre strict d'une interpellation, et obtienne une présentation plus étoffée sur la base des plans et alternatives en cours. Notre commission pourrait ensuite discuter d'éventuelles recommandations à formuler. Ce dossier s'y prêterait parfaitement, non pas pour torpiller le gouvernement, mais pour l'accompagner.

C'est aussi le rôle d'une commission parlementaire de remettre des avis et des recommandations, majorité et opposition confondues. Je serais, pour ma part, très ouverte à un exposé fouillé de la proposition, dont nous discuterions ensuite, en lien avec le RER, pour définir d'éventuelles recommandations du parlement sur l'état d'avancement des différents dossiers.

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Je ne comprends pas votre remarque sur le volontarisme. Nous ne nous sommes pas limités à signifier notre désaccord au projet de jonction. Nous avons développé des alternatives très réalistes et avons pris l'initiative pour éviter que les autres Régions, le pouvoir fédéral et la SNCB n'empruntent d'autres pistes. Nous nous positionnons dès le départ.

Si la commission nous invite, je suis bien entendu tout à fait disposé à organiser une présentation,

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Het gewest zou zijn alternatieven wat krachtiger moeten verdedigen bij de betrokken instanties, want de splitsing van de Noord-Zuidverbinding zou een ramp betekenen voor Brussel.*

*Deze commissie zou een gedetailleerde voorstelling moeten krijgen van de plannen en alternatieven voor het GEN, zodat ze eventuele aanbevelingen kan doen. Dit dossier leent zich daar uitstekend toe.*

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *Wij hebben ons niet alleen van meet af aan verzet tegen het project voor de Noord-Zuidverbinding, maar hebben ook realistische alternatieven ontwikkeld, om te voorkomen dat de andere gewesten, de federale overheid of de NMBS beslissingen nemen die ongunstig zijn voor ons.*

*Uiteraard ben ik altijd bereid om de plannen en alternatieven voor te stellen, als de commissie dat vraagt.*

avec les plans, les différentes alternatives et les estimations de coûts.

**Mme Céline Delforge.-** Je me réjouis entièrement de la voie suivie. Quand je parle de volontarisme, je souhaiterais simplement que la Région se montre encore plus claire sur la nécessité de permis d'urbanisme qu'impliquerait un dédoublement de la jonction Nord-Midi et expose ses propositions avec plus de fermeté.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

**concernant "la mise en place du comité consultatif Villo".**

**M. le président.-** En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord du secrétaire d'État, la question orale est lue par Mme Céline Delforge.

La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.-** M. le secrétaire d'État, le 5 octobre dernier, M. Pinxteren vous a adressé une question parlementaire sur la possibilité de créer un comité consultatif Villo à l'instar de ce qui existe à Paris pour le réseau Vélib. À sa grande satisfaction,

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Ik ben tevreden over uw koers. Ik zou alleen willen dat het gewest duidelijk maakt dat een stedenbouwkundige vergunning noodzakelijk is voor de splitsing van de Noord-Zuidverbinding en dat het zijn ideeën nog krachtiger verdedigt.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

**betreffende "de oprichting van het adviescomité Villo".**

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de staatssecretaris, wordt de mondelinge vraag door mevrouw Céline Delforge voorgelezen.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Op 5 oktober 2011 polste de heer Pinxteren naar de mogelijkheid om een adviescomité voor Villo op te richten, naar het voorbeeld van wat in Parijs voor Vélib is gebeurd. U was bereid die maatregel te*

vous vous êtes déclaré favorable à cette mesure et, ce 26 avril, vous avez effectivement annoncé la mise en place d'un tel comité qui réunira les différents acteurs concernés dont des usagers.

M. Pinxteren se réjouit bien évidemment de cette annonce, d'autant que cette mesure apparaît particulièrement opportune au moment où le réseau Villo entre dans sa seconde phase d'extension. Plus que jamais, une bonne concertation et une collaboration efficace entre tous les acteurs concernés seront nécessaires.

Quelles sont, précisément, les missions confiées à ce comité et quelle est sa composition ? De quelle manière les représentants des usagers ont-ils été sélectionnés et quelle procédure de renouvellement est-elle prévue ?

L'existence et les activités de ce comité seront-elles signalées et rendues accessibles sur le site de Villo et/ou de Bruxelles Mobilité (composition, règlement d'ordre intérieur, ordres du jour et comptes rendus des réunions, avis, etc.) ? Qui assurera le secrétariat de ce comité, de même que sa présidence ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Comme vous, je me réjouis de la mise en place d'un tel comité dont le rôle est d'œuvrer à l'amélioration du système Villo et à la meilleure satisfaction des utilisateurs. Je constate avec vous que les idées échangées ici, en séance, ne le sont pas de manière vaine et que nous y donnons suite.

La première réunion du comité Villo a eu lieu le mercredi 9 mai et les suivantes sont prévues tous les six mois. Ce comité est composé d'usagers et d'instances officielles, telles que l'administration régionale, le cabinet du ministre de tutelle, la STIB, des représentants des associations cyclistes, l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB), Visitbrussels et l'opérateur JCDecaux.

Enfin, la présidence de ce comité a été confiée au manager vélo de la Région de Bruxelles-Capitale, M. Depoortere, tandis que le secrétariat est assuré par la Direction stratégie de Bruxelles Mobilité.

*overwogen en op 26 april 2012 kondigde u de oprichting van een dergelijk comité aan waarin alle actoren, ook de gebruikers, zullen worden verenigd.*

*De heer Pinxteren is bijzonder verheugd over dit nieuws, te meer daar het netwerk Villo in zijn tweede uitbreidingsfase zit en er meer dan ooit nood is aan overleg en samenwerking.*

*Hoe zal de samenstelling van dat comité eruitzien? Met welke opdrachten zal het worden belast? Hoe zullen de vertegenwoordigers van de gebruikers worden geselecteerd? Voor welke verlengingsprocedure is er gekozen?*

*Zullen het bestaan en de activiteiten van dit comité worden vermeld op de website van Villo en/of Mوبiel Brussel? Wie zal het secretariaat en het voorzitterschap waarnemen?*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *Ik ben tevreden over de oprichting van het comité, dat de dienstverlening van Villo moet verbeteren. De ideeën die hier in de commissie verdedigd worden, gaan dus niet verloren.*

*Het comité kwam voor het eerst samen op 9 mei en zal voortaan om de zes maanden vergaderen. Het bestaat uit gebruikers en vertegenwoordigers van de gewestadministratie, het kabinet van de bevoegde minister, de MIVB, fietsersverenigingen, de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB), Visitbrussels en JCDecaux.*

*De voorzitter van het comité is de fietsmanager van het gewest, de heer Depoortere, en de Directie Strategie van Mوبiel Brussel verzorgt het secretariaat.*

*Tientallen kandidaat-leden meldden zich aan op de website van Mوبiel Brussel. De gebruikers werden geselecteerd op basis van hun motivatie en*



La procédure de sélection s'est faite par un appel aux candidatures sur le site de Bruxelles Mobilité. Plusieurs dizaines de candidats se sont manifestés. Les différents usagers ont été sélectionnés sur la base de leurs motivations et de leur zone de résidence. L'équilibre linguistique et la parité entre les hommes et les femmes ont également été respectés. Les membres sont renouvelés tous les trois ans sur la base de la proposition du président qui, a priori, procédera par un appel aux candidats.

Ce comité est avant tout un lieu d'échange entre le gestionnaire du système Villo, les instances concernées et les usagers. Son principal objectif est de proposer des mesures destinées à améliorer le service Villo.

Le comité émet des remarques, des avis, mais aussi des recommandations des actions à mener, tout en tenant compte de l'équilibre économique du système. Les ordres du jour, de même que les comptes rendus de réunion seront publiés sur le site internet de Bruxelles Mobilité.

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI**

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

**concernant "la politique d'aménagement de zones 30 en Région bruxelloise".**

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

*woonplaats. Ook het taalevenwicht en de pariteit tussen mannen en vrouwen werden gerespecteerd. Om de drie jaar wordt de samenstelling van het comité vernieuwd.*

*In de eerste plaats dient het comité om de communicatie tussen de beheerder van Villo, de betrokken instanties en de gebruikers te verbeteren. Het moet maatregelen voorstellen om Villo te verbeteren.*

*Daarbij moet het rekening houden met het economische evenwicht van het systeem. De agenda's en verslagen zullen op de website van Mobiel Brussel verschijnen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI**

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

**betreffende "het beleid voor de aanleg van 'zones 30' in het Brussels Gewest".**

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

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

**concernant "la prochaine mise en place d'un  
système d'ouverture à distance des portiques  
des stations de métro de la STIB".**

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

**M. Philippe Pivin.-** Un système d'ouverture à distance des portiques sera prochainement installé dans les infrastructures du réseau de métro.

Il semble que ce système soit la conséquence des conclusions d'une analyse du bureau d'études Fire Control, cette possibilité d'ouverture étant prévue pour les cas d'incendie. Cette décision serait-elle également la conséquence de l'incendie survenu dans les installations de métro en février dernier ?

Les services de la STIB ont en effet indiqué que les portiques pourront être télécommandés par les pompiers ou la STIB pour qu'ils soient ouverts en cas d'incendie. Le système semble non seulement intéressant, mais surtout utile. Toutefois, considérant les difficultés rencontrées depuis deux ans par les forces de l'ordre au niveau de l'accès aux infrastructures du réseau de métro, j'aimerais savoir après quelle concertation et suivant quelle coordination le nouveau système a été prévu et organisé pour un accès d'urgence.

Dois-je vous rappeler que l'octroi des cartes Mobib aux forces de l'ordre est toujours en attente d'une réaction de vos services et de la STIB ? J'espère que vos services ont tiré les leçons des difficultés rencontrées dans ce cadre, qu'il ne faudra pas interpellier encore sur le fonctionnement du système

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "de invoering van een afstands-  
bediening voor de hekjes in de MIVB-  
metrostations".**

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

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Binnenkort  
wordt er een afstandsbedieningssysteem voor de  
toegangspoortjes in de metro geïnstalleerd.**

*Blijkbaar werd het systeem geselecteerd na een onderzoek door adviesbureau Fire Control. De poortjes moeten in geval van brand namelijk van op afstand kunnen worden geopend. Is de beslissing misschien het gevolg van de brand die in februari in het metronetwerk uitbrak?*

*De poortjes zullen van op afstand kunnen worden geopend door de brandweer of de MIVB als er brand uitbreekt. Dat is erg nuttig. Gelet op de problemen die de politie al twee jaar heeft met de toegang tot de metro, vernam ik graag hoe een en ander wordt gecoördineerd bij een urgentie.*

*De politie wacht nog steeds op Mobibkaarten waarmee zij de poortjes kan openen. Ik hoop dat uw diensten lessen hebben getrokken uit de problemen van het verleden, zodat ik niet opnieuw een interpellatie tot u zal moeten richten.*

*Kunt u bevestigen dat alle 69 metrostations met het afstandsbedieningssysteem worden uitgerust tegen december 2012? In welke volgorde en volgens welke criteria zal het worden geïnstalleerd?*

d'ouverture à distance des portiques et que celui-ci s'avérera immédiatement optimal en matière d'intervention d'urgence.

Confirmez-vous que l'ensemble des 69 stations sera équipé de ce système pour le mois de décembre 2012 ?

Dans quel ordre de priorité et selon quels critères ce système sera-t-il installé dans les stations de métro ?

Ce système exige-t-il la distribution de télécommandes ? Si oui, combien seront-elles distribuées aux services de la STIB et des pompiers ? Le service d'aide médicale urgente est-il également visé par ce système ?

Enfin, avez-vous prévu ce système en concertation avec les forces de police ? Bénéficieront-elles également de ce système ?

#### *Discussion*

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

**Mme Céline Delforge.-** La question de la sécurité liée à l'ouverture des portiques en cas d'incendie ou d'autre événement qui provoquerait un mouvement de foule est essentielle. Le simple fait que les stations soient verrouillées par des parois, même lorsque les portiques sont ouverts, pose la question du débit de personnes qui pourraient sortir en cas de besoin. Comment évacuer rapidement plusieurs centaines de personnes dans ces conditions, en heures de pointe, par exemple ?

Est-il prévu de procéder à un exercice d'évacuation d'un nombre important de personnes avec le système des portiques ?

Va-t-on attendre que l'accident se produise pour voir si le système fonctionne ou est-il prévu de vérifier si, dans les stations les plus fréquentées ou les plus "verrouillées", les mesures d'évacuation sont suffisantes en cas d'incendie ou d'autre événement nécessitant l'évacuation d'un grand nombre de gens ?

*Moeten er afstandsbedieningen worden verdeeld? Hoeveel zullen er worden verstrekt aan de MIVB en de brandweer? Krijgen ook de ambulancediensten afstandsbedieningen? Hebt u het systeem in overleg met de politie ingevoerd? Zal ook de politie er gebruik van kunnen maken?*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *De toegangspoortjes vormen een groot veiligheidsprobleem in geval van brand of een incident waarbij heel wat mensen tegelijk moeten worden geëvacueerd. Zelfs als de poortjes open zijn, beperken die het debiet van het aantal personen dat naar buiten kan.*

*Is er een evacuatieprocedure uitgewerkt? Zal men wachten tot er zich een incident voordoet om te zien of het systeem werkt of zullen de evacuatiemaatregelen in de drukste stations worden getest?*

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

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *J'ai posé il y a quelques mois une question écrite à ce sujet. Dans votre réponse, vous faisiez savoir que l'étude sera finalisée à la fin de cette année. Vous confirmiez en outre l'existence d'un problème en l'absence de déverrouillage central des portiques. Ceux-ci ne peuvent être déverrouillés que sur place, en appuyant sur le bouton d'urgence. Enfin, les pompiers ne peuvent pas effectuer d'intervention centrale pour ouvrir les portiques.*

*J'espère que vous pourrez apporter aujourd'hui de nouvelles réponses dans ce dossier qui doit retenir notre attention.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Un système de gestion à distance des portillons est en cours de déploiement dans les stations qui en sont équipées. La télécommande des portillons à distance se fait uniquement via le dispatching central. Un nouveau système d'interphones a été installé en liaison avec celui-ci. D'ici à la fin de l'année, 59 des 69 stations seront équipées de portillons. Des rénovations de grande envergure sont planifiées pour 10 stations. À terme, toutes les stations équipées de portillons disposeront de ce système.

La priorité des stations à équiper sera déterminée en fonction des flux de voyageurs dans la station tout en respectant un ordre logique qui évitera la dispersion des équipes chargées des travaux. Le coffret "pompiers" où sera installée cette commande est accessible grâce à une clef triangulaire standard que tout agent de la STIB présent dans la station possède. Il est donc aisé

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

**De heer Jef Van Damme.-** Ik sluit mij aan bij de vraag van mijn collega. Enkele maanden geleden heb ik over dit onderwerp een schriftelijke vraag gesteld, waarna ik er vanuit ben gegaan dat de kwestie naar behoren zou worden afgehandeld. Ik baseerde mij toen op de vraag van een gebruiker en ging er eigenlijk van uit dat het om een formaliteit ging.

Ik meen mij te herinneren dat uw antwoord verschillende onderdelen omvatte. U liet weten dat de studie zich nog in de uitvoeringsfase bevindt en eind dit jaar wordt afgewerkt. Voorts bevestigde u dat er inderdaad sprake is van een probleem, aangezien er geen centrale ontgrendeling voorzien is voor de poortjes. Ze kunnen alleen ter plaatse worden ontgrendeld door op de noodknop te drukken en dus niet vanop afstand of in het station. Ten slotte kan ook de brandweer geen centrale interventie uitvoeren om de poortjes open te zetten.

Ik hoop dat u intussen nieuwe antwoorden kan geven in dit dossier. Naar mijn mening is dit werkpunt erg belangrijk en verdient het onze aandacht.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Er komt een afstandsbedieningssysteem voor de toegangspoortjes in de metrostations. De bediening op afstand gebeurt via de centrale dispatching, die met een nieuw intercomsysteem verbonden is. Tegen het jaareinde zullen 59 van de 69 stations toegangspoortjes hebben. Voor tien stations zijn grote renovatiewerken gepland. Op langere termijn krijgen alle stations met toegangspoortjes een afstandsbedieningssysteem.*

*Het reizigersdebiet bepaalt wanneer in welk station het systeem wordt geïnstalleerd. Er wordt echter wel een zekere logica gevolgd, zodat de installatieteams niet te verspreid moeten werken.*

*De brandweerkast met de afstandsbediening kan worden geopend met een driehoekige standaard-sleutel, waarvan elke MIVB-agent in het station een exemplaar heeft. De hulpdiensten hebben dus*

pour le service d'aide médicale urgente d'accéder directement à cette commande.

Ce bouton d'ouverture à distance ne constitue pas l'unique moyen d'ouvrir les portillons. Chaque ligne de portillons est en effet dotée d'un clapet d'ouverture immédiate accessible à quiconque détecte une situation dangereuse pour les usagers. Ce système ne requiert pas la distribution de télécommandes à distance. Depuis l'installation des portillons, tous les services d'urgence peuvent ouvrir les portillons en cas de besoin.

À partir de cet automne, les services d'urgence pourront toujours ouvrir les portillons, mais le dispatching central en sera directement averti et pourra procéder à la fermeture des portillons à distance. Le système devrait être opérationnel sur tout le réseau à la fin de cette année.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Je pense avoir ainsi répondu aux questions de M. Van Damme.*

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

**M. Philippe Pivin.-** Qu'en est-il des services de police ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Tous les services d'urgence peuvent ouvrir ces portillons en cas de besoin. Il y a toujours des membres du personnel dans les stations qui ont les clés pour ouvrir les coffrets des pompiers et qui peuvent actionner les clapets d'ouverture immédiate en cas d'urgence.

**M. Philippe Pivin.-** Les services de police savent donc où se trouve le coffret destiné aux pompiers dans lequel se trouve la clé qui permet d'ouvrir les portillons ? Je ne suis pas certain de bien comprendre...

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il y a un coffret destiné aux pompiers dans les stations dont tous les agents de la STIB ont la clé.

**M. Philippe Pivin.-** Mais pas les services de police qui, eux, doivent faire appel à un membre du personnel ?

*gemakkelijk toegang tot het systeem.*

*Dat is echter niet de enige manier om de poortjes te openen. Elke rij poortjes is voorzien van een klepje waarmee ze onmiddellijk kunnen worden geopend door iedereen die een voor de reizigers gevaarlijke situatie opmerkt. Nu al kunnen de hulpdiensten de poortjes openen indien nodig.*

*Vanaf het najaar van 2012 blijft die optie behouden maar wordt de centrale dispatching bovendien op de hoogte gebracht. Die kan de poortjes vanop afstand sluiten. Tegen het einde van het jaar moet het volledige metronet met het systeem uitgerust zijn.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik denk dat ik daarmee ook heb geantwoord op de vragen van de heer Van Damme.

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

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** En de politie?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Alle hulpdiensten kunnen, indien nodig, de poortjes openen. Het personeel in de stations heeft sleutels voor de brandweerkasten en kan de klepjes activeren bij noodgevallen.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** Weet de politie waar de brandweerkast is met de sleutel tot het systeem?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Elke MIVB-agent in het station heeft een sleutel van die kast.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** De politie moet dus een beroep doen op MIVB-personeel?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Oui, et les agents de la STIB ont également accès au clapet d'ouverture immédiate.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. EMIN ÖZKARA

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

**concernant "le baromètre 2011 de  
satisfaction des usagers de la STIB".**

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

**M. Emin Özkara.-** Comme chaque année, la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) s'intéresse au degré de satisfaction de ses usagers. Le baromètre 2011 a été réalisé exclusivement sur internet par l'institut de sondage Ipsos, à la demande de la Région de Bruxelles-Capitale. 11.704 personnes ont répondu aux questions.

L'enjeu essentiel de cette enquête est de mesurer la satisfaction et l'insatisfaction des usagers, afin de mieux comprendre leurs besoins spécifiques, de mesurer l'impact des politiques menées et de prendre des mesures spécifiques par rapport aux besoins des usagers.

Après deux ans de recul, le dernier baromètre de satisfaction de la STIB affiche un score de 6 sur 10, ce qui représente une amélioration sensible par rapport à la situation de 2010, qui était de 5,4 sur 10. La STIB explique cette embellie relative entre autres par l'augmentation de la capacité et des fréquences de nombreuses lignes, la mise en service de nouveaux véhicules et l'optimisation de la gestion des correspondances, tant entre les différents modes de transports de la STIB qu'avec les autres opérateurs de transport public circulant à Bruxelles.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Ja. De MIVB-agenten kunnen de poortjes ook onmiddellijk met de klep openen.

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

**betreffende "de tevredenheidsbarometer  
2011 van de gebruikers van de MIVB".**

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

**De heer Emin Özkara (in het Frans).-** In 2011 heeft Ipsos op vraag van het Brussels Gewest de tevredenheidsbarometer van de gebruikers van de MIVB louter online uitgevoerd. Op de vragenlijst hebben 11.704 personen geantwoord. De bedoeling van de barometer is om de specifieke noden en de impact van het beleid beter te begrijpen om de juiste maatregelen te kunnen treffen.

*De score was 6 op 10, beter dan in 2010 dus. De MIVB legt de reden daarvoor bij de grotere capaciteit en frequentie op heel wat lijnen, bij de nieuwe voertuigen en de betere verbindingen. De sterke troeven van de MIVB blijven de tram en de metro; de bussen blijven problematisch. Comfort, frequentie en goede verbindingen primeren voor de gebruiker. De MIVB werkt aan haar dienstverlening, maar er blijven nog wat zwarte punten over.*

*Wat is er concreet gepland om de tevredenheidsbarometer verder te verbeteren? Het actieplan 2012 steunt op de tevredenheidsbarometer en focust op comfort, frequentie, verbindingen en veiligheid. Hoeveel is daarvoor begroot?*

*Bussen krijgen de laagste score inzake stiptheid toebedeeld. Op de voorlaatste plaats komt het openbaar vervoer tijdens het weekend en 's avonds.*

Plusieurs constats peuvent être dégagés de ce baromètre. Les points forts restent les réseaux de métro et de tram. Le réseau de bus reste problématique. Le confort, les fréquences, les correspondances, la ponctualité, le temps de parcours, restent des enjeux importants pour les usagers qui, selon la STIB, méritent une attention particulière. Certes, la STIB a pris des mesures pour améliorer ses services : le bouclage de la ligne de métro de la Petite ceinture, les affichages aux arrêts, l'information aux usagers, etc. Cependant, il persiste encore plusieurs points noirs.

Quelles sont les actions prévues et le calendrier de la mise en place de ces actions afin d'améliorer la satisfaction des usagers de la STIB ?

Par ailleurs, vous avez déclaré que le plan d'action 2012 se baserait sur les résultats de ce baromètre et mettrait tout particulièrement l'accent sur le confort, les fréquences, la gestion des correspondances et la sécurité. Quel sera le budget alloué à ces différentes politiques ?

En outre, le score le plus bas - 4,2 sur 10 - est obtenu par le bus en matière de ponctualité. On retrouve ensuite la gestion des correspondances en soirée et le week-end. La perception de la sécurité est également faible, principalement en soirée dans les stations de métro. Qu'est-il prévu dans le cadre du plan 2012 par rapport à ces points problématiques ? Quels sont les dispositifs envisagés pour améliorer le réseau de bus ?

Par ailleurs, les indicateurs de temps ne sont pas toujours fiables, bien qu'ils soient des facteurs importants de succès des transports en commun. Qu'est-il fait pour améliorer le système de transmission des messages, afin que l'utilisateur dispose d'une information précise ?

### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La STIB utilise le baromètre de satisfaction afin d'établir des priorités par rapport aux attentes des clients et

*Hoe zal men die pijnpunten aanpakken? Verder functioneren de tijdsindicatoren niet altijd correct. Hoe zal men het doorgeven van gegevens accurater doen verlopen?*

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).** De MIVB gebruikt de tevredenheidsbarometer om aan de verwachtingen van de klanten

d'allouer ses budgets de la manière la plus efficace possible pour rencontrer leurs besoins prioritaires. Je rappelle que le baromètre de satisfaction est élaboré par Ipsos à la demande de la Direction stratégie de Bruxelles Mobilité, et pas par la STIB elle-même.

Le confort et les fréquences sont en effet des points présentant un niveau de priorité élevé. C'est dans cet esprit que, cette année encore, des moyens complémentaires ont été dégagés par la STIB pour améliorer les fréquences de passage sur plusieurs lignes du réseau, ce qui améliorera tout particulièrement le confort de voyage pour celles qui connaissent des surcharges.

C'est ainsi que, depuis le 16 avril, l'augmentation des fréquences a permis de porter la capacité par heure et par sens de 14.000 à 17.000 places sur les lignes 1 et 5 du métro pendant les heures de pointe.

Il s'agit d'une amélioration substantielle du confort sur l'axe principal du réseau de la STIB. De plus, les moyens octroyés ont permis d'allonger l'heure de pointe du soir sur les lignes de bus 49, 64 et 95 jusqu'aux alentours de 19h.

Enfin, la STIB est parvenue, en diminuant légèrement l'offre sur des tronçons moins fréquentés, à créer des services de renfort pendant les heures de pointe sur la ligne de bus 89, jusqu'ici en surcharge chronique sur le tronçon anderlechtois entre le Westland Shopping et la station Delacroix, l'intervalle étant porté de 10 à 6 minutes pendant les heures de pointe.

Les heures creuses n'ont pas été oubliées, loin de là. C'est ainsi que la ligne de bus 71, qui connaît un succès toujours croissant, a été renforcée à raison d'un passage toutes les 6 minutes, pour offrir plus de confort aux voyageurs tout au long de la journée.

La ligne de bus 89 a également vu une amélioration de l'offre pendant les heures creuses, l'intervalle entre les passages des bus passant de 15 à 12 minutes, afin de réduire le temps d'attente.

Des renforts ont été injectés tôt le samedi matin sur la ligne de bus 53, l'intervalle passant de 30 à 20 minutes. Enfin, des bus articulés circulent désormais sur les lignes de nuit Noctis 04 et Noctis 05, qui connaissent, à certains moments, des

*de juiste prioriteit toe te kennen en haar begroting zo efficiënt mogelijk te beheren. De barometer wordt uitgewerkt door adviesbureau Ipsos op vraag van Mobiel Brussel.*

*Comfort en frequentie hebben inderdaad een hoge prioriteit. Dit jaar heeft de MIVB dan ook bijkomende middelen vrijgemaakt om de frequentie te verhogen op verschillende overbelaste lijnen, wat ook het reiscomfort ten goede zal komen.*

*Sinds 16 april is de capaciteit tijdens het spitsuur gestegen van 14.000 tot 17.000 plaatsen per uur en per richting op metrolijnen 1 en 5. De belangrijkste as van het MIVB-netwerk is dus aanzienlijk comfortabeler geworden. Bovendien is het spitsuur verlengd tot ongeveer 19 uur op buslijnen 49, 64 en 95.*

*Ten slotte heeft de MIVB het aanbod op minder drukbezette lijnen verlaagd om de dienstverlening op buslijn 89 te kunnen versterken tijdens de spits.*

*Ook tijdens de daluren en op zaterdagochtend rijden verschillende bussen met grotere regelmaat. op de nachtlijnen Noctis 04 en Noctis 05 worden voortaan accordeonbussen ingezet.*

*Tramgebruikers kunnen rekenen op een hogere frequentie en een langere avondspits op verschillende lijnen.*

*Ook buiten de spitsuren werd de frequentie van een aantal tramlijnen verhoogd: zo rijdt tram 94 op woensdag van 12 tot 14 uur met een frequentie van 8 in plaats van 10 minuten. Op zondagochtend rijdt tram 55 vanaf 9 uur om het kwartier.*

*Daarnaast schaft de MIVB nieuwe voertuigen aan om het aanbod te optimaliseren en krijgt gebruikt materiaal een tweede leven.*

*Er werden verschillende maatregelen genomen om de aansluitingen te verbeteren. Allereerst moesten hiervoor de frequenties van de lijnen op elkaar afgestemd worden. Sinds 16 april is lijn 42 bijvoorbeeld afgestemd op lijn 94, wat neerkomt op een jaarlijkse begroting van 400.000 euro.*

*Bovendien zorgt de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer voor materiële voorzieningen om de aansluitingen te verzekeren, bijvoorbeeld signalen die de buschauffeurs waarschuwen dat er*



charges élevées.

Concernant le réseau de tramways, les fréquences ont aussi été renforcées.

L'heure de pointe du soir a ainsi été prolongée sur les lignes 3, 4, 7, 19, 25 et 55. En fin de journée, jusque 18h30-19h, un tram circule désormais :

- toutes les 5 minutes sur la ligne 55 ;
- toutes les 6 minutes sur les lignes 3, 4, 7 et 25 ;
- toutes les 7 minutes sur la ligne 19.

Au niveau des lignes de tram 92 et 94, l'amplitude de la pointe du soir a aussi été prolongée jusqu'à 19h, contre 18h auparavant.

Outre les heures de pointe, les fréquences de plusieurs lignes de tram durant les périodes plus creuses ont été améliorées :

- le mercredi de 12 à 14h, les fréquences de la ligne 94 ont été augmentées, passant de 10 minutes à 8 minutes, l'objectif étant d'offrir une meilleure fréquence lors des sorties d'écoles le mercredi midi ;
- le dimanche matin, la ligne 55 a également été renforcée avec un passage toutes les 15 minutes dès 9h.

Par ailleurs, la STIB poursuit la réception de nouveaux véhicules et une réallocation du matériel existant et du nouveau matériel a été mise en place de manière à optimiser l'offre et la demande des clients.

En ce qui concerne l'amélioration des correspondances, les mesures sont de plusieurs ordres. Tout d'abord, il y a la nécessité d'harmoniser les fréquences des lignes en correspondance. C'était le cas de la ligne 42, puisque l'amélioration des fréquences de passage de la ligne 94 intervenue l'année passée avait rendu impossible l'organisation d'une correspondance avec la ligne 42 au Musée du tram. Depuis le 16 avril 2012, la ligne 42 circule à la même fréquence pendant les heures creuses, ce qui représente un budget d'environ 400.000 euros sur une base annuelle.

*een metro aankomt. De MIVB werkt momenteel volop aan de ontwikkeling van een informatica-instrument dat het goede verloop van de bestaande aansluitingen kan meten. Na een evaluatie kunnen er waar nodig wijzigingen aangebracht worden.*

*De MIVB wil de stiptheid van de lijnen bevorderen door probleemzones of plaatsen waar werkzaamheden plaatsvinden, permanent te evalueren aan de hand van het gewestelijke Vicom-programma.*

*Het spreekt voor zich dat de gebruiker het liefst de garantie krijgt dat de uurregeling gerespecteerd wordt, maar zoals u weet, stuiten veel dossiers bedoeld om aan die wens tegemoet te komen op weerstand van de bewoners of vertegenwoordigers van lokale belangen. De MIVB probeert haar netwerk voortdurend te optimaliseren aan de hand van maatregelen op maat: gescheiden rijstroken, regeling van de verkeerslichten op afstand enzovoort.*

*Om het veiligheidsgevoel te versterken, zijn er tal van maatregelen genomen. Er wordt meer personeel op het netwerk ingezet en sinds het overlijden van een MIVB-controleur is de samenwerking met de politiezones opgevoerd. Voorts worden er preventiecampagnes gevoerd, wordt de installatie van toegangspoortjes op het ondergrondse netwerk veralgemeend en wordt er gewerkt met veiligheidscamera's, muziek, licht enzovoort.*

*Om de wachttijden op het bovengrondse netwerk duidelijker aan te geven, worden er digitale borden toegevoegd aan de haltes van de Chronolijnen en aan de ingang van een aantal metrostations. Het netwerk beschikt momenteel over 220 digitale informatieborden, beheerd door JCDecaux of Clear Channel. De MIVB heeft daar 45 borden aan toegevoegd en dit jaar zijn er nogmaals 90 gepland.*

*12 MUPI's ('mobiliers urbains publicitaires illuminés' of verlichte reclamezuilen) geven op dit moment de wachttijden weer en de MIVB wil dat aantal opvoeren tot 165. Bovendien kunnen de reizigers de wachttijd op elk moment opvragen via sms of op de website.*

*De reiziger zal in de toekomst bovendien correctere informatie krijgen. Dankzij het nieuwe computersysteem weten we voor steeds meer lijnen waar de*

En complément, les dispositifs physiques permettant d'organiser les correspondances, comme les signaux "transit" qui informent les chauffeurs de bus de l'arrivée d'un métro pour leur demander de patienter, sont pris en charge par la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP). La STIB s'attache actuellement à développer un outil informatique permettant de mesurer, en fonction des heures de départ des véhicules aux arrêts, le taux de réussite effectif des correspondances.

Ceci lui permettra d'établir un diagnostic de la situation des correspondances aux nombreux points où celles-ci sont prévues, et d'apporter les éventuelles mesures correctrices, notamment pour mettre en œuvre des mesures plus drastiques d'attente entre les véhicules aux périodes de faibles fréquences, comme le soir ou le week-end.

Pour ce qui est de la ponctualité, la liste des aménagements du réseau et des points noirs fait l'objet d'un suivi permanent par le coordinateur Vicom (vitesse commerciale) de la Région, avec l'objectif de réaliser de nouvelles mesures pouvant améliorer la situation des lignes.

Nul besoin de rappeler ici les nombreux dossiers, comme la chaussée d'Ixelles ou l'avenue Buyl, où les propositions visant à répondre à ce souhait légitime des utilisateurs du transport public de disposer de trams et de bus qui respectent leurs horaires ont fait l'objet d'oppositions majeures de la part d'habitants ou de représentants des intérêts locaux.

Cette problématique continue d'être suivie et la STIB tente, par un large éventail de mesures, adaptées aux spécificités de chaque endroit (bandes séparées, bandes partagées, télécommande des feux, mise en circulation locale, etc.) d'améliorer la situation de son réseau.

Concernant la perception de la sécurité, les mesures prises par la STIB sont la forte augmentation de la présence sur le terrain et le partenariat avec les zones de police - qui a fait suite au décès d'un superviseur de la STIB -, la mise en place de campagnes de prévention, la poursuite du programme d'installation de portillons dans le réseau souterrain ainsi que diverses autres mesures ponctuelles visant à réduire le sentiment d'insécurité (signalétique, prescrits urbanistiques, présence de caméras, de musique, de lumières,

*voertuigen zich bevinden en hoe lang de wachttijd precies bedraagt.*

*Zoals u ziet, houdt de MIVB wel degelijk rekening met de tevredenheidsbarometer. In 2012 zullen verschillende projecten worden opgestart om verbetering te brengen waar dat volgens de onderzoeksresultaten het meest nodig is.*

*Uitbaters van openbaarvervoermaatschappijen stellen vast dat de gebruiker steeds veeleisender wordt wat de kwaliteit van de dienstverlening betreft. De situatie moet aangepakt worden, anders zakt de barometer. Het gewest en de MIVB doen hun uiterste best om de situatie waar mogelijk te verbeteren met de middelen die ze hebben.*

*Ik bezorg u mijn antwoord ook nog schriftelijk.*

etc.).

Enfin, en ce qui concerne l'affichage du temps d'attente aux arrêts de surface, de nombreuses mesures ont été prises pour améliorer le service aux voyageurs. Le premier axe est d'augmenter le nombre d'afficheurs, par exemple aux arrêts des lignes Chrono mais aussi sur les mobiliers urbains publicitaires illuminés (Mupi's) aux entrées de certaines stations de métro.

Concrètement, les voyageurs disposent actuellement de 220 afficheurs communaux, gérés par les firmes JC Decaux ou Clear Channel et intégrés aux abris. À ceux-ci, la STIB a ajouté 45 écrans à différents arrêts du réseau, auxquels devraient s'adjoindre quelque 90 écrans supplémentaires d'ici la fin de l'année, dont 20 sont actuellement en cours de placement et de test.

Douze Mupi's annonçant le temps d'attente sont déjà en service et la STIB prévoit de porter ce nombre à 165 au total. Ceci en tenant compte du fait que les clients équipés d'appareils mobiles peuvent consulter à tout moment le site internet, utiliser les applications Android ou iPhone ou demander un temps d'attente par simple texto auprès du service Syncro.

Le deuxième axe consiste à améliorer la fiabilité de l'information, notamment au niveau de la position des véhicules et du calcul du temps d'attente. Cette amélioration est à l'ordre du jour grâce au nouveau système d'aide à l'exploitation, en cours de déploiement, qui équipe un nombre sans cesse croissant de lignes.

Comme vous pouvez le constater, les projets d'amélioration du service aux clients de la STIB tiennent clairement compte des besoins exprimés via ce baromètre de satisfaction. L'année 2012 est porteuse de plusieurs projets qui conduiront à des améliorations visibles dans les domaines où les scores étaient les moins bons.

Le constat que font tous les exploitants de transport public est que les clients sont de plus en plus exigeants sur la qualité du service, et c'est pour cela qu'il convient de relever ce défi. Faute de quoi, à prestation inchangée, les résultats du baromètre se dégraderaient. La Région et la STIB tâchent aujourd'hui de faire le maximum, étant donné les moyens et les contraintes diverses, pour améliorer

la situation partout où cela est possible.

Je vous remettrai également cette réponse par écrit, car elle était un peu longue.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO**

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

concernant "le service PMR de la STIB à l'arrêt le 11 mai 2012".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME DOMINIQUE BRAECKMAN,**

concernant "l'accessibilité intégrée des PMR aux transports en commun".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,**

concernant "l'arrêt du service PMR par la STIB".

**M. le président.-** À la demande de M. Vincent De Wolf, excusé, son interpellation jointe est retirée et transformée en question écrite.

La parole est à Mme P'tito.

**Mme Olivia P'tito.-** La suppression du service des minibus de la STIB a été mise par vos soins à l'ordre du jour d'une récente réunion du gouvernement il y a quelques semaines, et ce alors que le décret inclusion fait l'objet de nombreuses discussions au sein d'autres instances.

Les normes internationales nous imposent, à raison,

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO**

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

betreffende "het stilliggen van de dienst PBM van de MIVB op 11 mei 2012".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW DOMINIQUE BRAECKMAN,**

betreffende "de geïntegreerde toegankelijkheid van PBM in het openbaar vervoer".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,**

betreffende "het stopzetten van de dienst PBM door de MIVB".

**De voorzitter.-** Op verzoek van de heer Vincent De Wolf, die verontschuldigd is, wordt zijn toegevoegde interpellatie ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

Mevrouw P'tito heeft het woord.

**Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).-** *U hebt de afschaffing van de minibusjesdienst van de MIVB enkele weken geleden op de agenda van de ministerraad gezet.*

*We worden er door internationale normen terecht toe verplicht om inzake openbare dienstverlening rekening te houden met gehandicapten. De MIVB*

d'inclure les personnes handicapées avec toutes leurs différences dans notre quotidien et dans nos obligations de service public. La STIB se doit elle aussi, en tant qu'actrice de notre société, d'accueillir l'ensemble des personnes présentant un handicap, quel qu'il soit, au sein de ce service public.

Votre volonté semble être de remplacer ces minibus par un service de "taxis plus". J'ai lu divers articles de presse et j'ai également été interpellée à plusieurs reprises, tant par les syndicats que par les associations de défense des personnes handicapées, qui s'inquiètent légitimement de cette transformation.

Parmi les lacunes pointées dans la presse, vous citez l'absence de clients occasionnels. J'avoue ne pas comprendre que vous présentiez cela comme une "lacune", car le service impose aux clients de commander leur taxi deux jours ouvrables avant le déplacement. Par ailleurs, l'on se doute que la spontanéité des déplacements est relative lorsque l'on connaît le public cible de ce service (une copie de l'attestation générale délivrée par le SPF Sécurité sociale doit appuyer toute demande), à savoir les personnes présentant l'un des handicaps suivants :

- une réduction d'autonomie d'au moins 12 points ;
- une invalidité permanente d'au moins 80% ;
- une invalidité permanente des membres inférieurs occasionnant un taux d'invalidité de 50% au moins ;
- une paralysie complète ou une amputation des membres supérieurs ;
- les personnes malvoyantes et non-voyantes dont le taux d'incapacité est d'au moins 90% et/ou qui sont en possession d'une carte nationale de réduction sur les transports en commun.

Les termes de la description figurant actuellement sur le site de la STIB sont clairs : "Le service minibus est un transport collectif. Nous nous efforçons de ne pas vous faire rester à bord trop longtemps. Il est normal que le minibus n'emprunte pas le chemin le plus direct entre vos points de départ et d'arrivée s'il s'agit d'aller chercher ou de déposer un ou plusieurs autres passagers. La tournée n'est donc pas comparable à une offre de

*moet aandacht aan hen besteden.*

*U wilt blijkbaar de minibusjesdienst vervangen door een taxidienst. Ik heb allerlei dingen in de krant gelezen en werd al aangeklampt door meerdere instanties die zich zorgen maken.*

*U beweert onder meer dat de minibusjesdienst te weinig occasionele klanten heeft. Dat begrijp ik niet goed. Je moet zo'n busje immers twee werkdagen op voorhand bestellen. Het doelpubliek van de dienst bestaat trouwens uit gehandicapten en dat zijn mensen die zich niet bepaald vaak spontaan verplaatsen. Ik verwijs naar de criteria die bepalen welke mensen gebruik mogen maken van de dienst: personen die voor minstens 80% blijvend gehandicapt zijn, mensen die geen of verlamde bovenledematen hebben enzovoort.*

*De MIVB omschrijft de dienst Minibussen op haar website als een vorm van collectief transport. De MIVB probeert de verplaatsingen zo snel mogelijk uit te voeren, al kan het zijn dat een minibus niet de kortste weg kiest omdat er onderweg nog passagiers moeten worden opgepikt of afgezet.*

*U haalt een onvoldoende capaciteit aan als argument voor uw beslissing om deze dienst af te schaffen. Bedoelt u dat de vraag hoger is dan het aanbod? Ik meen dat zo te begrijpen uit de krantenartikels en van de mensen die me erover aanspreken.*

*Kunt u cijfers geven over het aantal aanvragen en de eventuele wachtlijst? In welke zin zal uw voorstel een oplossing bieden voor het capaciteitsprobleem?*

*Het is overdreven dat mensen minstens twee werkdagen op voorhand een minibusje moeten reserveren. Bovendien wordt het tijdstip van de verplaatsing pas een dag op voorhand bevestigd. Zal uw voorstel volstaan om die problemen op te lossen?*

*U zegt ook dat de minibusjesdienst het Brussels Gewest veel geld kost. Dat wil ik best aannemen, maar hoe zit het met de kostprijs van het systeem dat u wilt invoeren?*

*Wordt de invoering van het nieuwe systeem vermeld in het strategische plan voor de*

taxi".

À l'appui de cette décision, vous avez souligné "une capacité insuffisante". Cela signifie-t-il que la demande est plus importante que l'offre ? C'est en tout cas ce que je comprends quand je lis les articles de presse et que j'écoute les différentes personnes qui m'ont interpellée.

Pourriez-vous dès lors préciser les chiffres de demandes actuellement insatisfaites, et donc la liste d'attente éventuelle ? En quoi votre proposition alternative répond-elle à cette problématique de capacité ?

Par ailleurs, les délais de réservation trop longs sont également pointés du doigt. Je suis d'accord avec votre constat : devoir réserver deux jours ouvrables minimum avant le jour du déplacement, c'est beaucoup trop, surtout si l'utilisateur doit s'organiser et n'avoir confirmation de l'heure que la veille du déplacement, comme le mentionne le site. En quoi votre proposition répond-elle à cette critique ?

Enfin, abordons l'argument du "coût élevé pour la Région". À nouveau, je conçois bien que le coût de ce service public soit élevé, mais je souhaiterais en savoir plus sur votre proposition alternative et sur son coût.

L'actuel plan stratégique 2008-2012 (et le suivant jusqu'en 2014) en matière d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) sur le réseau de la STIB ainsi que le contrat de gestion en cours d'élaboration prévoient-ils cette transformation ? Il semble que cela ne soit pas le cas.

Cette proposition fait-elle suite à une évaluation réelle de ce service ? Si oui, pourrions-nous en obtenir le texte ? Plus que les lacunes évoquées dans la presse, j'aimerais pouvoir disposer d'une évaluation écrite, chiffrée et budgétisée en la matière.

Une concertation préalable a-t-elle eu lieu avec les organisations syndicales ? Au regard de leur réaction, cela semble peu probable. Dès lors, quand et sous quelle forme cette concertation aura-t-elle lieu ?

Une concertation préalable a-t-elle eu lieu avec le secteur des personnes handicapées ? À nouveau, je ne le pense pas. Pourriez-vous dès lors me dire

*toegankelijkheid van het netwerk van de MIVB voor personen met een beperkte mobiliteit of in het nieuwe beheerscontract? Blijkbaar is dat niet het geval.*

*Hebt u uw beslissing genomen na een volwaardige evaluatie van de minibusjesdienst? Zo ja, kunt u ons het verslag bezorgen?*

*Hebt u voorafgaand overleg gepleegd met de vakbonden? Afgaande op hun reactie deed u dat blijkbaar niet. Hoe zal het overleg in zijn werk gaan?*

*Hebt u ook met de gehandicapten overlegd? Ik heb niet de indruk. Wanneer en op welke manier zult u nog overleggen? Hebt u uw taxidienst al opgericht? Op de website van de MIVB staat er nog geen informatie.*

*In feite bent u bezig met een privatisering van een dienst van de MIVB, want u besteedt die uit aan een externe firma. Zoals u weet, heeft de PS een gloeiende hekel aan privatiseringen.*

*Naar aanleiding van de recentste interpellatie over het onderwerp gaf u toe dat de dienst werd uitbesteed. Het zal niet gemakkelijk zijn om de PS en de gehandicaptenverenigingen ervan te overtuigen dat het een goede beslissing is.*

*We willen objectieve gegevens zien om deze kwestie te kunnen bespreken. Ik ben gechoqueerd door uw voorstel. U treft kwetsbare mensen. Wie zegt dat uw systeem beter wordt dan het huidige?*

quand et sous quelles modalités pratiques elle aura lieu ?

Ce service de "taxis plus" existe-t-il déjà aujourd'hui ? Si oui, sous quelle forme ? Actuellement, il ne figure pas parmi les services énumérés sur le site de la STIB.

Dans mon interpellation initiale, je vous demandais s'il ne s'agissait pas d'une privatisation d'un service de la STIB via une externalisation. Aujourd'hui, je ne pose plus la question, car tous les éléments à notre disposition confirment cette potentielle privatisation, et vous savez combien nous sommes sensibles à cette problématique au sein du groupe PS.

Vous nous aviez parlé de sous-traitance lors de notre dernière interpellation sur le sujet, aujourd'hui il va falloir nous convaincre ainsi que les associations de personnes handicapées.

Aujourd'hui, nous réclamons toutes les données objectives (textes, évaluations, chiffres) afin de nous pencher plus précisément sur la question et pouvoir vous interpellier sur la base d'informations concrètes. Je trouve cette proposition choquante. On touche ici aux personnes les plus précarisées et les plus fragiles. En quoi est-ce que votre proposition sera meilleure que le système actuel ?

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

**Mme Dominique Braeckman.-** Le plan stratégique travaux publics et transports 2010-2014 prévoit que les transports publics soient rendus plus accessibles pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Cela signifie que les nouveaux bus, trams et rames de métro doivent être accessibles aux fauteuils roulants.

Les arrêts et les stations de métro doivent également être rendus accessibles avec l'installation d'ascenseurs. Les informations doivent pouvoir atteindre les personnes sourdes et malentendantes. Dans le cadre des nœuds multimodaux, les PMR doivent également pouvoir prendre des correspondances aisément et en toute sécurité, grâce à des informations et à des itinéraires adaptés.

Qu'est-il mis en place en ce qui concerne les

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

**Mevrouw Dominique Braeckman (in het Frans).-** *In het beleidsplan Openbare Werken en Vervoer 2010-2014 staat dat het openbaar vervoer toegankelijker moet worden voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's). Dat betekent dat de nieuwe bussen, trams en metro's toegankelijk moeten worden voor rolstoelgebruikers, dat er liften moeten komen aan haltes en metrostations, dat de informatie beschikbaar moet zijn voor slechthorenden en dat PBM's makkelijk en veilig moeten kunnen overstappen aan de multimodale knooppunten.*

*Welke maatregelen zijn er genomen met betrekking tot de informatie bij het overstappen? Is die voldoende duidelijk voor personen met een mentale handicap?*

ruptures de charges ? Les informations sont-elles suffisamment adaptées aux personnes avec un handicap mental ?

À ce jour, 24 stations de prémétro et métro sur 69 sont réputées accessibles aux PMR. Quel est le programme pour les prochaines années en termes de nombre de stations ?

Ces stations sont notamment équipées d'une signalétique spécifique pour aveugles ou malvoyants. Or, il apparaît que les éléments podotactiles sont placés parfois de manière incohérente, ce qui engendre des risques d'accidents. Existe-t-il une structure en charge de veiller à ce que ces éléments soient toujours bien disposés, en bon état et réellement utilisables en toute sécurité ?

À côté de cela, il existe le fameux service de transport des PMR. Il semble que vous envisagiez, par mesure d'économie, de réduire l'offre et de la réorienter vers le service de taxis adaptés au transport des PMR. Le but serait une amélioration de la qualité et de l'efficacité du service.

Vous auriez fait le constat d'un coût très élevé des minibus (60 euros par voyage) et d'une planification qui oblige l'usager à réserver son trajet au moins 48h à l'avance. À cela s'ajoute qu'un certain nombre de demandes sont refusées.

Pouvez-vous les quantifier, tout en sachant que des demandes légitimes qui se seraient vues refusées à plusieurs reprises ne seront plus formulées par les usagers, ce qui en diminue automatiquement le nombre et minimise le problème ? Par ailleurs, le service de transport des PMR n'est pas accessible aux clients occasionnels, pas plus qu'aux victimes d'un handicap temporaire. Quel est votre point de vue sur cet aspect ?

Ceci dit, avant d'entreprendre une remise en cause du service de transport des PMR, n'aurait-il pas été davantage pertinent d'en étudier, de façon qualitative et quantitative, les avantages et inconvénients ? Entre autres choses, il aurait fallu absolument quantifier le nombre de clients transportés via ce service et le comparer à la clientèle potentielle.

Nous sommes à un moment charnière car, aujourd'hui, les 18 minibus qui offrent ce service

*Momenteel zijn slechts 24 van de 69 (pre)metro-stations toegankelijk voor PBM's. Aan welk tempo zullen de andere stations worden aangepast?*

*De aangepaste stations zijn onder meer uitgerust met een specifieke bewegwijzering voor blinden en slechtzienden. Naar verluidt zouden de ribbelmarkeringen op de grond niet altijd op coherente wijze zijn aangebracht, wat het risico op ongevallen verhoogt. Is er een dienst die erop toeziet dat de markeringen in goede staat zijn en in alle veiligheid kunnen worden gebruikt?*

*Momenteel biedt de MIVB een minibusdienst voor het vervoer van PBM's aan, maar om besparingsredenen zou u overwegen om het aanbod te beperken en de personen door te verwijzen naar gespecialiseerde taxi's. Die maatregel zou de kwaliteit van de dienstverlening moeten verbeteren.*

*De kostprijs van de minibussen is bijzonder hoog (60 euro per rit). Bovendien moet de gebruiker minstens 48 uur op voorhand reserveren en worden sommige aanvragen geweigerd. Hoeveel aanvragen worden er precies geweigerd?*

*Voorts kan de minibusdienst niet worden gebruikt door occasionele klanten of door personen met een tijdelijke handicap. Wat is uw mening daarover?*

*Hebt u een studie uitgevoerd alvorens de minibusdienst op de helling te zetten? Het is immers belangrijk te weten hoeveel personen via de minibusdienst worden vervoerd en dat cijfer met het aantal potentiële klanten te vergelijken.*

*Wij bevinden ons bovendien op een sleutelmoment. De minibussen zijn meer dan tien jaar oud en moeten binnenkort worden vervangen.*

*Een openbare dienst ten behoeve van de zwaksten in de maatschappij privatiseren, omdat die te duur zou zijn, staat haaks op het begrip van openbare dienstverlening. Bovendien is het nog de vraag of het argument van de kostprijs wel steek houdt. Als men van 18 minibussen op een honderdtal gemengde taxi's wil overschakelen, moeten heel wat taxichauffeurs worden opgeleid. Hebt u de kostprijs daarvan becijferd?*

*Gaat het om 100 taxi's die 24u op 24 beschikbaar zijn of om 100 taxichauffeurs? Is de kostprijs van beide opties berekend? Hoeveel zal de overheid per*



ont tous plus de dix ans et leur remplacement doit dès lors être envisagé.

D'abord, je pense que privatiser un service public qui s'adresse aux plus faibles sous prétexte qu'il coûte plus cher représente l'exact contraire de la notion de service public.

Ensuite, cet aspect de coût est peut-être un leurre, car passer de 18 minibus à une centaine de taxis mixtes rendra nécessaire la formation de très nombreux taximen. On ne s'improvise pas accompagnateur. Il faut être formé pour accompagner la montée et la sortie des personnes lourdement handicapées, certaines ne pouvant pas bouger. Avez-vous chiffré le coût de cette mesure ?

Ces 100 taxis circuleront-ils 24h sur 24, ce qui voudrait dire qu'il faut beaucoup plus de taximen ? Ou s'agit-il de 100 taximen ? Le coût de ces deux solutions a-t-il été évalué ? Avez-vous chiffré le coût de l'intervention des pouvoirs publics pour compenser le manque à gagner du taximan sur sa course ?

Quid aussi du fait que deux personnes handicapées habitant sous le même toit et se rendant au même endroit ne pourront partager le même taxi ?

Certes, le système actuel est peu performant et nécessite une révision, mais vous êtes radicale et par trop confiante en tablant sur des taxis PMR qui ne seront en rien obligés de choisir des courses difficiles et moins rentables financièrement.

Avez-vous prévu un système de réservation indépendant ou bien continuera-t-il à fonctionner depuis la STIB ?

De surcroît, le b.a.-ba de l'action politique semble avoir été ignoré : manque d'évaluation et concertation absente. Les personnes handicapées se sentent aujourd'hui niées et sont d'ailleurs peu confiantes quant au maintien des prix de la course à l'avenir.

Bien que je ne croie pas à des économies grâce à ce tout-au-taxi, est-il prévu que celles-ci soient dédiées prioritairement à améliorer l'accessibilité des transports publics pour les PMR ?

Les responsables des transports, comme les responsables des constructions, d'ailleurs, peuvent

*rit bijdragen om het verlies dat de taxichauffeurs lijden, te compenseren?*

*Het huidige systeem is niet erg doeltreffend en moet worden herzien, maar uw voorstel is bijzonder radicaal en vertrouwt te veel op de taxi's, terwijl u hen niet kunt verplichten om moeilijkere ritten te kiezen die minder rendabel zijn.*

*Zullen de reserveringen via de MIVB blijven verlopen of zal er een onafhankelijke centrale komen?*

*Wat mij het meest stoort, is dat u de beginselen van elk politiek handelen lijkt te zijn vergeten, namelijk evaluatie en overleg. De PBM's voelen zich miskend en vrezen dat de prijzen van de ritten zullen stijgen.*

*Ik geloof niet dat het door u voorgestelde systeem tot besparingen kan leiden, maar ik hoop wel dat het de dienstverlening zal verbeteren. Vanuit uw bevoegdheid inzake openbaar vervoer moet u ervoor zorgen dat uw keuzes geen extra handicaps veroorzaken, maar de PBM's juist meer vrijheid geven.*

faire apparaître de nouveaux handicaps ou, au contraire, favoriser de nouvelles libertés. Le choix est donc simple, soit ils sont "handicapeurs", soit ils sont des agents de nouvelles libertés. J'espère vraiment que vous êtes dans ce dernier camp, Mme Grouwels.

*Discussion conjointe*

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

**Mme Gisèle Mandaila.-** Mes collègues viennent de vous faire part de leurs réserves quant à la suppression du service de la STIB dédié au transport des personnes à mobilité réduite (PMR). Ce service est désormais remplacé par un service de taxis adaptés au transport des PMR.

Je souhaite rappeler que le transport des PMR n'est pas uniquement dédié aux personnes touchées par un handicap physique limité, mais concerne également les personnes lourdement handicapées. Ces personnes peuvent parfois être touchées par un handicap moteur cérébral et ne pas savoir du tout bouger.

En la matière, un récent article pointe les nombreuses lacunes du service actuellement mis en place par la STIB, lacunes que Mme Olivia P'tito vient d'énumérer. Cette dernière a également très bien mis en évidence les incohérences de votre argumentation. Pour ma part, je voudrais rappeler que cette mesure est passée au gouvernement et que l'ensemble des partis de la majorité ont marqué leur accord pour la suppression de ce service.

Par ailleurs, je dois relever le manque de concertation dont vous avez fait preuve dans ce dossier. Or, comment est-il possible de prendre pareille mesure sans interroger en priorité les personnes concernées, à savoir les PMR ?

J'en veux pour preuve la pétition qui circule et qui dénonce votre mesure, qui démontre votre volonté de supprimer ces services. Cette pétition met également en avant les difficultés que les PMR rencontrent lorsqu'elles empruntent les taxis adaptés.

*Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Gisèle Mandaila (in het Frans).-** *De MIVB-dienst voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) wordt vervangen door een aangepaste taxidienst. Die is niet enkel bestemd voor mensen met een beperkte fysieke handicap, maar ook voor zwaar gehandicapte mensen, bijvoorbeeld mensen die helemaal niet kunnen bewegen.*

*Een recent artikel wijst op de tekortkomingen van het huidige systeem. Die werden ook opgesomd door mevrouw P'tito, die tegelijk uw argumentatie onderuithaalt. Overigens werd de afschaffing van de dienst goedgekeurd door de regering en dus door alle meerderheidspartijen.*

*U hebt over deze kwestie niet overlegd met de gebruikers. Dat blijkt uit de petitie tegen uw beslissing, die ook verwijst naar de moeilijkheden die PBM's met de aangepaste taxi's ondervinden.*

*Wat is de stand van zaken? Bevestigt u dat de MIVB de dienst zal afschaffen en de verouderde minibussen niet zal vervangen?*

*Wordt de dienstverlening door de aangepaste taxi's geëvalueerd? Zijn er voldoende beschikbaar? Het volstaat immers niet om een gehandicapte van punt A naar punt B te brengen. Soms moet je ook wachten op iemand om zich over hem te ontfermen. Zijn de chauffeurs voldoende opgeleid?*

*Hoeveel gehandicapten gebruiken de minibusjes van de MIVB en hoeveel trajecten legden zij jaarlijks af? Die cijfers moeten aangeven of de afschaffing van de dienst gerechtvaardigd is.*

*Wat moeten twee rolstoelpatiënten doen die samen*

Suite à ce constat, je souhaiterais avoir confirmation de l'absence de concertation, comme cela semble être le cas. Qu'en est-il aujourd'hui ? Confirmez-vous l'intention du gouvernement de supprimer les services offerts actuellement par la STIB et de ne pas renouveler cette flotte de 18 véhicules vieillissants ?

Une évaluation des services offerts par les taxis adaptés existe-t-elle ? Ceux-ci sont-ils suffisamment disponibles ? En effet, l'on sait que le transport de la personne handicapée ne se résume pas à la véhiculer du point A au point B. Il faut parfois attendre qu'un parent ou un proche de la personne transportée puisse l'accueillir.

Les chauffeurs sont-ils suffisamment formés au transport de ce type de passagers ?

Avez-vous chiffré le nombre de personnes handicapées qui utilisaient les minibus de la STIB, ainsi que le nombre global de trajets effectués par ces personnes au cours d'une année ? Ces estimations permettraient d'évaluer la pertinence de cette suppression justifiée par le besoin d'économies.

Mme Dominique Braeckman relevait également une situation spécifique : quand deux personnes en chaise roulante habitent ensemble et veulent sortir pour aller faire des courses, doivent-elles commander deux taxis ? En effet, l'on sait qu'un taxi adapté ne peut transporter qu'une chaise roulante à la fois. Quelles sont les alternatives prévues pour gérer toutes ces situations ?

Cette mesure entrave la mobilité, l'accessibilité et surtout la participation à la vie en société des personnes en situation de handicap. Je le répète : cette mesure aurait dû être prise en concertation avec les associations et les personnes à mobilité réduite qui utilisent réellement ces services de la STIB.

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

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *Les utilisateurs du service PMR sont inquiets. Pour Groen, la priorité doit être donnée au service et à l'intérêt de l'utilisateur, au-delà d'une logique économique.*

*op stap willen? Twee taxi's bestellen? Die kunnen immers maar één rolstoelgebruiker per keer vervoeren. Welke alternatieven zijn er?*

*Deze maatregel belemmert de mobiliteit en het sociale leven van personen met een handicap. U had overleg moeten plegen met de verenigingen en met de mensen die daadwerkelijk gebruik maken van deze dienst.*

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** De gebruikers van de dienst PBM (personen met een beperkte mobiliteit) zijn verontrust. Ik werd ook persoonlijk gecontacteerd door gebruikers die de alarmklok luiden.

*Avez-vous entendu les utilisateurs avant de proposer ces modifications ? Il existe de grandes différences de besoins en fonction du type de handicap et de la fréquence des déplacements. Avez-vous réalisé une analyse dans ce sens ?*

*Prévoit-on une formation spécifique pour les chauffeurs de taxi, qui seront amenés à fournir un service très étendu ? Comment comptez-vous gérer leur formation ? Quels sont les chauffeurs qui seront sélectionnés pour ce type de trajets ? Quelle procédure sera-t-elle d'application ?*

*Les personnes handicapées elles-mêmes, plus encore que les organisations qui les représentent, doivent avoir voix au chapitre. Va-t-on créer un point d'information central ou désigner un responsable auprès de la STIB, qui serait temporairement chargé de répondre rapidement à leurs questions ?*

Voor Groen moet de dienstverlening op de eerste plaats komen. Als blijkt dat het huidige voorstel de situatie verbetert, staan we er natuurlijk achter. Het uitgangspunt moet echter het belang van de gebruiker zijn, en niet een economische logica die enkel kosten en baten afweegt.

De voorgaande sprekers hebben alle vragen al gesteld. Hebt u de gebruikers gehoord vooraleer u de wijzigingen voorstelde? Ik denk niet alleen aan de officiële instanties, maar aan een echt rondetafelgesprek met de gebruikers.

Hoeveel personen namen deel aan het onderzoek en is er een evaluatie verkrijgbaar? Ik ga ervan uit dat er grote verschillen bestaan tussen de behoeftes naargelang het type handicap. Een rolstoelgebruiker heeft andere behoeften dan iemand met een visuele handicap.

Bovendien verplaatst niet iedereen zich met dezelfde regelmaat: sommigen reizen dagelijks, bijvoorbeeld naar het werk, terwijl anderen de dienst misschien maar één keer per week nodig hebben. Hebt u een dergelijke analyse uitgevoerd?

Elke verandering stuit op weerstand. In de petitie van de gebruikers las ik evenwel enkele overtuigende argumenten. Zij worden dagelijks met dezelfde problemen geconfronteerd en wij moeten hun opmerkingen ernstig nemen.

In het plan is ook sprake van de taxichauffeurs. Is er voor hen in een specifieke opleiding voorzien? Zij moeten een uitgebreide dienstverlening aanbieden. De petitie illustreert dat de gebruiker in grote mate op de taxichauffeur is aangewezen. Soms moeten zij zelf het geld uit de portefeuille van de klant halen. Het is volkomen terecht dat de gebruikers van de dienst daarop de aandacht vestigen. Hoe wilt u de opleiding aanpakken? Welke chauffeurs worden geselecteerd voor dit soort ritten? Welke procedure is van toepassing?

Allereerst moeten de gehandicapten zelf een stem krijgen, eerder nog dan de gehandicaptenorganisaties. Wordt er een centraal infopunt opgericht, of een verantwoordelijke aangesteld bij wie zij terecht kunnen met vragen die dan ook op korte termijn beantwoord worden? Men zou daarvoor iemand tijdelijk bij de MIVB kunnen aanstellen.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je vous remercie de poser ces questions, ainsi que d'avoir couplé les interpellations de Mme P'tito et de Mme Braeckman. En effet, notre but premier est de disposer d'un service de transports en commun accessible à tous, y compris les personnes à mobilité réduite (PMR).

J'attache beaucoup d'importance à cet objectif, et c'est en ce sens que nous voulons faire progresser les choses et améliorer la situation. À l'heure actuelle, il est vrai que tout le monde ne peut pas bénéficier des transports en commun généraux, et il est important de voir quels transports en commun plus spécifiques pourraient être mis en place.

Nous en étions arrivés à la question du service spécial de la STIB, le service PMR. Il s'agit d'un moment crucial, puisque nous devons repenser l'investissement dans les bus existants. Le but est de voir comment améliorer le service pour les personnes handicapées. Tel est notre point de départ.

La note d'orientation pour le nouveau contrat de gestion stipule que "le futur contrat de gestion devra prévoir une réorganisation du service pour le rendre plus performant" et "qu'une alternative sera proposée par la Région ou par la STIB sur la base de taxis adaptés afin de permettre un service à la fois plus personnalisé, plus flexible et moins coûteux".

J'insiste sur le fait que j'ai soumis une proposition au gouvernement pour voir dans quel sens nous pourrions évoluer. Il l'a approuvée et nous allons pouvoir réformer le service en question.

Cette proposition doit maintenant être examinée et faire l'objet d'une concertation avec tous les acteurs concernés. La concertation avec les organisations d'usagers (le secteur des handicapés...), la STIB, le secteur des taxis, etc., est en cours. Nous avons préparé des schémas, un agenda et les premières réunions ont déjà eu lieu.

Nous allons consacrer un temps important pour mener à fond ces concertations avec tous les acteurs. Je reçois de nombreuses lettres dans

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Het eerste doel van de regering is om het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken, dus ook voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM).*

*Momenteel kan niet iedereen gebruikmaken van de algemene diensten. We moeten nagaan welke specifieke diensten we voor personen met een beperkte mobiliteit kunnen organiseren.*

*De dienstverlening voor PBM's is op een cruciaal punt aanbeland, omdat we nu moeten beslissen over investeringen in de bussen. Ons uitgangspunt is daarbij de dienstverlening te verbeteren.*

*Volgens de oriëntatienota voor het nieuwe beheerscontract komt er een reorganisatie om de dienst efficiënter te maken en zal het gewest of de MIVB een alternatief voorstellen met aangepaste taxi's. Dit systeem is flexibeler en minder duur.*

*Ik heb een voorstel aan de regering voorgelegd en die heeft het goedgekeurd.*

*We overleggen over dit voorstel met de betrokken partijen: de gebruikersorganisaties, de MIVB, de taxisector, enzovoort. De eerste vergaderingen hebben al plaatsgevonden.*

*We zullen voldoende tijd besteden aan dit overleg. Ik krijg veel brieven van mensen over hun specifieke situatie en zal met al hun vragen rekening houden. Wie tevreden is over de huidige dienst, moeten we tevreden houden.*

*Volgens een interne evaluatie heeft de aangepaste dienst van de MIVB volgende troeven: de lage prijs, de gezelligheid en de veiligheid van de bussen. Er zijn echter ook minpunten: de beperkte toegankelijkheid (geen dienstverlening in het weekend), de moeilijkheid om te reserveren en om alle aangevraagde ritten uit te voeren.*

*De prijs voor de overheid is overigens hoog: ongeveer 60 euro per vervoerde persoon. Zijzelf betalen 1,60 euro per traject. Dat tarief wordt niet gewijzigd in het nieuwe voorstel.*

lesquelles les personnes expliquent leur situation spécifique. Toutes les demandes seront considérées très sérieusement. Les personnes qui sont satisfaites du service actuel ne vont pas revenir en arrière.

Le service STIB de transport adapté a fait l'objet d'une évaluation en interne et les points forts suivants ont été mis en avant : le tarif peu élevé, la convivialité et la sécurité des bus. En revanche, l'accessibilité réduite (pas de service durant le week-end), la difficulté de la réservation (délais, accessibilité du central) et la difficulté d'effectuer l'ensemble des courses demandées par le service STIB ont été également mises en avant.

Pour les autorités, ce service a aussi un coût élevé : environ 60 euros par personne transportée. Les personnes transportées payent 1,60 euro par trajet. Ce tarif est maintenu dans ma proposition.

En ce qui concerne les taxis, il existe déjà 100 taxis dits "mixtes", c'est-à-dire des taxis équipés pour le transport de personnes en chaise roulante. Nous avons fait appel à un partenaire externe, mais la STIB dispose de possibilités de contrôle étendues. Nous allons améliorer la formation des chauffeurs de ces taxis destinés aux personnes handicapées, afin qu'ils aident ces dernières plus efficacement.

Cela est aussi prévu dans le projet que nous présentons aujourd'hui aux usagers et aux associations de personnes handicapées.

Quant au taux de refus du service minibus, il est relativement faible, en moyenne 2,1% sur l'ensemble de l'année 2011. La cause des refus est l'impossibilité matérielle d'insérer certaines courses dans la planification des services compte tenu d'une capacité forcément limitée. Par ailleurs, si ce taux est faible, il est évident que certains clients ne font plus appel au service parce qu'ils ont essuyé un ou plusieurs refus. Ce phénomène n'est néanmoins pas quantifiable.

Concernant la circulation en soirée des minibus, elle se fait déjà jusqu'à 23h, mais avec une capacité limitée.

La restriction pour les clients occasionnels ou les personnes temporairement handicapées est due à la capacité du service qui ne permet pas d'absorber la demande de personnes temporairement limitées dans leurs capacités de déplacement, car cela se

*Er bestaan al 100 zogenaamde 'gemengde' taxi's, die rolstoelgebruikers kunnen vervoeren. We doen een beroep op een externe partner, maar onder controle van de MIVB. We zullen de opleiding van de chauffeurs ook aanpassen, zodat ze weten hoe ze gehandicapte personen het best kunnen helpen.*

*In 2011 werd slechts in 2,1% van de gevallen een rit met de minibus geweigerd. De beperkte capaciteit maakt het onmogelijk om bepaalde ritten in de planning op te nemen. Sommige klanten doen na een of meerdere weigeringen wellicht geen beroep meer op de dienst, maar daar hebben we geen cijfers over.*

*De minibussen rijden tot 23.00 uur, maar met een kleiner bezetting.*

*Door de beperkte capaciteit kan de dienst ook niet instaan voor het vervoer van personen die slechts tijdelijk beperkt zijn in hun mobiliteit. Dat zou immers ten koste gaan van de personen met een permanente beperkte mobiliteit.*

*Ik weet niet waar het cijfer van 150.000 personen vandaan komt. Volgens de statistieken van de FOD Sociale Zekerheid kwamen in september 2011 14.941 Brusselaars in aanmerking voor de dienst.*

*De dienst krijgt vaak het verwijt dat ze verschillende passagiers in een minibus vervoert, wat het traject voor sommigen verlengt. Dit collectieve karakter is echter net de essentie van openbaar vervoer.*

*Wat de overstapmogelijkheden betreft, vormen de knooppunten geen uitzondering voor de aanpak van de MIVB inzake de verbetering van de toegankelijkheid. Naast de specifieke toegankelijkheid van elke vervoersmodus wordt er evenveel aandacht besteed aan het verkeer in de intermodale zones, hetzij om bestaande situaties te verbeteren, hetzij om de toegankelijkheid te verzekeren.*

*De MIVB heeft haar algemene bewegwijzering ontworpen in overleg met de gehandicaptenverenigingen, om ze ook voor mentaal gehandicapten leesbaar en begrijpbaar te maken. Hierover heeft de MIVB tot nog toe geen specifieke klachten ontvangen.*

*De ribbelstroken op perrons voor blinden en slechtzienden in het metronet worden indien nodig*

ferait au détriment des bénéficiaires naturels du service.

Nous ne savons pas à quoi correspond le nombre de 150.000 personnes éventuellement concernées. Selon les statistiques du SPF Sécurité sociale, le nombre de Bruxellois répondant aux critères d'accès au service minibus était de 14.941 en septembre 2011.

Pour ce qui est du caractère collectif de ce service, il est vrai que le transport collectif est l'essence même du transport public. Il est évident que le regroupement de clients dans un minibus entraîne un certain allongement du trajet pour chacun des usagers. Ce reproche est formulé de manière récurrente à l'encontre de ce service.

Concernant les ruptures de charge, les pôles d'échange ne font pas exception à la démarche menée par la STIB pour l'amélioration de l'accessibilité. Outre l'accessibilité spécifique de chaque mode de transport, la circulation dans les zones d'échange fait l'objet de la même attention, soit pour améliorer une situation existante, soit pour s'assurer de l'accessibilité - imposée notamment par le Règlement régional d'urbanisme (RRU) - dans le cadre de nouveaux aménagements.

Pour ce qui est des informations adaptées au handicap mental, la signalétique générale de la STIB a été conçue et mise en œuvre en concertation avec le secteur associatif. Elle se voulait notamment très lisible et plus aisée à comprendre. À ce jour, la STIB n'a reçu ni demandes spécifiques ni plaintes par rapport aux besoins spécifiques des personnes handicapées mentales.

Concernant la signalisation podotactile, la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) est, dans le métro, en charge de l'installation et de la maintenance de la signalisation podotactile, notamment le rétablissement de sa cohérence lorsque des aménagements sont apportés dans la station. Au sein de la STIB, le pôle PMR travaille en collaboration avec la DITP et veille à lui répercuter les dégradations ou les incohérences constatées sur le réseau.

Je le répète : pour le moment, aucune mesure n'a été prise. Nous nous trouvons en pleine phase stratégique et cruciale de concertation. Nous nous

*hersteld of aangepast aan eventuele veranderingen.*

*Momenteel is er nog geen maatregel getroffen. We zitten nog in de strategische fase van het overleg. De vraag is of we al dan niet deze aanzienlijke investering moeten doen.*

*Ook de keuze voor een 'gemengd' systeem blijft mogelijk. Dat zou het cliënteel meer comfort bieden. Zo zouden PBM's dag en nacht een beroep kunnen doen op goed opgeleide chauffeurs.*

*Ik zal uw vele vragen beantwoorden, zodra ik de beslissing genomen heb.*

trouvons en effet devant un choix d'importance : faut-il, oui ou non, consentir cet investissement très important ?

Pour le moment, la question reste ouverte. Il est possible que nous aboutissions à un système mixte vu le confort que nous pouvons offrir à une clientèle handicapée (pouvoir nuit et jour faire appel à un service de transport, via des taxis par exemple, assuré par du personnel formé constitue un atout supplémentaire).

Je reviendrai certainement sur ce dossier. Une fois que la décision pourra être prise, je soumettrai mes conclusions au gouvernement et viendrai répondre à vos différentes interrogations et préoccupations, que je partage, soyez-en assurés.

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

**Mme Olivia P'tito.-** Je suis rassurée par l'ouverture d'esprit dont vous avez fait preuve dans la fin de votre réponse. En effet, la liberté de circuler est un droit fondamental dans notre société. L'accessibilité des transports en commun à chaque citoyen est indispensable.

Je ne peux que plaider en faveur des personnes handicapées, afin qu'elles bénéficient de davantage de facilités dans les transports en commun. La liberté de circulation est à ce prix : une personne à mobilité réduite doit pouvoir être autonome dans ses déplacements.

D'autre part, le dialogue pourrait permettre d'envisager la solution du service de minibus. La situation n'est donc pas manichéenne. L'accessibilité doit pouvoir être améliorée dès aujourd'hui grâce à la mise en place de dialogues avec les associations de personnes handicapées, mais également avec les organisations syndicales.

J'entends bien les lacunes du système. Il est vrai qu'il n'est pas très spontané de devoir réserver les choses 48h à l'avance et nous devons nous mettre à la place des personnes handicapées pour saisir l'étendue du problème.

Quel est l'agenda que vous avez fixé pour ces consultations ? Serait-il possible de disposer de votre évaluation en interne afin de pouvoir l'étudier à tête reposée ?

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

**Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).-** *Mobiliteit is een fundamenteel recht. Daarom moet het openbaar vervoer voor alle burgers toegankelijk zijn.*

*Wie minder mobiel is, moet zich autonoom kunnen verplaatsen zonder een beroep te moeten doen op een gespecialiseerde taxidienst. Een minibusdienst kan soelaas bieden. Kortom, gehandicapten moeten vanaf vandaag gemakkelijker toegang tot het openbaar vervoer krijgen. Daarom is er overleg nodig met de verenigingen voor gehandicapten en de vakbonden.*

*Het bestaande systeem is inderdaad niet perfect. Wie voor een verplaatsing 48 uur van tevoren moet reserveren, kan niet spontaan de deur uit.*

*Welk overleg is er gepland? Kunnen wij de resultaten van de interne evaluatie krijgen?*

*In de evaluatie zou er niet alleen sprake zijn van erg lage tarieven, maar ook van veiligheid en klantvriendelijkheid, drie intrinsieke eigenschappen van het openbaar vervoer. Met minibussen kan men de klantvriendelijkheid van het openbaar vervoer verhogen, maar dat zal tijd vergen. Het is in elk geval een niet te verwaarlozen aspect.*

*U sprak ook over beperkte toegankelijkheid. Er moeten weekenddiensten komen, want ook dat behoort tot de taak van het openbaar vervoer. Vandaag zijn er honderd gemengde taxi's voor*



Dans cette évaluation, vous avez dit qu'il était question non seulement de tarifs peu élevés, mais également de sécurité et de convivialité qui, je pense, doivent caractériser les transports publics. Les minibus sont potentiellement porteurs d'une certaine convivialité et cet aspect ne doit pas être sous-estimé.

Vous avez également parlé de l'accessibilité réduite. Il n'y a pas de services le week-end et nous devons remédier à cela, car tel est le rôle du service de transports publics. Il existe aujourd'hui 100 taxis mixtes. Pourquoi ne pas renforcer en parallèle les deux services, qui sont en fait complémentaires ?

J'ai conscience des aspects budgétaires, mais, même si la situation financière est difficile, tout n'est pas qu'une question de coût. Dans le cas qui nous occupe, il suffirait de se servir de l'argent des primes Bruxell'air, parfois octroyées à des familles qui disposent encore de quatre voitures ! En effet, il est encore possible de posséder jusqu'à quatre voitures une fois que l'on a remis une plaque d'immatriculation, afin d'obtenir une prime de la Région bruxelloise. Ces familles n'ont pas besoin de telles primes, et je pense donc qu'il serait temps de réorienter les choses et d'investir de l'argent dans la problématique qui nous occupe.

Permettre à tout un chacun, en ce compris les personnes handicapées, de se mouvoir en toute liberté a une valeur plus qu'un coût. C'est la raison pour laquelle je plaide pour davantage de créativité, pour la combinaison de plusieurs choses : les taxis mixtes, les minibus et éventuellement les chèques taxis qui existent et doivent aussi être renforcés.

Un autre point positif n'a pas été mis en exergue. Je veux parler de la formation des chauffeurs de ces minibus. Je pense qu'il faut pouvoir accueillir les personnes handicapées de différentes manières, en fonction des besoins que requiert chaque handicap. Il s'agit d'un point à mettre en exergue par rapport à ce service. L'inclusion est à ce prix.

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

**Mme Dominique Braeckman.-** Dans un premier temps, je ne peux que me réjouir de l'absence de décision formellement prise et du fait que l'on n'en

*personen in een rolstoel. Waarom breidt u beide diensten, die elkaar aanvullen, niet tegelijkertijd uit?*

*Uiteraard speelt de kostprijs een rol, maar zelfs in financieel moeilijke tijden mag er niet alleen naar de kosten worden gekeken. Wie zijn auto van de hand doet, ontvangt een Brussel'Air-premie. Maar veel gezinnen leveren één nummerplaat in, strijken de premie op en bezitten dan toch nog een paar auto's. Welnu, dat geld kan beter aan gehandicaptenvervoer worden besteed.*

*Dat ook gehandicapten zich vrij kunnen verplaatsen, is meer waard dan wat geld. Waarom zouden we niet zorgen voor een gecombineerd systeem van gemengde taxi's, minibussen en taxicheques (een maatregel die reeds bestaat maar kan worden versterkt)?*

*Er is ook werk aan de winkel wat de opleiding van het personeel aan boord van de minibussen betreft. Willen we de inclusie van gehandicapten in onze samenleving, dan moeten ze worden behandeld in functie van hun noden.*

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

**Mevrouw Dominique Braeckman (in het Frans).-** *Ik ben blij dat u nog geen formele beslissing hebt genomen en dat het voorstel voorlopig enkel wordt*

est encore qu'au stade d'une proposition qui doit encore être examinée.

Quel délai vous donnez-vous pour organiser les concertations et les moments de prise de décision ?

Par ailleurs, vous avez beaucoup évoqué le coût élevé du système de minibus pour personnes handicapées. Un certain flou semble régner dans l'estimation de ce coût. En effet, il faut pouvoir objectiver ce qui coûte quoi. Pour ma part, j'ai des doutes concernant la qualité supérieure du service offert par le secteur privé et ce, pour un coût moindre. Dans toute démarche d'objectivation, il faut prendre tous les paramètres en considération et je n'ai pas l'impression que cela a été fait jusqu'à présent.

En outre, même s'il est prouvé que ce système de transport public s'avère plus coûteux, ce n'est pas un argument suffisant pour juger que le service public soit défaillant et qu'il doive être remplacé par un service privé plus efficient. Cette logique m'échappe quelque peu, je vous l'avoue.

Enfin, vos réponses à nos nombreuses questions n'ont pas toujours été complètes et il subsiste beaucoup d'incertitudes. Il est vrai que je ne suis pas membre de cette commission et que je ne suis donc pas très bien placée pour le dire. J'ignore d'ailleurs s'il y a un lourd arriéré en matière de textes ou d'interpellations dans ce domaine.

Cependant, il serait utile de procéder à des auditions afin d'éclairer le débat. Ce serait l'occasion de mettre les chiffres à plat, d'analyser plus finement les coûts ainsi que les revendications. Nous sommes tous attachés aux services rendus aux personnes handicapées ; nous avons tous voté, à l'un ou l'autre niveau, des décrets ou des textes de loi qui intègrent l'inclusion des personnes handicapées. Dès l'apparition d'un problème, il ne faut pas nier nos engagements.

Je vous crois sincère lorsque, d'entrée de réponse, vous expliquez que vous êtes soucieuse du bien-être des personnes handicapées. Nous le sommes tous et c'est la raison pour laquelle nous pourrions y voir plus clair dans ce dossier grâce à des auditions du secteur de l'aide aux personnes et de représentants de la STIB, et ce sans nous fermer à l'avance à l'une ou l'autre option.

*bestudeerd.*

*Wanneer zult u het overleg organiseren en een beslissing nemen?*

*U had het over de hoge kostprijs van het minibussysteem voor gehandicapten. Het is niet geheel duidelijk hoe die kostprijs wordt vastgelegd. Er moet duidelijkheid komen. Ik betwijfel of de privésector in staat is om een betere vervoerdienst tegen een lagere prijs aan te bieden. Er moet rekening worden gehouden met alle parameters en ik heb niet de indruk dat dat is gebeurd.*

*Zelfs als blijkt dat een privédienst goedkoper is dan een overheidsdienst, dan is dat nog geen voldoende argument om de overheidsdienst af te schaffen.*

*Uw antwoorden zijn onvolledig en er heerst nog heel wat onzekerheid. Ik pleit voor hoorzittingen om klaarheid te brengen. Een dergelijk debat zou de gelegenheid bieden om de cijfers objectief te bestuderen. Iedereen hecht belang aan een goede dienstverlening ten behoeve van de gehandicapten. We hebben allemaal ooit voor wetgeving gestemd om hun integratie te bevorderen. We mogen ons engagement nu niet opgeven. Ik geloof u wanneer u zegt dat u oprecht begaan bent met het welzijn van de gehandicapten. Wij zijn dat ook.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Concernant le calendrier prévu, il faut d'abord prendre le temps de mener à bien cette intense concertation, à savoir encore quelques semaines. J'espère pouvoir proposer avant les vacances d'été un projet plus concret, concerté et porté. Pour le moment, je veux écouter le secteur.

Il n'est pas exclu de maintenir ce système de minibus en plus des taxis. Il y a aussi des associations sociales qui prennent cela en charge. Nous allons essayer d'avoir une vue d'ensemble, parce que le but est d'augmenter la qualité du service offert, et non d'épargner sur le coût du projet.

Vous me demandez si le service taxi plus offrira un service de qualité. Nous allons évidemment contrôler la qualité, comme nous le faisons déjà avec les minibus.

En outre, nous étudions aussi d'autres mesures dans le cadre du nouveau contrat de gestion de la STIB, comme par exemple la gratuité pour les accompagnateurs dans les transports en commun. Cela pourrait aussi augmenter l'autonomie des personnes handicapées. Je crois que cette mesure serait fort appréciée par ces personnes.

*- Les incidents sont clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. PAUL DE RIDDER**

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

**concernant "la politique linguistique de la  
STIB".**

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

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *We moeten eerst de tijd nemen om intensief overleg te plegen. Dat zal nog enkele weken duren. Ik hoop om nog vóór de zomervakantie een concreet project te kunnen voorstellen.*

*Het is niet uitgesloten dat de minibusdienst blijft bestaan en dat er ook een taxidienst komt. Er zijn daarnaast ook sociale verenigingen die een gelijkaardige dienstverlening aanbieden. We willen vooral de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren. Het is niet zozeer de bedoeling om te besparen.*

*U stelde een vraag over de kwaliteit van de taxidienst. Die kwaliteit zal uiteraard worden gecontroleerd, zoals dat nu het geval is met de minibussen.*

*We bestuderen ook andere maatregelen naar aanleiding van het nieuwe beheerscontract met de MIVB. Mogelijk wordt het openbaar vervoer gratis voor begeleiders van gehandicapten. Dat zou bevorderlijk zijn voor de zelfstandigheid van gehandicapten.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DE RIDDER**

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

**betreffende "het taalbeleid van de MIVB".**

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

**M. Paul De Ridder** (en néerlandais).- *À en croire la réponse à ma question écrite du 19 avril 2012 concernant la politique linguistique de la STIB, seulement un tiers des collaborateurs de la STIB en contact avec les voyageurs possède un brevet du Selor. Si l'on considère l'ensemble du cadre du personnel, le pourcentage avoisine les 40%.*

*Des efforts sont bel et bien fournis. La Maison du néerlandais consulte régulièrement la cellule de politique linguistique de la STIB pour un échange d'expertise. De plus, la STIB va élaborer cette année un dictionnaire de poche néerlandais avec la Maison du néerlandais.*

*Des cours de néerlandais sont également donnés. En 2009, la STIB a dépensé pour ce poste 34.625 euros, contre 24.898 euros en 2010 et 57.965 euros en 2011. En 2009, 359 personnes ont suivi un cours de néerlandais, contre 167 en 2010 et 366 en 2011.*

*Comment expliquez-vous ces coûts supérieurs en 2011, alors que le nombre de participants a à peine augmenté ? Pourquoi y a-t-il eu nettement moins de participants en 2010 ?*

*Les participants aux cours étaient-ils bien des membres du personnel en contact avec le public et ne possédant pas le brevet ? Quelle proportion d'entre eux s'est inscrite pour obtenir le brevet obligatoire ?*

*Le 29 février 2012, vous répondiez à ma question écrite que 119 personnes avaient suivi un cours de néerlandais. Combien sont-elles aujourd'hui ?*

*Un travailleur de la STIB a dénoncé le fait que des francophones s'inscrivent en tant que néerlandophones et passent l'examen linguistique dans leur langue maternelle. Avez-vous connaissance de tels abus ?*

*Le pouvoir fédéral a libéré des moyens pour améliorer le bilinguisme à Bruxelles. La STIB peut-elle y prétendre ?*

*À l'époque, le nouveau contrat de gestion avec la STIB n'était pas encore conclu et vous ne pouviez rien dire sur les engagements en matière de bilinguisme. Qu'en est-il aujourd'hui ?*

**De heer Paul De Ridder.**- Het antwoord op mijn schriftelijke vraag van 19 april 2012 over het taalbeleid van de MIVB bevat heel wat nuttige informatie. Slechts één derde van de MIVB-medewerkers die in contact komen met de reizigers, beschikt over een Selorattest. Voor de gehele personeelsformatie ligt dat aandeel op ca. 40%. Er zijn immers meer bedienden en kaderpersoneel met een Selorattest.

Er zijn dus niet enkel te weinig tweetaligen in de gemeentelijke administraties, maar ook bij de MIVB. Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag blijkt dat er wel inspanningen worden geleverd. Het Huis van het Nederlands, ondersteund door Vlaams minister Geert Bourgeois, overlegt geregeld met de taalbeleidcel van de MIVB om expertise uit te wisselen. Samen met het Huis van het Nederlands zal de MIVB dit jaar een zakwoordenboekje Nederlands ontwikkelen.

Daarbovenop worden er ook lessen Nederlands gegeven. In 2009 gaf de MIVB 34.625 euro uit aan taallessen Nederlands, in 2010 slechts 24.898 euro, en in 2011 steeg dat bedrag weer tot 57.965 euro. In 2009 volgden 359 mensen een cursus Nederlands, in 2010 daalde het aantal cursisten tot 167 en in 2011 steeg het weer tot 366 mensen.

Hoe komt het dat de kosten in 2011 veel hoger liggen terwijl het aantal cursisten amper is toegenomen? Waarom waren er in 2010 aanzienlijk minder cursisten? Heeft de minister hierover inlichtingen ingewonnen bij de MIVB?

Zijn de cursisten wel degelijk personeelsleden die in contact komen met het publiek maar nog geen attest hebben? Welk aandeel van de cursisten heeft zich ingeschreven om het verplichte taalattest te verwerven?

Op 29 februari 2012 antwoordde u op mijn schriftelijke vraag dat 119 mensen een cursus Nederlands volgden. Hoeveel zijn dat er vandaag?

Op een nieuwssite vond ik de volgende reactie terug met betrekking tot de problematiek: "Ik ben werknemer bij de MIVB en heb geen contact met de reizigers. Sinds vele jaren wordt het Nederlandstalige personeel in sommige diensten gediscrimineerd door Franstaligen die zogezegd tweetalig zijn. Zij schreven zich in als Nederlandstalige en deden hun taalexamen in hun

*Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Je me réjouis de ce que vous reconnaissez les efforts importants fournis par la STIB. Il existe une explication logique à la hausse du coût total des cours de langue. Leur coût horaire a augmenté depuis la conclusion d'un nouveau contrat fin 2010. En outre, davantage de personnes ont été formées en 2011. Douze groupes d'agents de prévention ont suivi des cours, contre trois en 2009, avec plus d'heures suivies que par le passé.*

*La moindre participation en 2010 résulte d'un concours de circonstances. Le contrat conclu avec le sous-traitant a pris fin en septembre 2010, alors que la nouvelle adjudication n'était pas encore terminée. De plus, la professeure de langue attitrée de la STIB a été victime d'un accident en octobre 2010 et n'a pu travailler le restant de l'année.*

*La STIB offre à toutes les personnes qui sont en contact avec le public la possibilité de suivre des cours de langue, sans toutefois sonder leur intention d'obtenir le brevet du Selor. En 2012, 339 collaborateurs ont déjà suivi des cours de langue.*

*La STIB se base sur le plus haut diplôme obtenu pour déterminer la langue du collaborateur. Seuls 38 collaborateurs sur 6.800 (soit 0,5% du*

moedertaal." Komen dergelijke wanpraktijken inderdaad voor?

De federale overheid heeft middelen uitgetrokken om de tweetaligheid in Brussel te verbeteren. Kan de MIVB aanspraak maken op die middelen?

U antwoordde dat er nog geen nieuwe beheerovereenkomst met de MIVB was gesloten en dat u bijgevolg nog niets kon zeggen over de verbintenissen inzake tweetaligheid. Bestaat daarover ondertussen meer duidelijkheid?

*Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** In antwoord op uw schriftelijke vraag hebt u reeds heel wat informatie gekregen over de maatregelen die de MIVB neemt om de tweetaligheid van haar personeel te verbeteren. Ik ben blij dat u erkent dat de MIVB ter zake ernstige inspanningen levert.

Op uw bijkomende vragen zijn er eenvoudige antwoorden. Er is een logische verklaring voor de stijging van de totale kostprijs van de taallessen. Zo is de kostprijs van de lessen per uur gestegen sinds er eind 2010 een nieuw contract werd gesloten. Bovendien werden er in 2011 meer mensen opgeleid. In 2011 kregen 12 groepen hulppreventieagenten les, tegenover 3 groepen in 2009. Deze mensen kregen ook meer uren les dan vroeger. Elke groep kreeg 21 uren les.

Het feit dat er in 2010 minder cursisten waren, was een samenloop van omstandigheden. Het contract met de onderaannemer liep af in september 2010 en de nieuwe aanbesteding was nog niet afgerond. Bovendien was de vaste taallerares van de MIVB jammer genoeg het slachtoffer van een ongeval in oktober 2010, waardoor ze de rest van het jaar niet meer kon werken.

De MIVB biedt alle personeelsleden die in contact komen met het publiek de mogelijkheid om taallessen te volgen. De MIVB peilt niet naar de

*personnel) ont obtenu ce diplôme dans une autre langue que leur langue maternelle. Il s'agit de 31 francophones et de 8 néerlandophones.*

*Un abus désavantagerait en premier lieu la personne impliquée, qui doit passer des examens dans la langue de son rôle linguistique pour obtenir une promotion.*

*Enfin, je souhaite rappeler que la STIB est confrontée à un manque de candidats bilingues, surtout au niveau des chauffeurs. Outre les cours de langue, elle prend encore d'autres initiatives pour améliorer la connaissance des langues à court terme, à l'image du dictionnaire de poche réalisé en collaboration avec la Maison du néerlandais.*

*Quant à l'accord institutionnel, il prévoit en effet des moyens supplémentaires pour soutenir le bilinguisme au sein des administrations bruxelloises. Je pars du principe que cet accord s'applique aussi à la STIB.*

*Concernant le nouveau contrat de gestion, il est toujours en discussion. Je ne peux donc pas vous renseigner à cet égard.*

*- L'incident est clos.*

beweegredenen van de cursist en weet dus niet of hij deelneemt om het taalattest te behalen. Wel zijn er bedienden en kaderleden die lessen volgen omdat hun functie tweetaligheid vereist, maar die niet noodzakelijk een Selorattest willen behalen. In 2012 volgden reeds 339 medewerkers taallessen.

De MIVB kijkt naar het hoogst behaalde diploma om de taal van de medewerker te bepalen. Slechts 38 van de 6.800 MIVB-medewerkers, of 0,5% van het voltallige personeel, hebben dat diploma behaald in een andere taal dan hun moedertaal. Het gaat om 8 Nederlandstaligen die hun hoogste diploma in het Frans behaalden en 31 Franstaligen die hun hoogste diploma in het Nederlands behaalden.

Als iemand een diploma behaalt in het Nederlands of in het Frans, kunnen we ervan uitgaan dat hij of zij die taal machtig is. Bovendien zou eventueel misbruik vooral de betrokkene zelf benadelen. Om promotie te maken bij de MIVB moet je namelijk examens afleggen binnen je eigen taalrol.

Tot slot wil ik nogmaals benadrukken dat de MIVB, net als talrijke andere overheidsdiensten en Brusselse ondernemingen, met een gebrek aan tweetalige kandidaten kampt. Bij de MIVB geldt dat vooral voor chauffeurs. De taallessen zijn niet het enige initiatief van de maatschappij om de talenkennis op korte termijn te verbeteren. Een van de andere maatregelen is het zakwoordenboekje dat werd opgesteld in samenwerking met het Huis van het Nederlands.

Het institutioneel akkoord voorziet inderdaad in bijkomende middelen om de tweetaligheid van Brusselse administratieve diensten te ondersteunen. Dat geldt zowel voor medewerkers met een vaste aanstelling als voor werknemers in dienstverband. Ik ga ervan uit dat ook de MIVB onder deze maatregel valt.

De nieuwe beheerovereenkomst is nog in bespreking. Ik kan u daarover nog geen informatie geven.

*- Het incident is gesloten.*

**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 "la politique de Bruxelles-Mobilité en matière de gestion des pieds d'arbres d'alignement".**

**M. le président.-** En l'absence de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à la prochaine réunion.

**QUESTIONS ORALES**

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

**QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME**

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

**concernant "une onde verte pour les transports en commun à travers la synchronisation des feux de signalisation".**

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

**M. Jef Van Damme** *(en néerlandais)*.- *Parmi les objectifs du Plan Iris 2 figure la diminution de la circulation automobile de 20% d'ici 2018. Il faut donc notamment améliorer la fluidité du trafic pour permettre aux transports en commun d'atteindre une vitesse de 20km/h, et le moyen le plus rapide et*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI**

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

**betreffende "het beleid van Brussel Mobiliteit inzake het beheer van de perkjes rond de stam van de rijbomen".**

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

**MONDELINGE VRAGEN**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME**

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

**betreffende "een groene golf voor het openbaar vervoer door het afstemmen van verkeerslichten".**

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

**De heer Jef Van Damme.-** Het Iris 2-plan streeft naar 20% minder autoverkeer tegen 2018. Daarvoor moet onder meer de doorstroming verbeteren op 250 zwarte punten, 8 buslijnen en 8 prioritaire verkeersassen, om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer een reissnelheid haalt van 18 à

*le moins cher d'y parvenir est une meilleure synchronisation des feux de circulation.*

*D'après les chiffres dont je dispose, plus de 75% des véhicules et près du tiers des carrefours seraient équipés d'appareils de commande des feux.*

*Il serait donc aussi intéressant de penser à une onde verte pour les transports en commun. Cela existe-t-il ou est-ce prévu ? Que pensez-vous de cette idée ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *Une onde verte existe déjà pour les voitures sur de nombreux axes.*

*Une onde verte pour le tram a été instaurée sur le trajet allant de l'avenue Brugmann, à hauteur de l'avenue de Messidor, à la rue de Stalle, à hauteur de la rue de l'Étoile. Mais avec le réaménagement du square Marlow, cette onde verte pour les trams 4 et 92 est limitée à la portion de l'avenue Brugmann entre Messidor et Marlow.*

*Grâce à la centrale de télésurveillance et de contrôle des contrôleurs du trafic et au nouveau système de gestion Phoenix de la STIB qui est en train d'être installé, il serait possible de mettre en place une onde verte pour les transports publics.*

*De nombreux facteurs influencent le succès d'une onde verte pour les transports publics. Les distances entre les carrefours successifs ne doivent pas être trop grandes, il ne faut pas trop de carrefours stratégiques, ni de voitures qui tournent à gauche sur les voies. Les bandes de bus ou de tram doivent être libres et il faut une connaissance précise de la vitesse entre les sections de voiries. En outre, des carrefours très proches doivent rester coordonnés, sinon des files pourraient bloquer des carrefours en amont.*

*Le système de télésurveillance et de télécontrôle du trafic qui a été budgétisé en 2012, n'est pas encore commandé. Il n'est donc pas encore opérationnel.*

*Actuellement, 79 carrefours sont équipés d'une télécommande pour les feux. Dans le cadre d'une*

20 km per uur.

De verkeerslichten beter op elkaar afstemmen, is de snelste en goedkoopste manier om dat te bereiken. Volgens de meest recente cijfers van de minister werden tot nu toe 653 van de 853 voertuigen en 61 van de 208 kruispunten met de nodige apparatuur uitgerust.

Het zou daarnaast ook goed zijn om voor een vaste 'groene golf' voor het openbaar vervoer te zorgen. Bestaat die of is die op komst? Hoe staat u tegenover dat idee?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De groene golven voor het autoverkeer zijn de volgende: de De Smet de Naeyerlaan, de Wereldtentoonstellingslaan, de Mettwielaan, de Ninoofsesteenweg, de Louizalaan, de Wetstraat, de Belliardstraat, de Delleurlaan, de Terhulpsesteenweg, de Leopold II-laan, de Bolivarlaan, de Bergensesteenweg vanaf Vandervelde tot aan de gewestgrens, de Werkhuizenkaai, de Kortenberglaan, de Tervurenlaan, de Leuvensesteenweg, de Saintelettesquare tot aan het IJzerplein, de Kleine Ring tussen de Ginestestraat en de Adolphe Maxlaan, het De Troozplein (aan de kant van Laken en Brussel) en de Koningsstraat tussen de Dwarsstraat en de Gillonstraat.

Een groene golf voor de tram werd ingevoerd op de Brugmannlaan tussen Brugmann-Messidor en de Stallestraat ter hoogte van de Sterstraat. Sinds de herinrichting van de Marlowsquare werd die groene golf voor tramlijnen 4 en 92 echter beperkt tot de Brugmannlaan tussen Messidor en Marlow.

De centrale voor telebewaking en controle van de verkeersregelaars heeft de volgende taken: telebewaking van de verkeersregelaars en hun detectoren, toezicht op de verkeerslichtenbeïnvloeding, de instelling van de groene golven, tellingen, de sturing van de verkeerslichten en een onlinediagnose.

Dankzij dit nieuwe systeem zal een groene golf voor het openbaar vervoer mogelijk worden als een aantal voorwaarden vervuld zijn. Een groene golf vereist een precieze kennis van de snelheid per wegsectie tussen de kruispunten, tussen de



*gestion plus rationnelle des carrefours, des conventions ont été établies afin de transférer certains carrefours des communes à la Région. Cette dernière remplacera les anciens contrôleurs de trafic par des nouveaux, afin que le système Vicom MS12 puisse être mis en œuvre.*

*Il ne peut y avoir d'onde verte que dans une seule direction, sauf si les carrefours successifs sont équidistants, ce qui est très rarement le cas. Le trafic en sens inverse, y compris les transports en commun, est donc fortement pénalisé.*

*Avec une connaissance précise des vitesses du bus ou du tram et avec le système central, il sera possible de déplacer la tête ou la queue d'une onde verte dans le temps, si les conditions précitées sont remplies.*

*- L'incident est clos.*

vooraanmelding, de hoofdaanmelding en de stopstreep van het kruispunt. Die kennis kan worden afgeleid uit het nieuwe beheerssysteem van de MIVB, Phoenix genaamd, dat momenteel wordt ingevoerd.

Een aantal factoren beïnvloeden het succes van een groene golf voor het openbaar vervoer. Zo mogen de afstanden tussen de opeenvolgende kruispunten niet te groot zijn. In Brussel bedragen die vaak 300 tot 600 meter. Daarnaast mogen er niet te veel strategische kruispunten zijn of links afslaande auto's op de sporen. Ook vrije bus- of trambanen en een accurate kennis van de snelheid van de trams en bussen in de wegsecties tussen de kruispunten vormen een belangrijke factor.

Zeer kort op elkaar gelegen kruispunten moeten gecoördineerd blijven, omdat anders stroomopwaarts gelegen kruispunten geblokkeerd kunnen raken. Het systeem voor de telebewaking en telecontrole van de verkeersregelaars dat in 2012 werd begroot, is nog niet aangekocht en bijgevolg nog niet operationeel.

Momenteel zijn 79 kruispunten uitgerust met verkeerslichtenbeïnvloeding. In het kader van een rationeler beheer van de kruispunten werden overdrachtsconventies opgemaakt om bepaalde gemeentelijke kruispunten aan het gewest over te dragen. Het gewest zal er de oudere verkeersregelaars vervangen door nieuwe, zodat het Vicom MS12-systeem er kan worden geïnstalleerd.

Een groene golf kan meestal maar in één richting worden ingevoerd, tenzij de opeenvolgende kruispunten op exact dezelfde afstand van elkaar liggen, wat zeer zelden het geval is. Dat betekent dat het verkeer in de tegenrichting van de groene golf, met inbegrip van het openbaar vervoer, sterk wordt gepenaliseerd.

Dankzij een accurate kennis van de snelheid van de tram of bus en het centrale systeem zal het evenwel mogelijk zijn om de kop of de staart van een groene golf te verschuiven in de tijd, indien voldaan is aan de bovengenoemde randvoorwaarden.

*- Het incident is gesloten.*

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**concernant "l'affichage du temps d'attente  
aux arrêts desservis par la STIB".**

**M. le président.-** En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est considérée comme retirée et transformée en question écrite.

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**concernant "les vibrations engendrées par  
les trams T2000 de la STIB".**

**M. le président.-** En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est considérée comme retirée et transformée en question écrite.

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**concernant "le transport des déchets et des  
boues par voie d'eau".**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**betreffende "de aankondiging van de wacht-  
tijden aan de MIVB-haltes".**

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**betreffende "de trillingen door de T2000-  
trams van de MIVB".**

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**betreffende "het vervoer van afval en slib via  
de waterweg".**

**M. le président.-** En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est considérée comme retirée et transformée en question écrite.

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**concernant "l'essai de bus électriques par la  
STIB".**

**M. le président.-** En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est considérée comme retirée et transformée en question écrite.

**QUESTION ORALE DE MME CATHERINE MOUREAUX**

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

**concernant "la mise en place d'un  
formulaire en ligne pour la compensation de  
trois jours aux abonnés payants de la STIB".**

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

**Mme Catherine Moureaux.-** Suite à l'interruption de service durant le week-end de Pâques, la direction de la STIB a décidé d'offrir une compensation de trois jours à ses abonnés payants. Du 16 avril au 15 mai 2012, ces abonnés ont eu la possibilité de demander un formulaire en ligne, un "eventpass", grâce auquel ils peuvent retirer leurs titres de transport à un automate de vente GO.

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**betreffende "de test van elektrische bussen  
door de MIVB".**

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CATHERINE MOUREAUX**

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

**betreffende "het online formulier voor de  
compensatie van drie dagen aan de  
betalende abonnees van de MIVB".**

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

**Mevrouw Catherine Moureaux (in het Frans).-** Gelet op de werkonderbreking tijdens het paasweekend besliste de directie haar abonnees een compensatie toe te kennen. Tussen 16 april en 15 mei 2012 kan men online een 'eventpass' aanvragen waarmee men vervoerbewijzen uit een automaat kan halen.

*De abonnee moet via een andere site zijn*

L'abonné qui voulait bénéficier de ces trois jours supplémentaires devait donc aller sur le site de la STIB et était ensuite redirigé vers cette adresse : <http://stib.fb.emakina.addemar.com>, où il devait fournir ses données personnelles : nom, prénom, adresse postale, adresse e-mail, numéro et type d'abonnement.

Comme l'indique l'adresse du serveur, ce formulaire semble avoir été sous-traité par la STIB à la société Emakina. Les données encodées par l'abonné passeront donc d'abord sur un serveur qui n'est pas celui de la STIB, mais sur celui du sous-traitant qui a accès à celles-ci.

Pourriez-vous m'indiquer ce qui justifie l'emploi et la création d'un tel formulaire ? La STIB ne pouvait-elle pas, par exemple, décider d'octroyer à tous ses abonnés trois jours supplémentaires d'abonnement ?

Quel a été le coût de cette sous-traitance ?

Au niveau de l'encodage des données, pourriez-vous me dire ce qui justifie l'encodage des données personnelles déjà en possession de la STIB ? Encoder le numéro d'abonné n'aurait-il pas été suffisant ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il était difficile d'octroyer trois jours supplémentaires à tous les types d'abonnements sans mettre à mal les périodes de validité. Cela aurait nui aux détenteurs d'abonnements combinés avec la SNCB, qui n'auraient pas pu bénéficier de la mesure sans mettre fin aux durées identiques de validité entre leur abonnement STIB et SNCB. Un problème comparable existait pour les abonnements annuels payés par l'employeur, dont la validité commence d'office le premier du mois.

La création du formulaire n'a pas été sous-traitée. Il faut savoir que la STIB dispose d'un outil de création et d'envoi de newsletters et de formulaires, qu'elle utilise depuis 2007. Comme la plupart des outils standards dans ce domaine, cet outil est "web based", ce qui explique l'url du formulaire. Les données personnelles qui sont collectées via cet outil sont à usage exclusif de la STIB.

*persoonlijke gegevens invullen en vermits de MIVB de klus in onderaanneming aan Emakina heeft doorgegeven, heeft dat bedrijf daar ook inzage in.*

*Waarom moet dat formulier worden ingevuld? Kon de MIVB niet gewoon drie dagen extra abonnement toekennen? Hoeveel kost de onderaanneming? Waarom moesten persoonlijke gegevens worden prijsgegeven terwijl het abonnementsnummer volstaat?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Drie dagen extra toekennen was moeilijk, omdat dat abonnees met een gemengd abonnement zou hebben geschaad. Eenzelfde probleem bestond voor de abonnementen die de werkgever betaalt, want die beginnen altijd op de eerste dag van de maand.*

*De formulieren werden niet aan een onderaannemer uitbested. De MIVB heeft sinds 2007 een instrument om nieuwsbrieven en formulieren aan te maken. Dat instrument is 'web based', vandaar de 'url' in het formulier. De persoonsgegevens dienen dus enkel voor MIVB-gebruik. De persoonsgegevens werden enkel gevraagd aan wie een compensatie wilde.*

Comme pour les différentes newsletters ou formulaires créés avec cet outil, le formulaire de demande du bon de compensation et le traitement des données récoltées via celui-ci ont été réalisés par le gestionnaire responsable de la STIB.

Les données personnelles (nom, prénom, adresse, e-mail) ont été demandées aux personnes souhaitant disposer du bon de compensation pour permettre son envoi. En outre, ces données ont permis à la STIB de recontacter des personnes qui avaient fait une erreur dans l'encodage de leur numéro de carte Mobib, ainsi que celles qui n'y avaient pas droit.

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

**Mme Catherine Moureaux.-** Vous confirmez donc que les données encodées sur le formulaire spécifique n'ont pas été traitées ailleurs qu'à la STIB, et ceci parce que vous utilisez un outil de routine hébergé par un autre serveur que celui de la STIB ? Je ne comprends pas très bien.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** C'est un outil propre à la STIB.

**Mme Catherine Moureaux.-** L'adresse que j'ai lue témoigne du fait qu'il s'agit d'un hébergement de données sur un site extérieur à celui de la STIB.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Dans l'adresse apparaît le nom de la société d'hébergement, pas de traitement de données. La STIB m'affirme que c'est un outil géré en interne.

**Mme Catherine Moureaux.-** La société Emakina est une société privée spécialisée en "Building Brand Experiences", qui crée des sites internet, fait de la promotion de marques et qui travaille notamment pour Belgacom TV, Brussels Airlines, Marcolini ou encore Nescafé.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Oui, mais les données encodées par les usagers arrivent exclusivement à la STIB.

**Mme Catherine Moureaux.-** Donc vous avez un contrat, validé par la Commission de la vie privée, pour envoyer un feuillet de données externalisé sur

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

**Mevrouw Catherine Moureaux (in het Frans).-** *Bevestigt u dat de gegevens op het formulier alleen binnen de MIVB worden gebruikt? Ik begrijp het niet goed.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Het instrument waarmee de formulieren worden aangemaakt, behoort de MIVB toe.*

**Mevrouw Catherine Moureaux (in het Frans).-** *Het adres dat ik erop las, duidt nochtans op een andere site.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Dat adres is de plaats waar de gegevens worden bewaard en niet waar de gegevens worden bewerkt.*

**Mevrouw Catherine Moureaux (in het Frans).-** *Emakina is een privébedrijf dat websites creëert en promotie voert en onder meer voor Belgacom en Nescafé werkt.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De persoonsgegevens worden alleen naar de MIVB doorgestuurd.*

**Mevrouw Catherine Moureaux (in het Frans).-** *U hebt dus een contract dat door de Privacy-commissie is gevalideerd om persoonsgegevens op*

le site Emakina ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Ce n'est pas externalisé. Je précise que la STIB travaille avec cet outil depuis 2007. C'est un outil qui est développé sur le site web de la STIB à son usage exclusif.

Je ne pense pas que la société Emakina, en hébergeant le formulaire, puisse avoir accès aux données, mais je vais me renseigner à nouveau, afin de vous fournir une réponse plus précise et vous rassurer quant à l'usage exclusif de ces données par la STIB.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'aménagement du carrefour  
entre le boulevard Général Jacques et  
l'avenue de la Couronne".

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

**Mme Céline Delforge.-** Le carrefour de l'avenue de la Couronne et du boulevard Général Jacques constitue un lieu stratégique, mais également un point noir pour la circulation dans notre Région. En effet, les artères concernées sont non seulement toutes deux fréquentées par un flux automobile important, mais constituent aussi un pôle d'échange et de passage pour les usagers des transports public et les cyclistes.

En effet, on y trouve deux lignes de tram, une importante ligne de bus ainsi qu'une gare. Pourtant, la circulation y est loin d'être fluide ou, à tout le moins, régulée au mieux, en particulier si l'on intègre la volonté de donner la priorité aux

*de site van Emakina te plaatsen?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De website is niet extern. De MIVB werkt al sinds 2007 met dat instrument.*

*Ik geloof niet dat Emakina door dat formulier te bewaren, er ook toegang toe heeft. Ik zal inlichtingen inwinnen en u dan een gedetailleerd antwoord geven.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de aanleg van het kruispunt  
tussen de Generaal Jacqueslaan en de  
Kroonlaan".

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Het kruispunt van de Kroonlaan en de Generaal Jacqueslaan is een belangrijk verkeersknooppunt, maar tegelijkertijd een zwart punt binnen het gewest. Het autoverkeer op beide verkeersaders is erg druk. Bovendien komen er veel fietsers langs en stappen heel wat gebruikers van het openbaar vervoer er over.*

*Er lopen twee tramlijnen, een belangrijke buslijn en er is een treinstation. Het verkeer verloopt helemaal niet vlot of regelmatig en het openbaar vervoer wordt gehinderd.*

*Eenzijds zijn de verkeerslichten slecht op elkaar*

transports en commun.

D'une part, les phases de feu sont mal équilibrées entre les deux voiries, puisque le trafic du boulevard Général Jacques voit sa fluidité assurée. On peut d'ailleurs fréquemment constater que les véhicules automobiles avancent aussi - voire plus - vite que le tram en site propre, tandis que les files s'allongent sur l'avenue de la Couronne, en particulier dans le sens ville/faubourg, bloquant au passage le bus 95.

En outre, de nombreux piétons ont besoin de traverser dans le sens de l'avenue de la Couronne pour effectuer leur rupture de charge entre le tram et le bus ou entre le tram et le train. La longueur des phases est à l'origine, non seulement de correspondances ratées, mais aussi parfois de comportements dangereux, mais ô combien humains de personnes qui tentent de ne pas rater leur bus, tram ou train.

D'autre part, du côté de la voirie communale, dans le sens faubourg/ville, un feu tricolore règle le conflit entre le bus et la file de voitures. Malheureusement, il arrive régulièrement que ce soit au détriment du bus, qui doit attendre avant de pouvoir rejoindre son arrêt, tandis que le feu est au vert pour les voitures.

En ce qui concerne l'état de la voirie, des nids de poules sont à déplorer au milieu du carrefour, autour des rails de tram. Leur importance est suffisante pour avoir un effet néfaste sur les véhicules automobiles et met surtout en danger les usagers de véhicules deux roues, qu'ils soient motorisés ou non.

Enfin, le marquage au sol en ce qui concerne les "tourne à gauche" n'est pas suffisamment explicite et nombreux sont les automobilistes qui se trompent de bande de circulation.

Une évaluation de la gestion et de l'aménagement de ce carrefour a-t-elle déjà été effectuée ?

Une évaluation ou un contrôle de l'efficacité de la présence policière - financée par la Région, rappelons-le - en vue de réguler la circulation dans le cadre d'un contrat de mobilité a-t-elle déjà eu lieu ?

Une réparation des nids de poule pouvant

*afgestemd: op de Generaal Jacqueslaan stroomt het verkeer vlot door, maar op de Kroonlaan vormen zich in de richting van de stad files, waarin bus 95 vast komt te zitten.*

*Tegelijkertijd moet een groot aantal voetgangers in de richting van de Kroonlaan oversteken om van het ene openbaarvervoermiddel op het andere over te stappen. Doordat ze erg lang moeten wachten aan de lichten, missen ze vaak hun aansluiting of nemen ze risico's om hun bus, tram of trein niet te missen.*

*Anderzijds wordt op de Kroonlaan het auto- en busverkeer geregeld door een verkeerslicht. Helaas moet de bus vaak wachten voor hij naar zijn halte kan rijden, terwijl de auto's mogen doorrijden.*

*Het wegdek is er in slechte staat, met grote putten in het midden van het kruispunt, rond de tramrails. Dat is schadelijk voor auto's en erg gevaarlijk voor fietsers en bromfietsers. De wegmarkeringen voor wie naar links moet afslaan, zijn niet erg duidelijk en veel autobestuurders vergissen zich van rijstrook.*

*Werd de inrichting van het kruispunt geëvalueerd? Werd er nagegaan of de aanwezigheid van de politie om het verkeer te regelen in het kader van een mobiliteitscontract efficiënt is? Worden de putten in het wegdek gedicht? Is er overleg met de gemeente Elsene om de algemene verkeerssituatie op het kruispunt te verbeteren en het verkeerslicht aan te passen waar bus 95 langs moet om bij zijn halte te komen? Wanneer werd het wegdek voor het laatst vernieuwd en waarom is het in zo'n slechte staat?*

endommager les voitures, et représentant surtout un danger pour les cycles et motards est-elle prévue ?

Une concertation avec la commune d'Ixelles existe-t-elle afin d'optimiser les conditions de circulation globales à ce carrefour, et en particulier en ce qui concerne le feu tricolore destiné à permettre au bus 95 de rejoindre son arrêt ?

De quand date la dernière réfection de la voirie à cet endroit et comment se fait-il qu'elle soit déjà aussi dégradée ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je remercie Mme Delforge pour son interpellation concernant le carrefour du boulevard Général Jacques et de l'avenue de la Couronne à Ixelles. Comme vous le soulignez, ce carrefour est un nœud intermodal important, qui souffre de plus d'une pression automobile conséquente.

L'évaluation de ce carrefour est constante et mon administration porte une attention particulière à son amélioration. Dans le cadre de la politique de régulation des transports publics, certaines lignes de tram bénéficient effectivement d'une priorité supérieure à celle d'autres lignes, de bus par exemple.

C'est le cas des lignes 7 et 25, qui empruntent le boulevard Général Jacques. Les véhicules de ces lignes sont équipés d'un système de repérage par message radio qui leur permet d'interrompre le phasage des feux afin de bénéficier systématiquement du vert à l'approche du carrefour.

Le choix des priorités des lignes se pose en fonction de la demande qui, en l'occurrence, est plus importante sur le boulevard Général Jacques que sur l'avenue de la Couronne. Comme vous le mentionnez, il n'est toutefois pas souhaitable que l'efficacité des lignes de bus en pâtisse pour autant.

Dans cette optique, deux projets sont en cours sur l'avenue de la Couronne.

Le premier projet sera exécuté précisément dans le cadre du programme d'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics. Il concerne le réaménagement de façade à façade de la partie

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Het kruispunt van de Generaal Jacqueslaan en de Kroonlaan is inderdaad een belangrijk intermodaal knooppunt, dat steeds meer onder druk komt te staan van het autoverkeer.*

*Mijn administratie werkt constant aan de verbetering van dit kruispunt. In het kader van het reguleringsbeleid van het openbaar vervoer genieten bepaalde tramlijnen immers een hogere prioriteit dan bijvoorbeeld buslijnen.*

*Dit geldt voor de lijnen 7 en 25, die de Generaal Jacqueslaan volgen. De bestuurders van deze voertuigen kunnen met radiosignalen de fasering van de verkeerslichten onderbreken om systematisch groen licht te krijgen op dit kruispunt.*

*De keuze voor bepaalde lijnen gebeurt op basis van de vraag, die op de Generaal Jacqueslaan groter is dan op de Kroonlaan. Het is echter niet de bedoeling dat de efficiëntie van de buslijnen hieronder lijdt.*

*In dat verband lopen er twee projecten op de Kroonlaan.*

*Het eerste project zal worden uitgevoerd in het kader van het verbeteringsprogramma van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer. Om te beginnen wordt het gemeentelijk deel van de weg tot aan het kerkhof van Elsene over de hele breedte van de weg heraangelegd. De bedoeling is om de bussen regelmatig te laten rijden en hun toegang tot het kruispunt te verbeteren. Dit project zit in de overlegfase.*



communale jusqu'au cimetière d'Ixelles. Il vise à une meilleure régularité des bus sur ce tronçon et à l'optimisation de leur accessibilité au carrefour. Ce projet est au stade de la consultation.

Un autre projet, sur la partie régionale, concerne la modification du marquage des bandes. Le nouveau marquage a pour but d'optimiser le stockage et le mouvement de tourne à gauche des voitures dans le sens de la ville vers les faubourgs, afin que celles-ci n'obstruent pas le passage du bus 95 au débouché de son site spécial franchissable.

La diminution du temps d'attente des piétons reste effectivement souhaitable. Elle sera réévaluée dans le contexte de la réalisation des deux projets que je viens de vous mentionner.

En ce qui concerne l'évaluation du contrat de mobilité avec la police et la commune d'Ixelles sur ce carrefour, il s'agit d'une compétence du secrétaire d'État à la mobilité Bruno De Lille.

Je peux toutefois vous informer qu'une dernière évaluation a eu lieu le 27 mars 2012 en vue du quinzième renouvellement du contrat de mobilité à ce carrefour. La mission de garantir l'évacuation d'éventuelles voitures de la bande bus est une priorité actuelle de ce contrat.

Enfin, la réparation des dégradations du revêtement à hauteur des rails de tram est de la responsabilité de la STIB. Nous prendrons contact avec l'administration et avec la STIB afin qu'une solution puisse être apportée.

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

**Mme Céline Delforge.**- Je remercie la ministre pour sa réponse. Autant je suis d'accord pour que le tram ait priorité, en particulier à cet endroit puisqu'il s'agit de la moyenne ceinture, autant parfois il n'y a pas de tram et on remarque que le flux automobile est favorisé, tandis que les gens attendent de pouvoir traverser pour rejoindre l'arrêt de bus ou de tram. Il en va soit de la rapidité des usagers de transports en commun, soit de leur sécurité, vu la vitesse pratiquée par les voitures sur cet axe.

Quant au revêtement, je vous remercie de bien vouloir intercéder auprès de la STIB, car il en va

*Bij een ander project zal op het gewestelijke deel van de weg de wegmarkering worden aangepast, met de bedoeling de wagens die linksaf slaan vlotter te doen doorstromen, zonder de bussen van lijn 95 te blokkeren.*

*Het zou inderdaad goed zijn om de wachttijd van de voetgangers te verminderen. Deze zal opnieuw worden geëvalueerd in het kader van de twee projecten.*

*De evaluatie van het mobiliteitscontract met de politie en de gemeente Elsene, is een bevoegdheid van de heer De Lille.*

*Op 27 maart 2012 vond alvast een laatste evaluatie plaats voor de vijftiende verlenging van het mobiliteitscontract. Een van de prioriteiten is om de auto's van de busstrook weg te krijgen.*

*De herstelling van de schade aan het wegdek ter hoogte van de tramrails, is een bevoegdheid van de MIVB. Ik zal haar daarvoor contacteren.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).**- *Het is goed dat de tram voorrang krijgt, maar wanneer er geen trams zijn, dan krijgen de auto's voorrang, terwijl er voetgangers staan te wachten om over te steken naar de bus- of tramhalte. Bovendien wordt hier erg snel gereden, wat onveilig is voor de gebruikers van het openbaar vervoer.*

*Ik ben tevreden dat u de MIVB zult aansporen iets aan het wegdek te doen, want dat is nodig voor de veiligheid van de fietsers en bromfietzers. Het is goed dat er schot in de zaak komt.*

également de la sécurité des usagers deux-roues. Pour le reste, je suis vraiment satisfaite que cela bouge.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CAROLINE  
PERSOONS**

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

**concernant "la politique régionale d'octroi  
d'emplacements de stationnement pour les  
taxis".**

**M. le président.-** En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est considérée comme retirée et transformée en question écrite.

\_\_\_\_\_

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CAROLINE PERSOONS**

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

**betreffende "het gewestelijke beleid voor de  
toewijzing van taxiparkeerplaatsen".**

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

\_\_\_\_\_