



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 26 MAART 2014**

—

**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 26 MARS 2014**

—

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIE	8
- van de heer Arnaud Pinxteren	8
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "de veiligheid van de fietsers in het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Arnaud Pinxteren.</i>	9
MONDELINGE VRAAG	12
- van de heer Jef Van Damme	12
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "Mobil 2040".	
INTERPELLATIES	12
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	12
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "het budget voor de vertramming van lijn 71".	

SOMMAIRE

INTERPELLATION	8
- de M. Arnaud Pinxteren	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 sécurité routière des cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Arnaud Pinxteren.</i>	9
QUESTION ORALE	12
- de M. Jef Van Damme	12
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 "Mobil 2040".	
INTERPELLATIONS	12
- de Mme Viviane Teitelbaum	12
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "le budget alloué à la tramification du 71".	

<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Gisèle Mandaila, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	14	<i>Discussion – Orateurs: Mme Céline Delforge, Mme Gisèle Mandaila, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	14
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	19	- de Mme Viviane Teitelbaum	19
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de microscheuren in de metrostellen".		concernant "les microfissures décelées sur les rames de métro".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	19	Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	19
betreffende "de tekenen van vroegtijdige slijtage van de metrostellen van het type BOA".		concernant "l'usure précoce des rames de métro Boa".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	19	Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	19
betreffende "De vroegtijdige slijtage van de metrostellen van het type BOA".		concernant "les signes de vieillissement prématuré sur les rames de métro de type Boa".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Céline Delforge.</i>	23	<i>Discussion conjointe – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Céline Delforge.</i>	23
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	25	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	25
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de plannen voor een aanlegsteiger aan het kanaal".		concernant "le projet d'embarcadère sur le canal".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	26	<i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	26

- van de heer Benoît Cerexhe	28	- de M. Benoît Cerexhe	28
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het aanwervingsbeleid van het Gewestelijk Parkeeragentschap, parking.brussels".		concernant "la politique de recrutement de l'Agence régionale du Stationnement, parking.brussels".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Benoît Cerexhe.</i>	29	<i>Discussion – Orateurs: Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Benoît Cerexhe.</i>	29
- van mevrouw Céline Delforge	31	- de Mme Céline Delforge	31
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de follow-up van het personeel van de MIVB dat in contact is geweest met asbest".		concernant "le suivi des travailleurs de la STIB ayant été en contact avec de l'amiante".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister.</i>	34	<i>Discussion – Orateurs: Mme Céline Delforge, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre.</i>	34
MONDELINGE VRAGEN	39	QUESTIONS ORALES	39
- van de heer Hervé Doyen	39	- de M. Hervé Doyen	39
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de ongevallen met trams en zwakke weggebruikers".		concernant "les accidents impliquant des trams et les usagers faibles de la voirie".	
- van mevrouw Carla Dejonghe	43	- de Mme Carla Dejonghe	43
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

betreffende "de lancering van de Ubertaxidienst in Brussel".		concernant "le lancement du service de taxis Uber à Bruxelles".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	43	- de Mme Viviane Teitelbaum	43
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het vellen van de lindebomen op de Waverssesteenweg".		concernant "l'abattage des tilleuls chaussée de Wavre".	
- van mevrouw Céline Delforge	45	- de Mme Céline Delforge	45
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de uitbreiding van bepaalde lijnen van het bovengronds net van de MIVB".		concernant "le renforcement de certaines lignes du réseau de surface de la STIB".	
- van de heer Jef Van Damme	47	- de M. Jef Van Damme	47
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het betalende telefoonnummer van de MIVB".		concernant "le numéro de téléphone payant de la STIB".	
- van mevrouw Céline Delforge	50	- de Mme Céline Delforge	50
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het regelmatig ontbreken van rubberen banden op de platformen van de gelede bussen Citaro".		concernant "l'absence régulière de bandes de caoutchouc sur les plates-formes des Citaro articulés".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	52	- de Mme Viviane Teitelbaum	52
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du	

van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de ontwikkeling van rook op 13 maart in het station Horta".		concernant "le dégagement de fumée du 13 mars 2014 à la station Horta".	
- van de heer Jef Van Damme	55	- de M. Jef Van Damme	55
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de jongeren tewerkgesteld als preventiemedewerker door de MIVB".		concernant "les jeunes employés comme agents de prévention par la STIB".	
- van mevrouw Sophie Brouhon	57	- de Mme Sophie Brouhon	57
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de verkeerslichtenbeïnvloeding en de veiligheid van voetgangers".		concernant "la commande à distance des feux de signalisation et la sécurité des piétons".	

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

INTERPELLATIE

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de veiligheid van de fietsers in het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).*- *Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) heeft onlangs de verkeersongevallenstatistieken voor 2013 bekendgemaakt.*

Over het algemeen neemt het aantal dodelijke ongevallen en ongevallen met lichamelijk letsel af, maar die daling is minder uitgesproken voor ongevallen waarbij fietsers en voetgangers betrokken zijn.

Het aantal ongevallen met lichamelijk letsel waarbij fietsers betrokken waren, is met 4,8% gedaald ten opzichte van 2012. Daarentegen waren er net zoals de vorige twee jaren 58 fietsdoden. De voorbije tien jaar is het aantal fietsongevallen met lichamelijk letsel stabiel gebleven en is het aantal dodelijke fietsongevallen lichtjes gedaald.

Beschikt u over cijfers voor Brussel? Stelt men in Brussel dezelfde tendensen vast als op nationale schaal? Welke maatregelen heeft de regering genomen om de veiligheid van de fietsers te verbeteren, zoals een verlaging van de

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION 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 sécurité routière des cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Récemment, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) publiait son baromètre 2013 des statistiques d'accidents.

Les associations cyclistes déplorent une trop légère décline des accidents impliquant des cyclistes. En effet, dans un contexte réjouissant de décroissance de la mortalité et des accidents corporels sur nos routes, les cyclistes et les piétons voient le nombre de victimes dans leurs rangs décroître moins vite que la moyenne.

Le nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste a diminué de 4,8% par rapport à 2012. Par contre, depuis trois ans, le nombre de cyclistes tués sur place reste de 58 unités en Belgique. Comme l'asbl Gracq le souligne, ces dix dernières années, on relève même une stagnation du nombre d'accidents corporels à vélo et seulement une très légère baisse du nombre de décès.

Disposez-vous du nombre d'accidents de cyclistes survenus à Bruxelles en 2013 ? Si oui, les tendances nationales évoquées par l'IBSR sont-elles

maximumsnelheid voor auto's of de aanleg van gescheiden fietspaden op drukke wegen?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- Voor 2013 beschikken we alleen over de gegevens van de verkeersveiligheidsbarometer, namelijk het aantal slachtoffers en doden dat door de politie op de plaats van het ongeval werd geregistreerd. Die barometer biedt echter geen mogelijkheid tot diepgaande analyse.

In 2013 verloor er in Brussel een fietser het leven, maar zijn dood was niet te wijten aan een ongeval. Er waren 444 gewonde fietsers, tegen 429 in 2012.

Het is wachten op de officiële statistieken van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADREI) van de FOD Economie voor meer gedetailleerde cijfers.

De stagnatie van het aantal ongevallen en doden met fietsers moet worden genuanceerd, want de laatste tien jaar is er wel degelijk sprake van een sterke stijging met 10% per jaar. Het aantal gewonden nam niet in even sterke mate toe.

Uit een vergelijking van het aantal slachtoffers bij fietsers in 2012 tegenover 2005 op basis van de officiële statistieken van de ADREI blijkt dat het aantal slachtoffers licht is gestegen, maar niet het aantal doden.

Tijdens diezelfde periode nam het aantal fietsers aanzienlijk toe in vergelijking met het aantal slachtoffers. De afgelopen tien jaar was er gemiddeld een dode per jaar. In 2011 waren er drie, maar geen enkele in 2012 en 2013.

Het gewest nam tal van initiatieven voor een betere veiligheid voor fietsers. Het fietsvadecum werd aangevuld met een publicatie over fietsvoorzieningen op kruispunten. Aan de publicatie over de aparte aanleg van fietspaden wordt de laatste hand gelegd.

identiques dans notre Région ? Quelles sont les initiatives prises par la Région pour assurer la sécurité des cyclistes, notamment pour diminuer la vitesse des automobilistes en milieu urbain et pour isoler les usagers de la route les uns des autres, là où la densité du trafic l'exige ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Concernant l'année 2013, nous ne disposons que des données du baromètre de la sécurité routière, à savoir le nombre de victimes enregistrées par la police sur le lieu de l'accident. Ce baromètre, qui offre un aperçu rapide de l'évolution de la sécurité routière, n'est pas adapté aux analyses détaillées. Il livre un aperçu trimestriel du nombre d'accidents de la route enregistrés ayant engendré des dommages corporels. Il fournit le nombre de victimes tuées et blessées lors de ces accidents.

En 2013, un cycliste a perdu la vie à Bruxelles. Son décès n'était pas dû à un accident de la circulation, mais à un malaise. La même année, 444 blessés ont été signalés, pour 429 en 2012, ce qui signifie une augmentation de 3,5%.

Il faudra attendre les statistiques officielles de la Direction générale statistique et information économique (DGSIE) du SPF Économie pour disposer de chiffres plus détaillés.

La stagnation du nombre d'accidents et de morts qui déçoit les cyclistes doit être nuancée, car il y a eu une forte augmentation, de 10% par an, du nombre de cyclistes depuis dix ans. Et le nombre de blessés n'a pas augmenté dans les mêmes proportions.

Une comparaison du nombre de victimes parmi les cyclistes en 2012 par rapport à 2005, en utilisant les statistiques officielles de la DGSIE, montre une légère augmentation du nombre de victimes, mais pas du nombre de morts.

Durant cette même période, le nombre de cyclistes a considérablement augmenté par rapport au nombre de victimes. Les dix dernières années, il y a eu globalement environ un mort par an : par exemple, il y en a eu trois en 2011, mais aucun en 2012, ni en 2013.

In 2012 spoorde de campagne 'Maak plaats voor fietsers' automobilisten aan om de fietspaden te respecteren. De campagne voor 2013 is gericht op het respecteren van de zone 30 aan de scholen.

Elk jaar worden er in samenwerking met de fietsverenigingen campagnes voor fietsers georganiseerd. Fietsers leren hoe belangrijk hun zichtbaarheid is en krijgen veiligheidstips en -gadgets.

Er worden snelheidscontroles uitgevoerd met verschillende controlemiddelen.

Er werden verschillende soorten infrastructuur aangelegd: 18 km gescheiden fietspaden, 5 km vernieuwde fietspaden, 60 km gewestelijke fietspaden, die niet altijd gescheiden werden aangelegd maar ook werden opgenomen in een zone 30, enzovoort.

Er werden voorkeursroutes afgebakend.

Het principe van de fietsstraat met snelheidsbeperking tot 30 km per uur werd getest. De fietsers en voetgangers moeten er twee verschillende soorten verkeerslichten volgen. De tests moeten een einde maken aan de verwarring op naast elkaar liggende oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers.

Inmiddels werd bijna 40% van de doorlopende wijkwegen ondergebracht in een zone 30.

Beliris maakte middelen vrij voor de zwarte punten in het fietsverkeer. De eerste werkzaamheden in dat kader gaan de komende maanden van start.

Les initiatives prises par la Région afin d'améliorer la sécurité des cyclistes sont multiples. Parmi les ouvrages de référence : le vade-mecum vélo existant est complété par une publication sur les aménagements cyclables en carrefour. La publication sur les aménagements séparés des pistes cyclables est en voie de finalisation.

En 2012, la campagne "Laissez la place aux cyclistes" enjoignait les automobilistes de respecter les aménagements cyclables. La campagne sur le respect des limitations de vitesse, lancée dès le printemps 2013, mettra cette année l'accent sur les zones 30 aux abords des écoles. Divers dépliants contenant des conseils de sécurité routière ont en outre été largement diffusés.

Chaque année, des campagnes qui ciblent les cyclistes sont organisées en collaboration avec les associations cyclistes. Les cyclistes sont alertés de l'importance de leur visibilité et reçoivent également des conseils de sécurité. Des gadgets de sécurité routière sont également offerts : lampes, chasubles fluorescentes... Le but n'est pas de culpabiliser les cyclistes, mais mieux vaut prévenir les accidents !

Les contrôles de vitesse assortis d'éventuelles sanctions sont poursuivis et les moyens de contrôle se diversifient : Lidar, caméras automatiques, radars mobiles, etc.

Des infrastructures ont été créées : 18km d'aménagements séparés, 5km d'aménagements rénovés, 60km d'itinéraires cyclables régionaux aménagés, qui ne sont pas forcément séparés, mais aussi intégrés à des zones 30, etc.

Des itinéraires préférentiels sont balisés.

Le principe de la rue cyclable a été testé dans la latérale de l'avenue Louise, et de nouveaux tests sont envisagés. Pour rappel, lorsqu'une rue cyclable est instaurée, la vitesse y est limitée à 30km/h.

La lentille cyclo-piétonne a été testée sur deux sites : boulevard Léopold III/avenue Wahis et avenue Nouvelle/boulevard Général Jacques. Sur place, les cyclistes et les piétons doivent se référer à deux feux de signalisation différents. Le test en cours vise à remédier aux problèmes de confusion et d'interprétation au niveau des traversées contiguës de cyclistes et de piétons.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Voor de fietsers verandert er veel de laatste jaren. Het aantal gewonde fietsers nam tussen 2012 en 2013 toe met 3,5% in absolute cijfers, maar hoe evolueert dit cijfer in verhouding tot het totale aantal fietsers, dat toeneemt?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het aantal doden is constant gebleven sinds 2005 en het aantal gewonden met 18% toegenomen en dat terwijl het aantal fietsers ongeveer verdubbelde.*

Het is belangrijk dat we duidelijk maken dat fietsen in Brussel veilig is. Ik ondervind vaak dat mensen daar een volledig verkeerd beeld van hebben.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Volgens de verkeersveiligheidsbarometer is het aantal ongevallen met fietsers reëel gedaald.*

Het onveiligheidsgevoel is inderdaad overdreven. In werkelijkheid valt het met de veiligheid goed mee. Initiatieven als Bike Experience zijn erg nuttig om potentiële fietsers hun angst te doen

La mise en zone 30 des voiries de quartier continues se poursuit, atteignant maintenant un taux de près de 40%.

Des moyens ont été dégagés dans l'enveloppe de Beliris pour s'attaquer aux points noirs de la circulation cycliste. Les premiers chantiers d'aménagement dans ce cadre démarreront dans les prochains mois.

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

M. Arnaud Pinxteren.- La vie et la ville changent pour les cyclistes ces dernières années. On taxera sans doute mon discours de partisan en cette période de campagne électorale, mais en tant que cycliste au quotidien, je constate une évolution.

Concernant l'accidentologie, il serait intéressant de connaître le chiffre relatif de cyclistes blessés, autrement dit le nombre de blessés par rapport à la masse de cyclistes qui a augmenté. Vous parlez d'une augmentation de 3,5% en chiffres absolus entre 2012 et 2013, mais le chiffre relatif serait intéressant à connaître également. En disposeriez-vous ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Selon les chiffres officiels, depuis 2005, on dénombre à peu près 18% en plus de blessés, un nombre constant de morts, et ce pour un peu plus du double de cyclistes.

Il est important de communiquer au grand public que l'on peut rouler à vélo en sécurité à Bruxelles. Il y a quelques mois, j'ai tenu un discours sur les cyclistes à la HUB (Hogeschool-Universiteit Brussel) et demandé aux étudiants à combien ils estimaient le nombre de cyclistes morts à Bruxelles. Leurs réponses allaient de 20 à 130 par an. Or, le nombre va de 0 à 1. Je peux dès lors comprendre leur appréhension à monter sur un vélo ! Il est nécessaire de communiquer les vrais chiffres au grand public.

M. Arnaud Pinxteren.- Le baromètre de la sécurité routière indique une réelle diminution des chiffres en matière d'accidentologie cycliste.

Il convient effectivement de discerner la sécurité réelle, chiffrée, qui est modeste et relative, du sentiment d'insécurité, qui se manifeste tant à vélo que dans d'autres circonstances.

overwinnen.

U moet de positieve elementen duidelijk meedelen, zodat meer Brusselaars de auto laten staan en voor de fiets kiezen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "Mobil 2040".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

Il importe de travailler sur ce dernier paramètre. Une série d'aménagements et d'initiatives comme la Bike Experience vont dans ce sens. Ils ont pour but de lutter contre le stress et l'inquiétude que provoquent l'usage du vélo à Bruxelles. Tout le monde est capable de rouler à vélo, mais de nombreuses personnes n'osent pas utiliser ce mode de déplacement.

Je vous invite à communiquer ces éléments positifs qui devraient encourager davantage de personnes à choisir le vélo plutôt que la voiture pour se déplacer à Bruxelles.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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 "Mobil 2040".

M. le président.- Vu l'absence de l'auteur, la question orale est considérée comme retirée et transformée en question écrite.

INTERPELLATIONS

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

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "het budget voor de
vertramming van lijn 71".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Op een dringende vraag die ik u in het verleden stelde, antwoordde u dat de informatiecampagne voor de vertramming van lijn 71 in het totaal 110.000 euro bedraagt. Tegelijk zei u dat het om 2% van de totale kostprijs gaat. Als ik de berekening maak, is de vertramming zelf dus begroot op 55 miljoen euro.*

Kunt u dat bedrag bevestigen? Omvat het ook de eventuele kosten voor technische onopgeloste vraagstukken, zoals de bruggen? Zo ja, hoe hebt u die kosten berekend?

In verband met het traject tussen de Naamsepoort en het centrum antwoordde u in de commissie dat de problemen nog niet van de baan waren. U kon niet met zekerheid zeggen dat de link tussen Elsene en het centrum behouden zou blijven. Houdt het begrote bedrag rekening met de vertramming van dat gedeelte van de huidige buslijn of gaat het slechts om een klein deel ervan?

Is er al een planning vastgelegd voor de werkzaamheden? Omvat de begroting een vergoeding voor de winkeliers?

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

**concernant "le budget alloué à la
tramification du 71".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- La présente interpellation fait suite à votre réponse à ma question d'actualité posée il y a quelques semaines, en séance plénière.

À la question concernant les montants alloués à cette campagne, vous me répondiez que le site web avait coûté 25.000 euros, la vidéo 65.000 euros, la brochure 10.000 euros et le point d'information 10.000 euros, soit un total de 110.000 euros.

Vous indiquiez également que le montant alloué à l'information représentait 2% du budget consacré à la mise en place de la ligne de tram 71. Nous en déduisons donc que la tramification de cette ligne coûtera 55 millions d'euros.

Si vous avez pu nous donner un budget si précis, nous en concluons également que ce budget a été établi sur la base de certains critères.

Confirmez-vous le budget de 55 millions d'euros pour la mise en place du tram 71 ? Avez-vous inclus dans cette somme une projection pour les parties techniquement non résolues comme les ponts ? Si oui, sur quelles bases ?

Concernant la portion allant de la porte de Namur au centre-ville, vous m'aviez répondu en commission que les problèmes n'avaient pas été résolus. Malgré votre souhait, rien ne permettrait d'établir que l'on puisse maintenir la connexion entre Ixelles et le centre-ville. Ce budget inclut-il une projection de la réalisation de ce souhait ou le budget n'est-il établi que pour un petit tronçon de la ligne actuelle du 71 ?

Si le budget est établi, pouvons-nous en conclure

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Maakt de informatiecampagne deel uit van een geheel van goede praktijken, zoals die werden toegepast in Dijon, waar een tramnet van 22 km werd gecreëerd? Informatie, coördinatie en overleg met de handelaars brengen meer op in verhouding tot de kosten in termen van overlast.*

Als reactie op de informatiecampagne zijn er opnieuw affiches tegen de vertramming van lijn 71 opgedoken. Ik betreur dat daarop hetzelfde zwarte lintje prijkt als het lintje dat de MIVB-medewerkers droegen uit solidariteit met hun vermoorde collega.

Zoiets getuigt van bijzonder slechte smaak. Hebt u de affiches gezien, mevrouw de minister? Kunt u de tegenstanders van het project er niet op wijzen dat zij een minimum aan respect aan de dag moeten leggen? Sommige gebeurtenissen zijn heel wat erger dan de aanleg van tramsporen.

que l'agenda des travaux a également été déterminé? Le cas échéant, pouvez-vous nous fournir les dates clés des procédures et des travaux ?

Le budget prévoit-il une indemnisation des commerçants situés le long de cette partie de l'itinéraire ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Je voudrais que vous me confirmiez que l'on s'inscrit, avec cette campagne d'information, dans une logique de bonnes pratiques, telle qu'on a pu la voir à l'œuvre pour le tram de Dijon, où il s'agissait de créer un réseau de tram de 22 km. Cela consiste à investir plus, non pas dans du marketing comme certains ont pu le croire, mais dans l'information, la coordination et le partenariat avec les commerçants. Ces bonnes pratiques rapportent plus qu'elles ne coûtent au niveau de la durée du chantier, des nuisances pour les riverains, etc.

Je suppose que le problème principal concernant le tram entre la Porte de Namur et la gare Centrale vient de certaines personnes, qui s'opposent ou non à la pose de rails de tram permettant d'aller jusque-là.

En réaction au lancement de la campagne d'information en cours, de nouvelles affichettes ont fleuri aux mêmes endroits que d'habitude, contre le projet de tram 71. Je trouve extrêmement dérangeant qu'au-dessus du jeu de mot "Drame 71", on utilise le même ruban noir que les travailleurs de la STIB ont affiché en solidarité avec leur collègue superviseur qui a été assassiné.

Il s'agit de techniques de mauvais goût, au niveau de la contre-information et des opposants à ce projet. Avez-vous déjà vu ces affiches, Mme la ministre ? Je trouve que cela touche à quelque chose de très délicat. Pourriez-vous profiter des contacts que vous avez avec les opposants au projet pour les appeler à un minimum de réserve et de respect quant à certains faits qui vont bien au-delà d'un chantier pour des rails de tram ?

De voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila (in het Frans).- *In uw antwoord op een van mijn interpellaties had u het over de testfase voor de invoering van een eigen bedding voor lijn 71, die van start zou gaan zodra de werken aan de Elsensesteenweg waren voltooid. Hebben de eenrichtingstests intussen plaatsgevonden? Wat was het resultaat?*

Zal er bestaand materieel worden ingezet op tramlijn 71 of worden er extra trams besteld? Wanneer komen die er dan? Is de kostprijs van de nieuwe trams opgenomen in het meerjarenplan? Door de beperkte breedte van de Elsensesteenweg is er geen plaats voor heel grote trams.

In het beheerscontract werd vastgelegd dat u snel een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning zou indienen. Dat is nog niet gebeurd. Wanneer zult u daar werk van maken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het omvormen van buslijn 71 tot een tramlijn van Delta tot aan de Naamsepoort zal naar schatting 53 miljoen euro kosten. Dat bedrag omvat alle infrastructuurwerken.*

Twee procent van het budget, of iets meer dan 1 miljoen euro, wordt aan de omkadering van het project besteed. Slechts een deel van dat bedrag gaat naar communicatie.

Momenteel wordt de uitvoering van het project van de Naamsepoort tot het Flageyplein voorbereid. De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt voorbereid en er worden studies uitgevoerd.

Voor het gedeelte van Buyl tot Delta is een oproep verspreid om kandidaten te vinden voor het uitvoeren van een studie. In die studie zullen meerdere aspecten aan bod komen. Ten eerste wordt er een masterplan opgesteld waarin de mobiliteit, het landschap en de stedenbouw worden bestudeerd. Vervolgens wordt een specifiek plan voor de invoering van de tramlijn opgemaakt en

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

Mme Gisèle Mandaila.- En réponse à l'une de mes interpellations, vous avez abordé la question de la phase de test pour le site propre du tram 71, qui devait normalement commencer dès la fin des travaux sur la chaussée d'Ixelles. Ceux-ci sont maintenant terminés. Les tests concernant les sens uniques et les transports en commun ont-ils déjà eu lieu ? Dispose-t-on d'une évaluation ?

Concernant la tramification à proprement parler, allez-vous travailler avec le charroi existant ou commander des trams supplémentaires ? Si oui, pour quand la livraison est-elle prévue ? Ce poste est-il inscrit dans le budget du plan pluriannuel ? La chaussée d'Ixelles est très étroite : il importe de ne pas y faire passer des trams trop volumineux.

Dans le contrat de gestion, vous vous étiez engagée à déposer la demande de permis d'urbanisme assez rapidement. Rien n'est encore fait. Quand envisagez-vous de la déposer ? Quelque chose vous empêche-t-il d'aller de l'avant ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- À propos du budget consacré à la tramification de la ligne 71, de Delta à la porte de Namur, le coût total du projet est actuellement estimé à 53 millions d'euros. Ce prix englobe tous les aménagements, y compris celui du pont Fraiteur.

Deux pour cent de ce budget sont destinés à l'encadrement du projet. Le budget total pour la communication s'élève donc à un peu plus d'un million d'euros. Seule une partie de ce budget est destinée à de la communication pure. Pour le reste, je parlerais d'encadrement de projet ou d'encadrement social du projet. Celui-ci doit se faire lors de toutes ses phases jusqu'à la mise en service du tram.

Pour le moment, le projet est élaboré entre la porte de Namur et la place Flagey. Le dossier pour la demande de permis d'urbanisme est en préparation et les études nécessaires sont réalisées afin de rédiger le rapport d'incidences.

Pour le tronçon entre Buyl et Delta, un appel à

worden de nodige stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd. In alle fasen van het project gaat er aandacht naar communicatie en participatie. Er wordt een bestek opgemaakt en tijdens de werken wordt er voor omkadering gezorgd.

Momenteel verzamelen we informatie over de werken tussen de Naamsepoort en het Flageyplein. We willen duidelijkheid scheppen over de aard van de werken, hun impact en de mogelijke begeleidende maatregelen om overlast te beperken.

Voor de organisatie van de werf kunnen meerdere scenario's worden overwogen. We zullen daarover overleg plegen met de betrokkenen. Dat is nieuw, want doorgaans komt er pas overleg nadat er een vergunning is verstrekt of zelfs nadat er een aannemer is geselecteerd.

De voornoemde 2% van het budget is niet bedoeld om winkeliers rechtstreeks te vergoeden voor omzetverlies tijdens de werken. Met dat geld willen we veeleer de gevolgen van de werken voor de buurtwinkels beperken en ervoor zorgen dat de winkels aantrekkelijk blijven. Dat zal gebeuren door te communiceren en specifieke evenementen te organiseren. Dergelijke maatregelen nemen we in overleg met Atrium, de gemeente Elsene en de winkeliers.

Schadeloosstellingen voor winkeliers zijn wettelijk geregeld. Het debat over financiële steun die de overheid al dan niet moet verlenen naar aanleiding van wegenwerken, overstijgt dit specifieke project. Het is moeilijk om de financiële gevolgen van de werken exact te berekenen, maar het is een feit dat de verbeterde openbare ruimte bevorderlijk zal zijn voor de aantrekkelijkheid van de buurt.

De winkels moeten tijdens de werken toegankelijk en aantrekkelijk blijven. Ik ben er zeker van dat de heraanleg van de Elsensesteenweg de winkeliers geen windeieren zal leggen.

De MIVB bestudeert de verbinding van Elsene met het centrum van Brussel en het Centraal Station. Het traject zou mogelijk langs het Koningsplein lopen. Het is immers de bedoeling dat de toekomstige tramlijn 71 van Elsene naar het Centraal Station rijdt en vervolgens zijn weg voortzet naar het Noordstation en Tour & Taxis.

candidatures pour l'étude a été lancé. Il s'agit d'une étude portant sur différents aspects, qui a été préparée de concert avec le maître-architecte. L'étude débutera par la rédaction d'un masterplan ; une étude de mobilité ainsi qu'une analyse du paysage et de l'urbanisme seront également réalisées pour l'implantation du tram. Ensuite, il sera procédé au développement du projet et à la rédaction du permis d'urbanisme. Enfin, viendront les contributions au processus de communication et de participation durant toutes les phases du projet, la rédaction du cahier des charges et l'encadrement des travaux.

Actuellement, nous récoltons un grand nombre d'informations sur le chantier pour le tronçon entre la porte de Namur et la place Flagey. L'objectif est de fournir le plus tôt possible des précisions sur le type de travaux, leur impact, les mesures d'accompagnement possibles afin de limiter les nuisances.

Différents scénarios pourront être envisagés pour l'organisation du chantier et ceux-ci feront l'objet d'une concertation avec les intéressés. C'est une expérience unique. Normalement, une telle concertation n'est organisée qu'après l'obtention du permis et souvent même après la désignation de l'entrepreneur. Nous estimons cependant que des précisions doivent être apportées le plus rapidement possible pour les travaux réalisés sur un axe commercial aussi important.

Les deux pour cent prévus ne sont pas destinés à l'indemnisation directe des commerçants. Au contraire, ils seront utilisés pour réduire, autant que possible, l'impact du chantier sur l'animation de l'axe et des quartiers commerçants, notamment, en vue de préserver leur attractivité malgré les travaux. Il pourra s'agir de communications ou d'évènements spécifiques. Ces actions devront être élaborées en collaboration avec Atrium, la commune et les commerçants eux-mêmes.

Les indemnités accordées aux commerçants sont fixées par le cadre légal en vigueur. Le débat sur les interventions financières liées aux travaux de voirie est beaucoup plus large que le cadre de ce projet. Il n'est dès lors pas évident d'en calculer précisément l'impact, mais ce qui est clair, c'est qu'une voirie et un espace public rénovés et attrayants peuvent assurer l'avenir du noyau commercial.

Mevrouw Delforge, ik ben niet op de hoogte van de affiches waarop u kritiek hebt.

De informatiecampaagne is bedoeld om samen met de betrokkenen na te gaan hoe we het best te werk kunnen gaan. We hebben vastgesteld dat niet alle winkeliers per se tegen de vertramming zijn, maar dat ze bang zijn voor de overlast van lang aanslepende werken.

De testfase met de eigen bedding heeft vertraging opgelopen door problemen op de Elsensesteenweg. Na de heraanleg van de voetpaden moest de aannemer tot twee keer toe opnieuw aan de slag om slecht uitgevoerd werk te corrigeren.

Nu de heraanleg van de voetpaden definitief is voltooid, kan de testfase van start gaan. Het probleem is echter dat er binnenkort werken van start gaan op de Waverssteenweg.

Ik heb Mobiel Brussel en de MIVB gevraagd om het busverkeer op de Elsensesteenweg te bestuderen. Met de gemeente Elsene is afgesproken dat het Avanti-programma zal worden gevolgd.

De bussen rijden al vlotter sinds er op de Elsensesteenweg niet meer mag worden geparkeerd. Uit de test zal moeten blijken of dat volstaat.

In oktober hebben we 13 trams 4000 en 30 trams 3000 besteld. Ze worden tegen april 2015 geleverd.

De vergunningsaanvragen zijn bijna klaar. Ik kan u echter niet zeggen op welke datum we ze zullen indienen.

C'est également la raison pour laquelle, dans ce projet, comme je l'ai déjà mentionné, une attention particulière doit être accordée à l'attractivité du noyau commercial et à l'accessibilité des commerces pendant les travaux. Je suis convaincue de ce que le réaménagement de la chaussée d'Ixelles entraînera une revitalisation de ce quartier commerçant.

Quant à la connexion avec le centre et la gare Centrale, je vous ai récemment annoncé que la STIB étudiait des alternatives au projet qui est en cours de discussion - mais mis en attente -, à savoir le transit par la place Royale. Une telle connexion est indispensable, car la ligne de tram 71 devra rejoindre la gare Centrale, pour être ensuite prolongée vers la gare du Nord et la ligne de Tour & Taxis. Donc, le tronçon entre la Porte de Namur et la gare Centrale doit encore être étudié.

Mme Delforge, je ne suis pas au courant de la campagne que vous dénoncez.

La campagne d'information que nous avons lancée vise aussi à déterminer, avec les acteurs concernés, la meilleure façon de procéder. Nous avons constaté que les commerçants n'étaient pas tous, par principe, opposés au projet, mais qu'ils redoutaient les inconvénients liés à de longs travaux.

La phase test du bus a été retardée par des contretemps survenus sur la chaussée d'Ixelles. En effet, par deux fois après le réaménagement des trottoirs, nous avons dû remédier à des travaux mal effectués. Nous n'avons donc pas encore pu démarrer le test qui permettra d'évaluer l'amélioration apportée dans la circulation du bus et sa vitesse.

Cependant, les travaux étant à présent terminés, le test va pouvoir commencer.

Certes, il y aura bientôt de nouveaux travaux sur la chaussée de Wavre. Mais à Bruxelles, il y a des travaux sans arrêt.

Récemment, j'ai demandé à Bruxelles Mobilité et à la STIB d'examiner la circulation du bus dans la chaussée d'Ixelles. La convention avec la commune d'Ixelles indiquant que le critère retenu est celui de la vitesse Avanti, nous y serons particulièrement attentifs.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Voor het traject tussen Delta en Buyl loopt er naar uw zeggen een oproep tot studievoorstellen. Waarom precies tot Buyl? Ik neem aan dat de problemen zich eerder ter hoogte van de brug voordoen en dat de studie daarover zal gaan.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *We werken momenteel aan het traject tussen de Naamsepoort en het Flageyplein. Van het Flageyplein zal tram 71 over bestaande rails richting Buyl sporen, waar een verlenging richting Delta moet worden aangelegd. Vandaar de studie.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Moet de studie een oplossing voor de technische problemen met de brug omvatten?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het project houdt wel degelijk rekening met de inrichting van de Fraiteurbrug.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Er wordt dus rekening mee gehouden in de oproep die u gedaan hebt.*

Le bus circule mieux depuis la suppression des places de stationnement sur la chaussée d'Ixelles. Le test devra démontrer si cet aménagement est suffisant.

En octobre dernier, nous avons commandé 13 trams 4000 et 30 trams 3000. Leur livraison interviendra d'ici avril 2015. Ils viendront compléter le potentiel nécessaire à la desserte en trams prévue pour la chaussée d'Ixelles.

Nous terminons l'élaboration des permis. Je ne peux pas encore vous annoncer la date de leur introduction.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- J'ai bien intégré les différentes phases des différents scénarios que vous évoquez. Au sujet de Delta, vous dites qu'un appel à candidatures pour une étude a été lancé concernant le segment séparant Delta et Buyl.

Au vu de l'information donnée, compte tenu des tronçons existants, pourquoi cela s'étend-t-il jusqu'à Buyl ? J'imagine que le problème se situe plutôt au niveau du pont et que l'étude porte sur cet aspect-là...

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous travaillons actuellement sur la partie comprise entre la Porte de Namur et la place Flagey. Or, il y a déjà des rails sur tout un autre tronçon. Le tram 71 suivra donc les rails qui vont jusqu'à Buyl, à partir d'où il conviendra de préparer un nouveau segment en direction de Delta. C'est pour cette raison qu'une étude doit être lancée.

Mme Viviane Teitelbaum.- Les problèmes techniques posés par le pont sont-ils inclus dans cette étude ou allez-vous avancer dans le projet sans résoudre les problèmes techniques qui se posent ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme je l'ai dit au début, l'aménagement comprend le pont Fraiteur.

Mme Viviane Teitelbaum.- Cet aspect est donc pris en compte dans l'appel à projets que vous avez lancé.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Inderdaad. Het bedrag van 53 miljoen euro omvat de totale kost voor de vertramming van lijn 71, met inbegrip van de aanpassingen aan de Fraiteurbrug.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De mobiliteit verloopt vlotter in het heraangelegde deel van de Elsensesteenweg. De werkzaamheden zijn echter nog niet afgerond, zo blijkt uit de problemen met de trottoirs.*

Het laatste deel van lijn 71, van de Naamsepoort tot het stadscentrum, lijkt niet in de begrote 53 miljoen euro te zijn inbegrepen. Daar zou de vertramming de stedenbouw en de levenskwaliteit in het gedrang brengen. Tijdens onze besprekingen in de commissie werd duidelijk waarom dat deel van het project vertraging oploopt. Kan het project worden uitgevoerd zonder oplossing voor het laatste deel van lijn 71?

Er moet een antwoord komen op die vraag. De huidige buslijn loopt immers wel tot het stadscentrum, al laat de reistijd hier en daar te wensen over.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De regering heeft gevraagd om een alternatieve route tussen de Naamsepoort en het stadscentrum in overweging te nemen. Misschien keren we wel terug naar het eerste voorstel. Het bedrag voor het laatste deel van lijn 71 moet ingeschreven worden in de begrotingen van de MIVB en Mوبiel Brussel, maar dat zou geen probleem mogen zijn. De bedoeling is om het tram 71-project in zijn geheel tot een goed einde te brengen.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Tout à fait. Dans le montant des 53 millions d'euros qui est le coût total prévu pour le projet de tramification de la ligne 71, l'aménagement devant être réalisé sur le pont Fraiteur est inclus.*

Mme Viviane Teitelbaum.- *D'accord. Progressons sur l'itinéraire. La partie réaménagée de la chaussée d'Ixelles offre une amélioration de la mobilité. Cette dernière varie évidemment en fonction des heures. Des travaux sont cependant toujours en cours. J'en veux pour preuve les problèmes qui subsistent au niveau des trottoirs.*

J'en viens au dernier tronçon du parcours du 71, qui constitue aujourd'hui une ligne complète. D'après ce que j'entends, la dernière phase allant de la porte de Namur au centre-ville ne semble pas comprise dans les 53 millions d'euros prévus. Il est vrai que la partie qui descend vers les Beaux-Arts pose problème puisque la tramification nuirait nettement à l'urbanisme et à la qualité de vie.

Au fil de nos discussions au sein de cette commission, j'ai bien compris pourquoi ce projet avait été retardé à cet égard. Serait-il possible que le projet actuel soit mis en oeuvre sans que les solutions pour cette dernière partie soient trouvées et que le budget global soit dégagé ?

Il est important de répondre à cette question car, actuellement, avec le bus, nous disposons d'une ligne complète. Certes, elle est à certains endroits plus lente que souhaité mais elle a le mérite d'exister.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Par rapport au projet annoncé, le gouvernement a demandé d'envisager une alternative possible entre la porte de Namur et le centre-ville. Peut-être reviendra-t-on au premier projet, qui est resté sur la table jusqu'à ce que la Commission royale des monuments et des sites émette certaines remarques. La question est en cours d'examen. Le montant prévu pour cette partie doit être prévu dans le budget de la STIB et de Bruxelles Mobilité mais, selon nos calculs, cela ne devrait pas poser de problème. Le but est bien d'aller au bout du projet lié au tram 71.*

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Wat de zwarte lintjes betreft, die worden blijkbaar gebruikt door mensen die niets te maken hebben met de volksvertegenwoordigers of uzelf.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de microscheuren in de metrostellen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de tekenen van vroegtijdige slijtage van de metrostellen van het type BOA".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "De vroegtijdige slijtage van de metrostellen van het type BOA".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *De informatie in de pers is bijzonder verontrustend. Er zouden immers microscheuren zijn aangetroffen in de metrostellen van het Boatype die onlangs door de MIVB werden aangekocht.*

De nieuwe metrostellen zijn blijkbaar niet slijtvast. Ik wil graag meer informatie over de reële toestand van de Boametrostellen evenals de garantie dat het materiaal in goede toestand is en perfect werkt.

Blijkbaar moet er om de twee dagen een Boa worden gedepanneerd. Klopt dat? Het materieel is

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Concernant le ruban noir, j'ai bien compris qu'il s'agit d'une initiative de certaines personnes qui n'ont rien à voir ni avec les politiques : ni avec les députés, ni avec vous.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "les microfissures décelées sur les rames de métro".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "l'usure précoce des rames de métro Boa".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "les signes de vieillissement prématuré sur les rames de métro de type Boa".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- L'information diffusée par la presse a de quoi inquiéter les usagers du métro bruxellois. En effet, ils ont pu lire que "des microfissures sont relevées sur les rames de métro Boa acquises récemment par la STIB".

Sans vouloir évoquer une inquiétude teintée de catastrophisme, il semblerait que les nouvelles rames de métro vieillissent mal. J'aimerais avoir quelques assurances quant à l'état réel des rames de métro Boa et avoir de façon non équivoque la garantie que le matériel est en parfait état de fonctionnement.

wellicht nog onder garantie. Vallen de kosten onder de garantie?

Dit type metrostellen werd wellicht ook aan andere netwerken geleverd. Werden er gelijkaardige gebreken vastgesteld op buitenlandse netwerken?

Klopt het dat de Boametrostellen microscheuren vertonen? Hoe vaak werd dat vastgesteld op de treinstellen in gebruik?

Klopt het dat er gemiddeld om de twee dagen een Boa pech heeft? Worden alle technische interventies op het materieel gedekt door de garantie?

Beschikt de MIVB over vergelijkende informatie inzake afwijkingen van hetzelfde soort materieel op andere netwerken?

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

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Gaat het wel om voortijdige slijtageproblemen? Waarom worden er in dat geval vaker microscheuren aangetroffen in nieuwe dan in oude stellingen?*

Hoe lang worden herstellingen van microscheuren en andere gebreken gedekt door de garantie? Het is uit den boze dat dergelijke problemen de duur van de garantie te buiten gaan, waardoor uiteindelijk de MIVB zelf voor de herstellingen opdraait.

Hoe vaak moeten de Boa-stellen worden gedepanneerd, vergeleken met de oude stellingen?

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Volgens een getuigenis van een MIVB-medewerker in de pers*

En effet, il semblerait qu'en moyenne, tous les deux jours, un Boa doit être dépanné. Sur ce point, nous aimerions aussi avoir une réponse au sujet du fonctionnement des véhicules et savoir s'il est exact que ces pannes sont observées de façon assez régulière. De plus, une garantie doit exister sur ce matériel et nous apprécierions de savoir si le taux de l'intervention est couvert par ladite garantie.

Ce type de rames a certainement été livré à d'autres réseaux. Dès lors, des phénomènes similaires ont-ils été observés sur des réseaux étrangers faisant appel au même constructeur ?

Par conséquent, j'aimerais savoir s'il est exact que les rames Boa du métro présentent des microfissures ? Combien de fois ce phénomène a-t-il été relevé sur les rames en service ?

Est-il exact qu'en moyenne, une rame Boa tombe en panne en moyenne tous les deux jours ? Toutes les interventions techniques apportées au matériel sont-elles prises en charge par la garantie ?

Enfin, la STIB dispose-t-elle d'informations comparatives des anomalies observées sur le même type de matériel sur d'autres réseaux ?

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

Mme Céline Delforge.- Si l'apparition des microfissures est avérée, pouvez-vous nous expliquer pourquoi l'apparition de celles-ci est plus rapide sur les nouvelles rames que sur les anciennes ?

En cas de problème avéré, quelle est la durée de la garantie qui couvre la prise en charge des réparations de ces microfissures et autres avaries ? Il ne faudrait pas que des problèmes de conception de ce matériel roulant se prolongent au-delà de la garantie du constructeur et que la STIB doive ensuite prendre en charge les réparations.

À titre de comparaison, quelles sont les fréquences de dépannage pour les Boa et les anciennes rames ?

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

M. Hervé Doyen.- D'après le témoignage d'un employé de la STIB, relayé dans la presse au début

zouden de Boa's minder sterk zijn dan de oude modellen. Ze zouden regelmatig moeten worden gedepanneerd en vertonen al na vijf jaar microscheurtjes, terwijl dat bij oudere modellen slechts na twintig jaar is. Metrostellen van het Boatype zijn zeer nuttig omdat ze een grote capaciteit hebben en zodoende het wegennet ontlasten. De veiligheid van de reizigers moet echter de eerste prioriteit zijn en de informatie in de pers is onrustwekkend. De technische problemen zorgen ook voor haperingen in de dienstverlening.

In 2004 heeft de MIVB een bestelling van 121 miljoen euro geplaatst voor 15 snellere, grotere en stillere metrostellen. Om die investering rendabel te maken, zouden de stellen ook steviger moeten zijn. Volgens de MIVB doen er zich geen ongewone problemen voor en kwam de veiligheid van de reizigers op geen enkel moment in gevaar. Ook is de fabrieksgarantie nog steeds van toepassing en heeft de Spaanse constructeur CAF alle defecte onderdelen vervangen.

De MIVB zou ook een studie hebben besteld. Wie heeft dat beslist? Hoeveel zal ze kosten? Wie zal ze uitvoeren? Vanwaar dit initiatief als er geen problemen zijn?

Hoeveel Boastellen zijn er momenteel operationeel? In welke mate is het aantal herstellingen voor die metrostellen gestegen?

Hoe lang geldt de waarborg? Vallen de kosten volledig voor rekening van de constructeur, met inbegrip van de werkuren en de vervangingsstukken? Zijn er nieuwe bestellingen geplaatst bij de Spaanse constructeur CAF?

de ce mois, les rames de métro dites Boa, commandées à partir de 2007, se révéleraient être moins solides que les anciens modèles. Le témoin affirme que ces rames doivent être régulièrement dépannées et que des microfissures sont apparues un peu partout dans les châssis après seulement cinq ans d'utilisation, contre vingt ans pour les anciennes rames.

Il n'est pas ici question de mettre en cause le principe même de l'acquisition de rames de type Boa, dont la grande capacité est un outil important permettant la fluidification du trafic et la décongestion de notre réseau de transport en commun et routier.

Cependant, les informations relayées jettent le doute quant à la qualité, la solidité et la fiabilité de ces rames de nouvelle génération. Notre priorité absolue doit être avant tout d'assurer la sécurité des usagers de la STIB sur l'ensemble du réseau ainsi qu'un service fiable, performant et régulier. Dans ce contexte, la multiplication des pannes, interventions et réparations sur ces rames pourtant très récentes est un mauvais signal.

Pour rappel, les rames Boa représentent un investissement considérable. Une commande atteignant 121 millions d'euros a été passée en 2004 pour l'acquisition de quinze rames de métro plus silencieuses, plus rapides et plus spacieuses. Afin de rentabiliser l'investissement de la Région et de la STIB, il serait préférable que celles-ci soient également plus solides.

Suite au témoignage recueilli, la porte-parole de la STIB a assuré qu'aucun dégât inhabituel n'était à signaler et que la sécurité des usagers n'était pas menacée. Les rames seraient toujours sous garantie du constructeur et ce dernier, le groupe espagnol CAF, remplacerait systématiquement les pièces défectueuses. Une étude aurait par ailleurs été commanditée par la STIB.

Mes questions portent à la fois sur l'étude citée dans l'article, dont les tenants et les aboutissants restent opaques, et sur les problèmes techniques que rencontrent les rames de type Boa.

Par quel organe cette étude est-elle menée ? Quel est son coût ? Qui l'a commanditée ? Quand cette décision a-t-elle été prise ? Si aucun problème relevant n'est attribué à ces rames, pour quelles

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Op dit moment zijn er 21 stellen van het Boatype operationeel. De metrostellen moeten gemiddeld 2,6 keer per maand worden gedepanneerd, tegenover 7,7 keer voor de oudere metrostellen. Reparaties worden doorgaans 's nachts uitgevoerd zodat de beschikbaarheid niet in het gedrang komt.*

Het klopt dat 11 van de 252 draaistellen microscheuren vertonen op bepaalde plaatsen in het chassis. Die vallen onder de bijzondere garantie op het chassis van draaistellen, die vijf jaar geldig is vanaf de volledige voorlopige oplevering.

Er zijn drie soorten garanties opgenomen in het contract met de fabrikant: de globale garantie op beschikbaarheid, de bijzondere garantie op bepaalde onderdelen en de garantie op verborgen gebreken. Voor het eerste lot van 15 stellen vallen de Boa's sinds 2010 niet langer onder de globale garantie, en sinds een jaar geldt dit ook voor de 6 stellen van het tweede lot. Niet alleen Brusselse metrostellen kampen met microscheuren. De onderhoudsreglementen van de fabrikant leggen vanaf de indienststelling dan ook een regelmatige controle van het chassis van de draaistellen op.

Toezicht en corrigerende of preventieve maatregelen zijn de belangrijkste taken van de onderhoudsafdelingen in alle metronetwerken. Dankzij die controles kunnen de scheuren in een vroeg stadium worden opgespoord en hersteld.

raisons l'avoir commanditée ?

Combien de rames Boa "opérationnelles" circulent actuellement sur le réseau métropolitain bruxellois ? Quelle est l'évolution de la fréquence d'interventions et de réparations sur ces rames ?

Quelle est la durée de garantie d'un Boa ? Les frais sont-ils entièrement à charge du constructeur, main-d'œuvre et pièces de remplacement incluses ? De nouvelles commandes ont-elles été effectuées auprès du constructeur espagnol CAF ?

Discussion conjointe

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- À l'heure actuelle, les 21 rames de type Boa dont dispose la STIB sont opérationnelles. Contrairement à ce que Mme Teitelbaum affirme, une rame de ce type ne tombe pas en panne "en moyenne tous les deux jours" mais en moyenne 2,6 fois par mois contre 7,7 fois par mois pour les anciennes générations de rames. Si des interventions doivent être effectuées, elles se déroulent en général de nuit, ce qui limite l'impact sur la disponibilité des rames.

Il est exact que les bogies de quelques rames Boa ont présenté des microfissures dans une zone spécifique de leur châssis. Sur les 252 bogies équipant les 21 rames Boa, 11 bogies ont présenté une microfissure. Ces microfissures sont couvertes par la garantie particulière sur les châssis des bogies, qui est de cinq ans à compter de la réception provisoire complète.

Trois types de garanties sont prévus dans le contrat avec le constructeur : la garantie globale de disponibilité, la garantie particulière sur certains organes et la garantie sur les vices cachés. Les Boas ne sont plus sous garantie globale depuis 2010 pour le premier lot de quinze rames et depuis environ un an pour les six rames du deuxième lot. Le cas de ces microfissures est couvert par la garantie particulière sur les châssis des bogies (garantie de 5 ans à compter de la réception provisoire complète).

Ce type de problèmes de microfissures n'est pas spécifique au métro bruxellois, qu'il s'agisse des rames récentes ou plus anciennes. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les politiques de maintenance

De metro van de MIVB behoort tot de IUOV (Internationale Unie van het Openbaar Vervoer) en sinds 2010 ook tot de groep Novan die bestaat uit 30 metronetwerken uit alle continenten. Dergelijke fenomenen blijken wel vaker voor te komen en blijven niet beperkt tot één fabrikant. Dankzij de contacten binnen IUOV en Nova kunnen er bovendien goede praktijken worden uitgewisseld.

Het metrodepartement van de MIVB bestelde in 2012 een studie om gespecialiseerde technische analyses uit te voeren en de MIVB te helpen bij de evaluatie van de oplossing die de fabrikant heeft voorgesteld. Vinçotte was het studiebureau en de kosten bedroegen 9.850 euro. Het is in de sector courant om in dergelijke gevallen een onpartijdig deskundig oordeel in te winnen.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Er zouden dus microscheuren zijn aangetroffen in 11 draaistellen. Geldt dat ook voor stellingen van andere netwerken? Wat is de verklaring van de fabrikant hiervoor?*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

dictées par les constructeurs prévoient, depuis la mise en service jusqu'à la mise au rebut, un contrôle fréquent de l'état des châssis des bogies.

La surveillance et la mise en œuvre de mesures correctives ou préventives de renforcement fait dès lors partie des missions essentielles des départements de maintenance du matériel roulant dans tous les réseaux métro. Le développement des contrôles permet de détecter à un stade très précoce les éléments qui conduisent à lancer une campagne de prise en main d'un type de fissure.

Le métro de la STIB fait partie de l'Union internationale des transports publics (UITP) et, depuis 2010, du groupe de benchmarking Nova rassemblant 30 réseaux de métro répartis uniformément sur tous les continents. Les relations entre la STIB et ces réseaux confirment que ce type de situation est effectivement courant. Il ne s'agit pas d'un phénomène lié à un constructeur en particulier. Les types de problèmes sont sans corrélation avec leur constructeur. En outre, les contacts entrepris par la STIB permettent d'échanger les bonnes pratiques en la matière.

Au premier semestre 2012, le département technique de l'unité métro de la STIB a décidé de commander une étude afin de réaliser les analyses techniques spécialisées et d'assister la STIB pour la validation de la solution proposée par le constructeur des rames.

Le système est validé par un organisme indépendant et externe à la STIB afin de garder toute impartialité dans les décisions. Cette démarche par laquelle il est fait appel à un regard externe est couramment appliquée. L'étude a été réalisée par Vinçotte et son coût est de 9.850 euros. Il s'agit d'un processus utilisé couramment par le département technique de l'unité métro de la STIB.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Si je vous comprends bien, des microfissures auraient été relevées sur 11 bogies. A-t-on observé ces phénomènes sur les rames d'autres réseaux ? Le fournisseur a-t-il apporté une explication à ce problème ?

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

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Met het oog op een strikte naleving van de normen zijn er wellicht duidelijke procedures vastgelegd, waardoor de constructeur niet kan weggkomen met ontwerpfouten.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Bij alle constructeurs werden al microscheurtjes opgemerkt. Het is een bekend fenomeen, dat niet beperkt blijft tot de Brusselse metro.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de plannen voor een aanlegsteiger aan het kanaal".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Recent berichtte de pers dat er geen rekening zou zijn gehouden met het advies van de bouwmeester van het gewest over de plannen voor een aanlegsteiger aan het kanaal. Volgens hem zal het project over tien jaar achterhaald zijn en getuigt het van een gebrek aan visie. Dat roept vragen op over de manier waarop beslist wordt over de aanleg van infrastructuur met een zekere levensduur.*

Het zou goed zijn als er projecten gerealiseerd werden in de haven, zodat bedrijven er zich komen vestigen en de verwaarloosde zones een nieuwe adem krijgen. Ondanks de nieuwe brug over het kanaal ter hoogte van de Picardstraat, ligt het deel van de Havenlaan tussen de Sainteletteplein en het Redersplein er verwaarloosd bij door de teloorgang van de activiteiten. Bovendien zitten de

Mme Céline Delforge.- Je suppose que le dispositif est a priori assez serré et qu'il existe une procédure bien établie pour s'assurer que les normes sont bien respectées et qu'il n'y ait pas de risque ou de problème de conception non couvert par le constructeur.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ces microfissures sont observées chez tous les constructeurs. C'est un phénomène que l'on connaît et que l'on prend techniquement en charge. Ce n'est donc absolument pas spécifique au métro bruxellois.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le projet d'embarcadère sur le canal".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Une récente déclaration parue dans la presse fait état d'un projet d'embarcadère dont la réalisation n'a pas tenu compte d'avis émis par le maître-architecte de la Région. Ce projet deviendrait obsolète dans une dizaine d'années et manquerait d'une certaine vision. Cela suffit à susciter une série de questions sur la façon de prendre une décision pour des chantiers portant sur des ouvrages devant avoir une certaine durée.

On apprécierait de voir de beaux projets se concrétiser au port afin d'attirer de nouvelles entreprises et de redynamiser certaines zones un peu délaissées. Certes, le pont enjambant le canal à hauteur de la rue Picard va créer un renouveau que nombre d'entreprises attendent avec impatience, mais on est assez surpris de voir la zone de l'avenue du Port entre la place Saintelette et la place des

plannen om een deel van de havendiensten aldaar in een nieuw gebouw onder te brengen in het slop.

Welke aanlegsteiger komt er aan het kanaal en welk doel zal die hebben? Is de aanleg opgenomen in de havenbegroting?

Verloopt de aanleg van de brug over het kanaal volgens de planning?

Wanneer wordt er geredieerd aan de verwaarlozing van de zone tussen het Saincteletteplein en het Redersplein?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Om tegemoet te komen aan de groeiende vraag naar cruisevaarten heeft de Haven, in samenwerking met Brussel-Stad en het gewest, beslist om een passagiersterminal in de voorhaven te bouwen. De aanlegsteiger zal bestaan uit een 240m lange ponton op de linkeroever, langs de Vilvoordsesteenweg, ter hoogte van de Meudonpaviljoenen. Die zijn sinds maart 2013 beschermd en zullen worden ingericht om toeristen te ontvangen. De Vilvoordsesteenweg zal worden aangepast om de snelheid en het lawaai over de volledige lengte van de kade te verminderen.*

Het adviescomité, samengesteld uit de verschillende partijen en voorgezeten door de bouwmeester, heeft een adviesbureau geselecteerd voor het project, dat gefinancierd wordt via de dotatie stedelijke integratie van de Haven over een

Armateurs devenir un lieu où les activités ont cessé d'exister, laissant place à des bâtiments tagués et des terrains en piètre état.

N'était-il pas question d'une construction à proximité du siège social du Port, dont une partie aurait été occupée par les services du Port ? Manifestement, rien ne semble bouger. Ce manque d'entretien rend la zone fort peu attrayante, avec des immeubles quasi à l'abandon, favorisant de multiples dégradations, face à l'imposant bâtiment de Tour & Taxis.

Quel embarcadère est-il question de construire sur le canal ? À quelle fin ?

Cette réalisation est-elle inscrite au budget du Port ?

L'exécution du projet du pont enjambant le canal suit-elle les prévisions initialement annoncées ?

Pourquoi la zone de l'avenue du Port entre la place Sainctelette et la place des Armateurs reste-t-elle quasi à l'abandon ?

Quel est le réel calendrier fixé pour redonner vie à cette partie de l'avenue du Port ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'article que vous mentionnez n'a pas repris correctement les propos tenus par le maître-architecte. C'est en tout cas ce que ce dernier nous a affirmé. En réalité, l'embarcadère mentionné dans l'article concerne le terminal pour passagers à l'avant-port.

Afin de répondre à la croissance du marché des croisières fluviales, le Port, en collaboration avec la Ville de Bruxelles et la Région, a décidé de construire un terminal pour passagers. L'embarcadère consistera en un quai de 240m de long et sera construit à l'avant-port, en rive gauche, le long de la chaussée de Vilvorde à la hauteur des pavillons Meudon. Ceux-ci, classés depuis mars 2013, seront aménagés pour accueillir les touristes.

La chaussée de Vilvorde fera l'objet d'adaptations visant à réduire la vitesse et le bruit sur toute la

periode van tien jaar.

De ponton zou in de lente 2016 in dienst kunnen worden genomen.

Er wordt ook hard gewerkt aan de opwaardering van de zone rond het Becodok. Beliris rondt momenteel de toewijzing van de opdracht af en Leefmilieu Brussel denkt aan tijdelijke activiteiten.

De Haven heeft een projectoproep uitgeschreven voor wateractiviteiten in het Becodok en verwacht de vergunningsaanvraag voor een materialendorp aan het Vergotedok tegen juli.

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

longueur du quai.

Suite à un marché public de services, le comité d'avis composé des différentes parties et présidé par le maître-architecte a sélectionné un bureau d'études pour ce projet. Le budget pour la réalisation du quai sera financé par la dotation intégration urbaine du port de Bruxelles sur une période de 10 ans.

En fonction de l'évolution du marché, deux extensions de quais, respectivement de 60m et 150m, pourront être réalisées en amont et en aval du quai, dont la mise en service est planifiée pour le printemps 2016.

En ce qui concerne la zone autour du bassin Béco, je peux vous dire que tout est mis en œuvre pour assurer sa revalorisation. Beliris finalise en ce moment la procédure d'attribution du marché pour les travaux à réaliser sur le quai et notifiera prochainement sa décision aux candidats. Le candidat retenu pourra ainsi entamer l'étude dans le courant des prochains mois.

Bruxelles-Environnement aurait d'ailleurs également désigné un bureau d'études chargé de formuler des propositions pour l'organisation d'activités temporaires dans la zone, afin d'animer quelque peu le quartier en attendant la création du parc.

Dans le même temps, le Port a lancé un appel à projets pour la surface d'eau du bassin Béco, dans le but de sélectionner de nouveaux projets qui doivent revitaliser la surface d'eau.

Enfin, le Port a introduit une demande de permis pour le village des matériaux au bassin Vergote. Ce village des matériaux permettra aux entreprises actives au bassin Béco de déménager au bassin Vergote, libérant ainsi le bassin Béco et permettant la création du parc. Le Port espère obtenir le permis d'ici juillet.

Les changements ne sont donc peut-être pas encore très perceptibles pour le moment au bassin Béco, mais la situation va rapidement évoluer dans toute cette zone.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Zijn de Meudonpaviljoenen eigendom van de Haven van Brussel? Hoeveel zullen de herinrichtingswerken kosten?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De paviljoenen zijn eigendom van Brussel-Stad en zullen in overleg met het gewest worden heringericht.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "het aanwervingsbeleid van het Gewestelijk Parkeeragentschap, parking.brussels".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (*in het Frans*).- *Onlangs werd een nieuwe directeur-generaal benoemd voor parking.brussels, dat binnenkort kantoren betreft in Molenbeek. Een aantal gemeenten zal een beroep doen op het agentschap bij het opstellen van hun gemeentelijk parkeeractieplan.*

Ondertussen neemt het agentschap personeel in dienst. De raad van bestuur zou eind februari een eerste organigram hebben goedgekeurd.

Hoeveel mensen werken momenteel voor parking.brussels? Wat zijn de regels in verband met de talenkennis? Is er een taalkader gepland?

Het agentschap zal ook mensen in dienst nemen om in de gemeenten die dat wensen, de betaling van de parkeertickets te controleren. De controleurs worden beter betaald bij het agentschap dan bij de gemeente en zullen dus gemakkelijk overtuigd kunnen worden om die overstap te maken.

Dit is een buitenkans voor de tewerkstelling van de Brusselaars. De jobs beantwoorden immers perfect

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Je remercie la ministre pour ces précisions. J'ai encore une question. Les tours Meudon appartiennent-elles au Port de Bruxelles ? Le cas échéant, a-t-on estimé le coût de réhabilitation de ces deux tours ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ces pavillons appartiennent à la Ville de Bruxelles et vont être réaménagés en collaboration avec la Région.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "la politique de recrutement de l'Agence régionale du Stationnement, parking.brussels".

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

M. Benoît Cerexhe.- L'Agence régionale de stationnement prend tout doucement ses quartiers. Un nouveau directeur général a été nommé récemment, ses bureaux trouveront prochainement place à Molenbeek, et plusieurs communes recourent ou vont recourir à ses services dans le cadre de l'élaboration de leur propre plan communal de stationnement. Donc, petit à petit, la mise en place de parking.brussels avance.

Elle recrute également du personnel pour lui permettre d'assumer le rôle qui lui est dévolu par l'ordonnance votée par notre parlement. Selon mes informations, un premier organigramme aurait été approuvé par le conseil d'administration de l'agence qui s'est tenu à la fin février dernier.

J'aimerais vous interpeller sur la politique de recrutement et le statut du personnel qu'engage et engagera à l'avenir parking.brussels. De combien de membres le personnel de parking.brussels est-il composé aujourd'hui ? Quelles sont les règles en matière de connaissance des deux langues officielles de la Région ? Un cadre linguistique est-

aan het profiel van de Brusselse werkzoekenden, op voorwaarde dat er geen overdreven taalvereisten gesteld worden.

Zal het agentschap eisen dat de controleurs de beide landstalen kennen en in welke mate?

Te strenge eisen zouden een bedreiging vormen voor de huidige gemeentelijke controleurs, die niet tweetalig zijn en die nochtans op termijn de overstap naar parking.brussels zouden kunnen doen. Hoe ziet u die overgang van het gemeentepersoneel naar het agentschap?

Welk administratief statuut zullen de personeelsleden hebben?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Parkeercontroleurs zijn vaak laaggeschoold en niet noodzakelijk tweetalig.*

il d'ores et déjà prévu ?

L'agence a également décidé de recruter du personnel de terrain pour contrôler le paiement des redevances de stationnement dans les communes qui vont ou qui lui ont délégué cette mission. À terme, les conditions de rémunération, qui sont plus favorables à parking.brussels que dans les communes, devraient attirer le personnel qui travaille aujourd'hui au contrôle du paiement des redevances de stationnement dans les communes vers l'agence.

Il s'agit clairement d'une opportunité pour l'emploi des Bruxellois, puisque ces fonctions de contrôle et de perception correspondent très bien aux particularités du marché du travail dans notre Région, pour autant que des exigences linguistiques ne viennent pas réduire de manière inconsidérée cette opportunité. On sait aujourd'hui quel est le niveau de connaissance linguistique des agents qui effectuent ce contrôle sur le terrain.

Une connaissance particulière des deux langues officielles de la Région est-elle exigée par la direction de l'agence pour l'engagement du personnel de terrain ? Si oui, quel est le niveau de connaissance requis ?

Pour ma part, si tel devait être le cas, j'y verrais une menace évidente pour les contrôleurs travaillant actuellement dans les communes, qui ne sont pas spécialement bilingues, et qui pourraient à terme être absorbés par parking.brussels. Comment envisagez-vous le passage du personnel communal vers l'agence au cas où une commune déciderait de confier cette mission à parking.brussels ?

De manière plus générale, c'est la question du statut administratif du personnel qui se pose aujourd'hui, ainsi que celle de la définition des cadres organique et linguistique.

Je remercie la ministre pour les réponses qu'elle apportera à ces questions.

Discussion

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

Mme Cécile Jodogne.- J'écouterai attentivement la réponse de la ministre concernant le cadre linguistique et les exigences demandées aux

Er dreigt concurrentie tussen het gewest en de gemeenten die de controle over het parkeerbeleid willen behouden. Het personeel in die gemeenten kiest mogelijk voor een aantrekkelijker contract bij het agentschap, waardoor de uitoefening van de controle in het gedrang kan komen.

Er zijn ook gemeenten die werken met concessiehouders. Indien het gewest beslist om te werken met personeel uit concessies zijn er dus drie verschillende statuten voor de parkeercontroleurs.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Momenteel bestaat het personeel van parking.brussels uit 7,3 voltijdse equivalenten: 1 van niveau A 5, 4 van niveau A 1, 1,3 van niveau B 1 en 1 van niveau C 1. Op korte termijn moet daar nog een adjunct-directeur-generaal bijkomen (A 4), evenals 2 mensen van niveau A 1, 1 van niveau B 1 en 1 van niveau C 1.

De regels inzake talenkennis zijn van toepassing, maar er is nog geen specifiek taalkader. Aangezien het om een gewestelijke dienst gaat, moet de dienst tweetalig zijn en niet het personeel.

Voor parkeerwachten gelden er geen taalvereisten, maar een basiskennis van de tweede landstaal is ook voor hen een troef. Als de basiskennis onvoldoende is, zal parking.brussels taalcursussen organiseren. Zo is de coördinator van de controles eentalig Franstalig, maar na zijn aantreden bij parking.brussels zal hij een cursus Nederlands volgen.

In tegenstelling tot het gewestelijk personeel (dus ook dat van parking.brussels) moet het gemeentepersoneel wettelijk gezien wel tweetalig zijn. Een overdracht naar het parkeeragentschap

employés qui travailleraient au contrôle du stationnement. En effet, il s'agit bien souvent de personnes qui ne possèdent pas beaucoup de qualifications et qui n'ont pas nécessairement la maîtrise des deux langues.

Je voudrais également insister sur l'aspect de concurrence entre les communes et la Région, surtout par rapport au personnel des communes qui décideraient de garder le contrôle du stationnement. Ces communes pourraient voir leur personnel fortement dégarni par des contrats plus alléchants. Au-delà du problème du transfert, ce problème-ci est peut-être encore plus crucial pour la fonction de l'exercice du contrôle.

Le troisième cas est celui des communes qui travaillent avec des concessionnaires. Si la Région décide de travailler avec du personnel employé dans des concessions, cela instaurerait un troisième régime de travailleurs et donc trois statuts différents pour le personnel de contrôle du stationnement.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Parking.brussels, anciennement nommée Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, prend peu à peu forme et les activités opérationnelles sont en cours de développement.

En ce moment, l'effectif de parking.brussels est composé de 7,3 équivalents temps plein (ETP), soit : 1 A 5, 4 A 1, 1,3 B 1, 1 C 1. À court terme, il est prévu de recruter un directeur général adjoint (A 4), ainsi que 2 A 1, 1 B 1 et 1 C 1.

Les règles en matière de connaissances linguistiques sont d'application pour ces fonctions, mais un cadre linguistique spécifique n'a pas encore été établi. Étant donné que nous parlons d'un service régional, c'est le bilinguisme du service et non du personnel qui est de mise.

Pour la fonction de gardien de parking, aucune exigence de bilinguisme n'est imposée. La connaissance de base de la deuxième langue nationale sera cependant considérée comme un atout.

Quoi qu'il en soit, parking.brussels se chargera d'organiser un cours de néerlandais ou de français

zou dus geen probleem mogen vormen.

De indienstneming van personeel voor parking.brussels gebeurt volgens de gewestelijke regels ter zake. Alle personeelsleden van parking.brussels zijn contractuelen. Het organieke kader werd niet gewijzigd.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Komt er een taalkader voor parking.brussels?*

Er bestaan dus geen taalvereisten voor de parkeercontroleurs. Dergelijke jobs moeten toevertrouwd worden aan Brusselse werkzoekenden. Precies daarom richtte de regering het referentiecentrum voor stadsberoepen op.

Ik ben het er mee eens dat de controleurs Nederlandse les moeten volgen, maar dan wel na hun indiensttreding. Het mag geen voorwaarde zijn voor hun indienstneming.

si la connaissance de base s'avère insuffisante. Pour exemple, le coordinateur recruté pour le contrôle du stationnement est unilingue francophone, mais suivra un cours de néerlandais dès son entrée en service au sein de parking.brussels.

Concernant le personnel des communes, sachez qu'en principe la loi veut qu'il soit bilingue. Être transférés vers un organisme régional est un atout pour ces travailleurs, parce qu'ils sont déjà tous bilingues.

Sachez en tout cas que ceux qui travailleront au sein de parking.brussels ne devront pas être bilingues. Leur recrutement suivra les mêmes principes que pour ceux qui sont recrutés directement au niveau régional.

En ce qui concerne le statut du personnel, tous les membres du personnel de parking.brussels sont contractuels. Comme prévu précédemment, le cadre organique n'a pas été modifié.

Je ne dispose pas de données relatives au niveau de paiement, etc.

Je pense ainsi avoir répondu à la plupart de vos questions.

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

M. Benoît Cerexhe.- Un cadre linguistique est-il en cours d'élaboration ?

Je note l'absence d'exigence linguistique pour les stewards chargés du contrôle. J'insiste sur le fait que de tels postes pourraient être confiés à des demandeurs d'emploi bruxellois. D'ailleurs, c'est également dans ce but que votre gouvernement a créé le Centre de référence pour les métiers de la ville.

J'y vois donc un vivier d'emplois pour les Bruxellois. Je partage votre idée de faire suivre des cours de néerlandais aux stewards, mais après leur engagement, car cela ne doit pas conditionner leur mise à l'emploi. Nous le savons, la quasi-totalité de ceux qui remplissent ces tâches aujourd'hui ne maîtrisent pas nos deux langues régionales. Essayons de rendre cette catégorie de postes accessible aux demandeurs d'emploi bruxellois. Faute de cela, où irions-nous ?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Er moet inderdaad nog een taalkader komen. De kennis van de tweede landstaal is voor de werkzoekenden een troef, maar geen verplichting.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de follow-up van het personeel van de MIVB dat in contact is geweest met asbest".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De MIVB heeft, net als vele andere bedrijven, tientallen jaren materiaal gebruikt dat kankerverwekkend asbest bevat.*

Naar aanleiding van een vorige interpellatie zei u dat de MIVB zich altijd proactief had opgesteld en zelfs wetteksten had voorgesteld. Dat blijkt echter niet te kloppen. In 1978 bestond er namelijk al een koninklijk besluit met maatregelen om arbeiders te beschermen tegen asbest. De MIVB is pas een stuk later maatregelen beginnen nemen. Bovendien bleef de MIVB ook in gebreke nadat er al een heleboel regels waren ingevoerd. Die houding kan je toch moeilijk proactief noemen.

Ik verwees eerder al naar een proces-verbaal waar werd beschreven hoe de MIVB in gebreke bleef inzake de verwerking van asbest. U antwoordde toen dat u dat proces-verbaal niet kende. Dat wil ik best geloven, maar sindsdien hebben de betrokken personeelsleden u uittreksels uit dat hallucinante document bezorgd.

Hebt u intussen het volledige proces-verbaal ontvangen van de audit van AIB Vinçotte International uit 2001? Zo ja, kunt u me een kopie

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Oui, un cadre linguistique doit être défini. Toutefois, s'agissant d'un service régional, le bilinguisme n'est pas obligatoire. L'apprentissage de l'autre langue constituera un atout et une opportunité pour les demandeurs d'emploi, mais pas une obligation.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le suivi des travailleurs de la STIB ayant été en contact avec de l'amiante".

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

Mme Céline Delforge.- *Mme la ministre, nous avons déjà eu l'occasion d'aborder ce problème une première fois. Vous savez comme moi que, pendant des décennies, la STIB, comme de nombreuses entreprises, a eu recours à des matériaux contenant de l'amiante. Nous nous sommes tous saisis du problème dès que la sonnette d'alarme a été activée.*

Vous aviez répondu à ma précédente interpellation que la STIB s'était toujours montrée proactive et avait même devancé les textes légaux. Informations prises, il s'avère que ce n'est pas du tout le cas, puisque, dès 1978, il existait un arrêté royal qui prévoyait déjà une série de dispositions pour protéger les travailleurs de l'asbeste et que les premières mesures ont été prises nettement plus tard. D'autre part, quand on voit une série de faits et de manquements qui ont été constatés bien après que toutes les législations aient été adoptées, je crois que le terme de proactivité est pour le moins optimiste.

Par ailleurs, j'avais évoqué lors de ma précédente interpellation un procès-verbal relevant des manquements relatifs au traitement de l'amiante au sein de la STIB. Vous m'aviez répondu ne pas savoir à quel procès-verbal je faisais référence. Je

bezorgen?

We moeten een onderscheid maken tussen personeelsleden die werden blootgesteld aan asbest in een tijd dat daarover nog geen wetgeving bestond en arbeiders die in contact kwamen met asbest op een moment dat daarover wél al regels uitgewerkt waren.

Het zou beter zijn indien we allemaal over dezelfde documenten beschikten.

Processen-verbaal van comités voor preventie en bescherming op het werk (CPBW) maken gewag van het uit metrotunnels verwijderen van buizen die asbest bevatten, door arbeiders van privébedrijven zonder adequate bescherming. Ik ben er al geen voorstander van om werk uit te besteden aan privébedrijven en al zeker niet in zulke gevallen.

In 2012 zou zoiets opnieuw zijn gebeurd. In 2006 zou het asbesthoudende materiaal zelfs tijdelijk op de perrons van metrostation Madou hebben gelegen.

Ik vraag me dan ook af hoe het zit met de controle van externe bedrijven die werken uitvoeren voor de MIVB. Het is betreurenswaardig dat de regelgeving over asbest niet wordt nageleefd en dat er onvoldoende voorzorgen worden genomen.

Als er zomaar asbest op de perrons van een metrostations ligt, wordt niet alleen de gezondheid van het personeel, maar ook die van de reizigers bedreigd.

Welke maatregelen hebt u of heeft de MIVB genomen om te weten te komen in welke gevallen de MIVB in gebreke is gebleven? Weet de MIVB met zekerheid welke personeelsleden precies in contact gekomen zijn met asbest?

Het is helemaal niet zo dat het Fonds voor de Beroepsziekten de voormalige werkgevers van de MIVB die in contact kwamen met asbest, volgt. Het zou om 310 werknemers gaan. Die mensen mogen niet opdraaien voor de nalatigheid van de MIVB!

Voormalige werknemers van de MIVB die gezondheidsproblemen krijgen omdat ze met asbest hebben gewerkt, moeten de boodschap krijgen dat de MIVB de kosten voor hun verzorging voor haar rekening zal nemen.

vous crois tout à fait. Depuis, des travailleurs concernés ont eu la proactivité de vous envoyer des extraits de ce procès-verbal. Il s'agit de la copie d'extraits assez hallucinants d'un audit établi par AIB Vinçotte en 2001, qui relève une série de manquements dans l'atelier Belgrade.

Disposez-vous du rapport complet de l'audit établi par AIB Vinçotte en 2001, relatif à l'atelier Belgrade ? Dans l'affirmative, pourriez-vous m'en faire transmettre une copie ?

Nous sommes manifestement face à deux cas de figure en ce qui concerne la STIB. un ou des travailleurs ont été exposés à une époque où il n'existait aucune disposition légale imposant des précautions particulières lors de contact avec de l'amiante, et l'autre où il apparaît que des procédures et dispositions réglementaires destinées à éviter la contamination des travailleurs n'auraient pas été respectées.

Il est toujours plus facile de travailler lorsqu'on reçoit des documents et qu'on en dispose : on sait au moins de quoi on parle et on parle tous de la même chose.

Des procès-verbaux de Comités pour la prévention et la protection au travail (CPPT) font état de retrait de tuyaux contenant de l'amiante dans des tunnels du métro par des entreprises privées extérieures à la STIB, sans mesures de protection ad hoc. Vous connaissez mon amour pour la sous-traitance, Mme la ministre, et ici nous pâtissons largement des conséquences de ce choix.

Pareils faits se seraient reproduits en 2012, il y a donc très peu de temps. En 2006, de l'amiante se serait carrément répandue sur les quais et les voies lors du retrait de conduits postaux à la station Madou !

Ainsi, se pose la question du contrôle des entreprises extérieures qui agissent pour le compte de la STIB dans les installations de celle-ci. D'autre part, on déplore les conséquences du non-respect des réglementations et de la non-prise de précautions.

Si j'apprends que de l'amiante s'est répandue sur des quais et des voies de métro, je pense aussi bien aux voyageurs qu'aux travailleurs. À ces derniers au moins, nous pouvons assurer un suivi et une

Wie is er verantwoordelijk voor dat arbeiders van privébedrijven nog niet zo lang geleden zonder bescherming asbesthoudend materiaal uit metrotunnels moesten verwijderen? Werd er een onderzoek gevoerd? Welke maatregelen worden er genomen opdat zoiets niet meer gebeurt?

Zowel in politiek als in menselijk opzicht is dit een moeilijk dossier. We kunnen het ons echter niet permitteren om onze verantwoordelijkheid niet te nemen!

Voormalige MIVB-werknemers die gezondheidsproblemen krijgen door contact met asbest, hebben recht op steun van hun voormalige werknemer.

Bespreking

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

De heer Jef Van Damme.- Ik sluit mij aan bij de terechte vragen van mevrouw Delforge.

protection, puisque nous connaissons leur identité.

Sur la base des nouveaux éléments entrés en votre possession et depuis ma dernière interpellation, pourriez-vous me dire quelles démarches ont été effectuées de votre part ou au sein de la STIB, afin d'établir les éventuels manquements survenus dans la période concernée ? De même, serait-il possible d'avoir l'assurance que tous les travailleurs ayant été en contact avec de l'amiante ont bel et bien été répertoriés ?

Par ailleurs, il semble que, contrairement à ce que vous m'affirmiez, le Fonds des maladies professionnelles n'organise aucune surveillance prolongée pour les anciens travailleurs de la STIB qui ont été exposés à l'amiante. Ils seraient 310 dans cette situation, mais même s'il n'y en avait qu'un, il n'y a aucune raison qu'il paie les conséquences de son poste à la STIB !

Dans tous les cas de figure, nous ne pouvons nous permettre de ne pas assurer aux travailleurs victimes de l'amiante la prise en charge de leur exposition à cette substance.

Enfin, pour ce qui concerne les faits plus récents relatifs aux agissements de sociétés privées opérant dans les tunnels du métro, des responsabilités ont-elles été établies ? Une enquête a-t-elle été menée ? Quelles suites ont-elles été données à l'incident ? Enfin, quelles dispositions sont-elles prises pour qu'un tel phénomène ne se reproduise plus ?

Il s'agit d'un dossier difficile, tant du point de vue politique qu'humain. Néanmoins, nous ne pouvons nous permettre de le prendre à la légère ou de nous voiler la face en choisissant la confortable voie de la fuite !

Dans un esprit collaboratif, nous pouvons faire en sorte que les gens ne soient pas deux fois victimes et bénéficient de l'assistance qu'ils sont en droit d'espérer de la part d'un employeur en général, et d'un pouvoir public en particulier.

Discussion

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je me joins aux questions de Mme Delforge.*

Dit is geen politieke discussie. Het gaat niet om het spel van meerderheid en oppositie. Het gaat om de gezondheid van mensen, werknemers en ex-werknemers van de MIVB, die duidelijkheid verdienen over hun gezondheidssituatie en die, als ze effectief ziek worden, alle financiële en andere steun verdienen die ze nodig hebben.

Op basis van uw eerste antwoord op vragen die mevrouw Delforge en ik enkele maanden geleden gesteld hebben, heb ik de indruk dat de MIVB zeer defensief reageert. Eigenlijk wimpelt ze elke verantwoordelijkheid af. Dat is misschien een begrijpelijke eerste reflex, maar op lange termijn is dit niet de juiste houding.

Misschien kan een open debat hier helpen om voor iedereen meer duidelijkheid te creëren over de werkelijke toestand. Ik roep u dus op om verder te gaan dan het antwoord van de MIVB en te bekijken of er geen extra inspanning van de MIVB nodig is en of er in het verleden geen fouten zijn gemaakt, die overigens los staan van uw verantwoordelijkheden of die van de leidinggevenden van de MIVB vandaag, maar waar u wel iets aan kunt doen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het gaat hier in de eerste plaats om een menselijke problematiek. Het is echter nogal gemakkelijk om te stellen dat dit geen politieke discussie is en dat men elkaar rond dergelijke thema's geen vliegen mag afvangen. U beschuldigt de MIVB van een defensieve houding en bent bijzonder tegenstrijdig in uw goede aanbevelingen.

(verder in het Frans)

Bij de werken in de metrostations en metrotunnels werd inderdaad asbest gebruikt, maar dat was niet met opzet en het was vroeger een gangbare praktijk. De gevaren van asbest kwamen pas jaren later aan het licht. Mوبiel Brussel heeft een inventaris opgesteld van alle gekende asbest in haar infrastructuur.

De werken voor asbestverwijdering werden toevertrouwd aan gespecialiseerde externe bedrijven die aan dezelfde regels van medisch toezicht onderworpen zijn als alle andere Belgische

Il s'agit de la santé de travailleurs et d'anciens travailleurs de la STIB, et pas d'une discussion politique. Ces personnes méritent que la clarté soit faite sur leur état de santé. Si elles deviennent effectivement malades, elles doivent bénéficier de soutiens, notamment financiers.

Les réponses que vous avez fournies il y a quelques mois me donnent à penser que la STIB réagit de manière très défensive, rejetant toute responsabilité. Ce n'est pas la bonne attitude, même si c'est peut-être un premier réflexe compréhensible.

En débattre ouvertement ici pourrait peut-être aider à clarifier la situation. Je vous invite donc à dépasser le cadre de la réponse de la STIB et à voir s'il ne convient pas qu'elle fasse des efforts supplémentaires ou si des fautes n'ont pas été commises par le passé. Elles ne sont ni de votre responsabilité, ni de celle des dirigeants actuels de la STIB, mais cela ne doit pas vous empêcher d'agir.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Il s'agit avant tout d'une problématique humaine. Il est un peu facile d'affirmer que ce n'est pas une discussion politique. Vous accusez la STIB d'adopter une attitude défensive et vous émettez des recommandations contradictoires.*

(poursuivant en français)

Le fait que des travailleurs ont été en contact avec de l'amiante est lié à l'histoire de la STIB. Des travaux ont été réalisés dans les stations et tunnels du métro sous la direction de Bruxelles Mobilité et dans le cadre de l'accord Beliris. De l'amiante a effectivement été utilisé, mais pas à dessein. Cette pratique était généralisée. Les graves nuisances liées à l'amiante ont été révélées il y a plusieurs années. Bruxelles Mobilité a dressé un inventaire complet de la présence d'amiante dans ses installations. Il est disponible auprès de cet organisme.

werkgevers.

Sinds uw laatste interpellatie werd het sociaal overleg binnen de MIVB voortgezet. Op 6 februari jongstleden vond een informatievergadering inclusief debat plaats met een beperkte delegatie van het comité voor preventie en bescherming op het werk en een panel experts. Bovendien zijn de directie van de MIVB en de vakbonden overeengekomen om de definitieve lijst vast te leggen van werknemers die onder verlengd medisch toezicht staan voor dit risico. De werknemers werden reeds verzocht na te kijken of ze op de lijst staan. Momenteel analyseert de arbeidsgeneeskundige dienst de aanvragen en voegt ze eventueel werknemers aan de lijst toe. Eind maart zal de lijst definitief zijn, aangezien geen enkele werknemer vandaag nog aan asbest blootgesteld wordt.

De MIVB verzekert een medische follow-up van haar werknemers die potentieel aan asbest blootgesteld geweest zijn. Wanneer een werknemer het bedrijf verlaat, wordt het medisch toezicht overgenomen door het Fonds voor de Beroepsziekten. U kunt daar inlichtingen vragen over de geldende procedures.

Dat systeem werd ingevoerd in overleg met de vakbonden en experts. We zullen bovendien zo snel mogelijk de lijst met risicopersonen voltooien.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *U hebt geen antwoord gegeven op een aantal van mijn vragen over de tekortkomingen die uit audits zijn gebleken.*

Voor de verwijdering van asbest wordt een beroep gedaan op gespecialiseerde bedrijven. Dat is goed

Les travaux d'enlèvement de l'amiante ont été confiés à des entreprises externes spécialisées en la matière et soumis, comme tous les employeurs belges, aux mêmes règles de surveillance médicale de leurs travailleurs.

Depuis votre dernière interpellation, la concertation sociale s'est poursuivie à la STIB. Une réunion d'information et de débat réunissant une délégation restreinte du Comité pour la prévention et la protection au travail (CPPT) et un panel d'experts a eu lieu à la STIB le 6 février dernier. En outre, la direction de la STIB et les organisations syndicales se sont mises d'accord pour dresser la liste définitive des travailleurs soumis à la surveillance médicale prolongée pour ce risque. Un appel aux travailleurs souhaitant que l'on vérifie leur présence sur cette liste a été lancé. Le service de médecine du travail analyse et vérifie les demandes, et ajoute éventuellement des travailleurs à ce document. Fin mars, la liste sera définitive, car aucun travailleur n'est encore susceptible d'être exposé à l'amiante à ce jour.

Enfin, comme je l'ai précisé dans ma réponse à votre précédente interpellation sur le même sujet, la STIB assure le suivi médical des travailleurs susceptibles d'avoir été exposés à l'amiante.

Lorsqu'un travailleur quitte l'entreprise, que ce soit la STIB ou toute autre entreprise concernée par ce risque, la surveillance médicale organisée par l'entreprise prend fin et est alors prise en charge par le Fonds des maladies professionnelles. Je vous invite donc à vous renseigner auprès de ce fonds afin de connaître les procédures en vigueur.

Ce système a été mis en place avec les syndicats et les experts. Nous allons maintenant clôturer la liste des personnes qui pourraient être suivies par la STIB ou par ce Fonds des maladies professionnelles.

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

Mme Céline Delforge.- Vous n'avez pas répondu à certaines questions que je vous ai posées concernant les manquements qui ont été constatés par des audits dont vous avez reçu, comme moi, des copies d'extraits par courrier.

Vous dites que pour faire retirer de l'amiante, il est

maar het is me niet duidelijk of dat specifiek over de metrotunnels ging.

Ik heb me inderdaad vergist: ondergrondse infrastructuur wordt inderdaad beheerd door Mوبiel Brussel. Het goede nieuws is dat u ook daarvoor bevoegd bent. Een privébedrijf voert voor een overheidsbedrijf werkzaamheden uit in de openbare infrastructuur en er raakt asbest verspreid. Wat gebeurt er in dat geval met de privébedrijven, waarvan de werknemers net zozeer bescherming verdienen? Wie ook de werkgever is, niemand wordt verondersteld met asbest in contact te komen. Bovendien hebben dergelijke tekortkomingen ook gevolgen voor de MIVB-werknemers zelf. Het gaat niet over een verleden of over onschuldige gebeurtenissen. Als de feiten bewezen worden, moeten we het vroeg of laat over een overtreding en dus over rechtspraak hebben.

Het is goed dat er overleg bestaat tussen directie en vakbonden, maar mijn probleem is dat de gezondheid van werknemers die blootgesteld zijn aan asbest, in de gaten gehouden moet worden. U zegt dat de regels voor alle werknemers van kracht zijn en dat het Fonds voor Beroepsziekten instaat voor de steun aan mensen die de MIVB verlaten hebben. Dat is echter niet uw bevoegdheid. Daarover zijn er al vragen gesteld in het federale parlement.

Als er in een recent verleden toch nog incidenten geweest zijn, concludeer ik dat er wel regels bestaan, maar dat ze niet werden nageleefd. Bij tekortkomingen moet men een grotere verantwoordelijkheid voor de slachtoffers aan de dag leggen. Asbest is een trage doder. Sommige mensen zijn zelfs bang om tests te ondergaan.

Sommige procedures en regels werden niet nageleefd. Oude en meer recente tekortkomingen mogen niet op dezelfde manier worden aangepakt.

fait appel à des entreprises externes spécialisées. J'en suis fort heureuse, mais je n'ai pas bien compris si cela se rapportait au cas référencé dans les tunnels du métro.

J'ai en effet commis une erreur : les installations souterraines sont effectivement gérées par Bruxelles Mobilité. La bonne nouvelle, c'est que vous êtes également la ministre compétente. J'aimerais savoir ce qu'il en est. Ce n'est pas anodin, et, je le répète, 2012, ce n'est pas de l'histoire ancienne ! Une entreprise privée externe fait des travaux dans des infrastructures publiques pour le compte de pouvoirs publics et de l'amiante se serait répandu. Qu'est-ce qui se passe par rapport à ces entreprises privées qui, accessoirement, ont aussi des travailleurs qui méritent autant que les autres d'être protégés ? Que les gens travaillent pour une entreprise privée ou publique, ils n'ont pas à être mis en contact avec l'amiante ! En outre, les manquements de cette entreprise privée, si les faits sont avérés, ont des répercussions sur les travailleurs du service public. Et vous ne me répondez rien ? Il ne s'agit ni du passé lointain ni d'événements anodins. Si ces faits sont avérés, nous devons prononcer le mot infraction à un moment donné, et qui dit infraction, dit droit de suite. J'aimerais bien en savoir plus.

En ce qui concerne la concertation entre la direction et les syndicats, c'est fort bien qu'elle existe, mais à la limite, ce n'est pas mon problème. Mon problème en tant que mandataire politique, c'est de m'assurer que des travailleurs qui ont été éventuellement soumis à de l'amiante soient bien suivis. Vous me dites que les mêmes règles s'appliquent à tous les employés et que, pour ceux qui ne sont plus à la STIB, c'est le Fonds des maladies professionnelles qui intervient. Je vous rassure tout de suite : je pense que des questions ont été déposées au parlement fédéral puisque cela n'est pas de votre ressort.

Il y a toutefois un fait marquant : si l'on admet qu'un audit relève des manquements et qu'il s'est encore passé des choses dans un passé récent, on peut, certes, parler des règles, mais il s'avère surtout qu'elles n'ont pas été respectées. À partir du moment où il y a des manquements, on doit se sentir un peu plus impliqués et un peu plus responsables des victimes. L'amiante est un fléau parce que c'est un tueur lent. Personnellement, je ne serais pas à l'aise si je savais que j'ai été en contact

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Wenst u de volledige asbestinventaris te ontvangen die Mobiel Brussel voor haar infrastructuur heeft opgesteld?*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Wat is er gebeurd in 2006 en 2012? Het ligt moeilijk dat er een privébedrijf bij betrokken was. Was dat bedrijf op de hoogte van de aanwezigheid van asbest?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Voor het verwijderen van asbest wordt er altijd een beroep gedaan op gespecialiseerde bedrijven, waarvan de werknemers een veiligheidsuitrusting dragen.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Maar wat is er dan precies gebeurd in de metrotunnels? Wist men dat er asbest aanwezig was of heeft men dat pas ter plaatse ontdekt? Heeft het privébedrijf dat de buizen met asbest moest weghalen, de regels nageleefd?*

Hoe is het mogelijk dat er asbest op de perrons terecht kwam?

Hebt u uittreksels ontvangen uit de audit van AIB-Vinçotte of beschikt u over de volledige audit? Zo ja, dan had ik die graag kunnen inzien. Volgens de audit werden sommige elementaire veiligheidsvoorwaarden niet nageleefd. De werknemers kregen maskers die hen niet beschermden tegen asbestdeeltjes!

avec de l'amiante. C'est tellement angoissant que certaines personnes hésitent à faire les tests pour savoir si elles vont en mourir.

Ce que ces gens vivent n'est pas anodin. Il y a des procédures et des règles qui n'ont pas été suivies. Des manquements ont eu lieu, anciens et moins anciens, qui ne méritent pas le même traitement. Je ne vous ai pas entendue à ce sujet...

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Souhaitez-vous recevoir l'inventaire complet de la présence d'amiante répertoriée par Bruxelles Mobilité dans ses installations ?*

Mme Céline Delforge.- *Que s'est-il passé en 2006 et en 2012 ? À l'heure actuelle, cela pose un problème qu'une entreprise privée soit mêlée à ces questions. Est-ce que cette entreprise savait qu'il y avait de l'amiante, ou est-ce qu'elle l'ignorait ? Quelqu'un était-il au courant ? Manifestement, il y a eu des problèmes avec de l'amiante lors des travaux dans les tunnels du métro.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Les travaux d'enlèvement de l'amiante sont toujours confiés à des entreprises spécialisées dont les travailleurs sont protégés.*

Mme Céline Delforge.- *Nous sommes bien d'accord, mais nous avons tous entendu parler de deux incidents dans les tunnels du métro. Était-on au courant qu'il y avait de l'amiante ou l'a-t-on découvert ? L'entreprise privée chargée de récupérer - en connaissance de cause ou non - ces tuyaux chargés d'amiante a-t-elle respecté les règles ?*

Comment se fait-il que l'on parle d'amiante répandu sur des quais ? C'est mon devoir de parlementaire de vous interroger à ce sujet, Mme la ministre, et le vôtre d'y répondre !

D'autre part, un audit accablant d'AIB-Vinçotte a relevé des manquements. Vous en avez au moins eu des extraits. Disposez-vous de l'entièreté de l'audit ? Dans l'affirmative, je vous demanderais de me le transmettre.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik kan niet al uw vragen vandaag beantwoorden. Gelieve me later een schriftelijke vraag te stellen.*

Alle voorzorgsmaatregelen werden genomen, maar ik was er natuurlijk zelf niet bij.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik heb een schriftelijke interpellatie ingediend met precieze vragen waarop u niet antwoordt.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik heb geantwoord dat alle voorzorgsmaatregelen werden genomen, maar u neemt geen genoegen met dat antwoord.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Natuurlijk niet, want u gaat niet in op zaken die eerder op het tegendeel wijzen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik geef niet de antwoorden die u wilt horen!*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE

Selon l'audit, des mesures élémentaires de protection n'auraient pas été prises : dans l'atelier, l'on ne donnait aux travailleurs que des masques qui ne les protégeaient pas des particules d'amiante ! Cette situation est non conforme à des réglementations en vigueur à ce moment-là ! Cette situation tout sauf anodine engendre des conséquences ! Je veux donc savoir concrètement ce qui s'est passé.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne peux vous répondre aujourd'hui sur tous les détails que vous soulevez. Je préfère que vous m'adressiez une question écrite avec les incidents pour lesquels vous souhaitez des précisions.

Je le répète, toutes les précautions ont été prises. Mais je n'étais pas présente, je l'admets.

Mme Céline Delforge.- Je ne dis pas que vous êtes en faute, mais j'ai déposé une interpellation écrite avec des éléments précis auxquels vous ne répondez pas.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous ai répondu que toutes les précautions avaient été prises. Mais vous n'acceptez pas cette réponse.

Mme Céline Delforge.- Non, manifestement, puisque vous ne me répondez pas concernant les éléments qui ont tendance à dire le contraire.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne réponds pas ce que vous voulez entendre !

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de ongevallen met trams en zwakke weggebruikers".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Volgens de pers geraken trams nog steeds betrokken in ongevallen met andere weggebruikers. Onlangs nog werd een jogger zwaar gewond toen hij de sporen overstak en door een tram gegrepen werd. Het slachtoffer droeg oortjes, waardoor hij de tram wellicht niet hoorde aankomen. Dat neemt niet weg dat er ook een probleem lijkt te zijn met de zichtbaarheid van de trams.*

Hoeveel ongevallen met trams en zwakke weggebruikers deden er zich voor sinds het begin van de regeerperiode? Heeft de regering een studie besteld over het verband tussen de ongevallen en de kleur van de trams?

Hebt u een enquête gehouden bij de Brusselaars over mogelijke manieren om de zichtbaarheid van de trams te verbeteren? Wat vindt u van een terugkeer van het vroegere geel en blauw?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Uit een analyse van de tramongevallen*

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les accidents impliquant des trams et les usagers faibles de la voirie".

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

M. Hervé Doyen.- D'après la presse quotidienne, les trams sont encore et toujours impliqués dans des accidents avec le reste des usagers de la voirie bruxelloise.

Le dernier accident en date est celui d'un joggeur qui a été grièvement blessé après avoir été percuté par un tram alors que celui-ci traversait les rails, inconscient des risques qu'il prenait. Bien que les témoins affirment que le joggeur portait des écouteurs, l'empêchant d'entendre arriver un tram, déjà silencieux, il serait selon moi trop facile d'accuser aussi rapidement et simplement la victime.

En effet, ce serait oublier que nous disposons d'un autre sens précieux pour percevoir notre environnement et éviter les dangers, à savoir la vue, sens extrêmement important dans la mesure où le manque de visibilité des trams est évoqué après chaque accident.

Pourtant, peu de solutions semblent émaner du gouvernement pour remédier à ce problème.

Pourriez-vous m'indiquer le nombre d'accidents, impliquant des trams et des usagers faibles, recensés depuis le début de la législature en Région bruxelloise ? Est-ce qu'une étude a été commandée par le gouvernement pour analyser le lien entre la couleur des trams et le nombre d'accidents ?

Est-ce qu'une enquête a été réalisée auprès des Bruxellois pour dégager des pistes afin d'améliorer la visibilité des trams ? Où en est votre réflexion quant au retour du jaune et bleu pour les transports en commun bruxellois, puisque la couleur actuelle est incriminée en tant que facteur passif influençant la mauvaise visibilité des véhicules de la STIB ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les analyses des accidents de tram démontrent que, dans la

blijkt vooral dat er net voor het ongeval geen oogcontact plaatsvindt tussen het slachtoffer en de bestuurder. De kleur of zichtbaarheid van de trams lijkt van ondergeschikt belang.

De MIVB ontving bovendien geen uitdrukkelijke verklaring van slachtoffers of getuigen dat het ongeval toe te schrijven zou zijn aan de kleur van de tram.

Het aantal ongevallen waarbij een tram en een voetganger betrokken zijn, is stabiel sinds 2007, hoewel het aantal MIVB-gebruikers en het aantal afgelegde kilometers toeneemt ten gevolge van de stijging van de frequentie, de uitbreiding van het net en de aanleg van nieuwe tramlijnen. Sinds 2011 is het aantal ongevallen met voetgangers zelfs gedaald.

De voornaamste oorzaken voor de ongevallen zijn de verstrooidheid en de haast van de voetganger, de complexiteit en de dichtheid van het verkeer in de stad en de grotere remafstand van de tram.

Uit de statistieken over ongevallen waarover de MIVB beschikt, blijkt dat heel wat mensen de sporen oversteken buiten de oversteekplaats. Een klein aantal ongevallen vindt plaats met trams in eigen bedding aan oversteekplaatsen voor voetgangers, die een vals veiligheidsgevoel geven. Dat veiligheidsgevoel wordt nog versterkt door voetgangersverkeerslichten. Die beschermen immers de voetgangers op de steenweg maar houden geen rekening met de ruimte tussen de sporen.

Bij elk ernstig ongeval komt er een interne werkgroep van de MIVB samen om de omstandigheden te analyseren en aanbevelingen te doen.

De MIVB heeft overigens tal van maatregelen ingevoerd om haar tramnet te beveiligen.

Het volledige trampark van het type T3000 en T4000 is uitgerust met ledkoplampen.

De opleiding van de bestuurders inzake defensief rijden werd opgetrokken van 27 tot 33 dagen.

Voorts worden er regelmatig bewustmakingscampagnes georganiseerd die aanzetten tot meer voorzichtigheid bij het gebruik

plupart des cas, il n'y a pas eu de contact visuel entre la victime et le conducteur, les victimes ne regardant pas dans le sens du tram. Il est dès lors difficile de lier la couleur ou, plus généralement, la visibilité des tramways à l'accidentologie.

En outre, la STIB n'a pas relevé de déclaration explicite de la part d'une victime ou d'un témoin incriminant la couleur du véhicule. Cela n'a donc pas beaucoup de sens de donner priorité à l'analyse de ces éléments.

L'accidentologie piétonne depuis 2007 est stable malgré l'augmentation du nombre de voyageurs et des kilomètres parcourus. Cela fait suite à l'augmentation de la fréquence, l'extension du réseau ainsi que la création de nouvelles lignes de tram. On constate même une diminution du nombre d'accidents avec des piétons depuis 2011.

Concernant le nombre d'accidents impliquant un tram de la STIB et un piéton depuis 2007, voici le nombre d'accidents par année : 60 en 2007 ; 66 en 2008 ; 57 en 2009 ; 47 en 2010 ; 58 en 2011 ; 50 en 2012 ; et 43 en 2013.

Concernant les accidents entre un tram et un cycliste, voici le nombre d'accidents par année : 8 en 2007 ; 9 en 2008 ; 7 en 2009 ; 10 en 2010 ; 12 en 2011 ; 6 en 2012 ; et 6 en 2013.

Les causes principales d'accidents trouvent leur origine dans la distraction et l'empressement du piéton, la complexité et la densité de la circulation urbaine ou encore la distance de freinage plus importante que nécessite un tram par rapport à la voiture.

Les statistiques sur les accidents dont dispose la STIB mettent bien en évidence une proportion de personnes traversant majoritairement hors des passages piétons en chaussée ainsi qu'une proportion d'accidents résiduels ayant lieu en site propre au niveau des traversées piétonnes qui donnent un faux sentiment de sécurité aux piétons.

Les piétons ont, en effet, tendance à traverser (d'après les circonstances enregistrées dans la base de données) sans regarder à gauche et à droite. Ce sentiment de sécurité est renforcé par la présence de feux piétons qui ne protègent que les passages piétons en chaussée sans tenir compte de l'espace situé entre les voies.

van het openbaar vervoer. De laatste dateert van eind 2013.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).*- *Blijkbaar blijven de cijfers stabiel, dankzij de inspanningen van de MIVB en Mobiel Brussel.*

Veel mensen, vooral jongeren, beseffen niet hoe gevaarlijk het is je op de openbare weg te verplaatsen zonder iets te horen. Bewustmaking over dat thema zou een goede zaak zijn.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Inderdaad. De MIVB blijft naar oplossingen zoeken. Een mogelijkheid is om het voetgangerslicht op rood te laten springen wanneer er een tram nadert.*

Alle suggesties zijn welkom.

- Het incident is gesloten.

Comme lors de chaque accident grave, un groupe de travail interne à la STIB se réunira afin de réaliser l'analyse des circonstances connues et les recommandations qui en découlent.

Pour rappel, la STIB a mis en place différentes mesures afin de sécuriser son réseau de trams. Des infrastructures contraignantes et/ou appelant à la vigilance ont été mises en place, comme des chicanes aux carrefours, un marquage au sol amélioré par l'ajout de la mention "tram" et de nouveaux feux de signalisation là où c'était nécessaire.

L'ensemble du parc de trams de type T3000 et T4000 est équipé de phares LED.

La formation des conducteurs est passée de 27 à 33 jours pour augmenter leurs compétences en matière de conduite défensive.

Enfin, je rappelle que des campagnes régulières de sensibilisation expliquent les règles de prudence à respecter lors de l'utilisation des transports publics. Ces campagnes sont organisées en collaboration avec les experts de terrain. La dernière a été menée fin 2013.

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

M. Hervé Doyen.- Les chiffres avancés par la ministre montrent une relative stabilité. Les efforts consentis par la STIB et Bruxelles Mobilité sont manifestes.

Beaucoup de gens n'imaginent pas combien se priver de l'ouïe dans l'espace public peut être dangereux pour eux et pour les autres. C'est souvent le cas chez les jeunes. Ne pas être en contact auditif avec le monde environnant empêche de voir venir le danger. Des campagnes de sensibilisation à cette question seraient utiles. Selon moi, il y a là une bonne part d'inconscience.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je partage totalement votre avis. La STIB poursuit sa recherche de solutions. Par exemple, l'on pourrait faire en sorte que le feu pour les piétons passe au rouge lorsqu'un tram approche.

Toutes les suggestions sont les bienvenues.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CARLA DEJONGHE**

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

betreffende "de lancering van de Ubertaxidienst in Brussel".

De voorzitter.- Op vraag van de indiener wordt de mondelinge vraag in een schriftelijke vraag omgezet.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

betreffende "het vellen van de lindebomen op de Waverssesteenweg".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- De werken voor de heraanleg van de Waverssesteenweg zijn van start gegaan. Op de informatievergadering van begin februari hadden de buurtbewoners hun bezorgdheid geuit over de toekomst van de lindebomen. Volgens Mobiël Brussel zouden die pas worden gekapt als het niet anders kon en zouden ze worden vervangen.

Enige tijd nadien hebben de buurtbewoners evenwel een mail van Mobiël Brussel ontvangen waarin staat dat het niet mogelijk is om de bomen te behouden omdat ze de werken bemoeilijken. Er zou ook niet worden overwogen om de bomen te vervangen omdat ze de zichtbaarheid aan de oversteekplaatsen verkleinen.

Klopt het dat de lindebomen zullen worden gekapt en nadien niet zullen worden vervangen? Wie heeft die beslissing genomen? Sinds wanneer belemmeren de lindebomen de zichtbaarheid?

**QUESTION ORALE DE MME CARLA
DEJONGHE**

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

concernant "le lancement du service de taxis Uber à Bruxelles".

M. le président.- À la demande de l'auteure, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

concernant "l'abattage des tilleuls chaussée de Wavre".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Les travaux de réaménagement de la chaussée de Wavre ont débuté. Début février, une réunion d'information s'est tenue et les riverains y ont exprimé leurs craintes concernant l'avenir des rares tilleuls de leur quartier. À l'époque, Bruxelles Mobilité s'était voulue rassurante, les arbres ne seraient abattus qu'en dernier recours et seraient, le cas échéant, remplacés.

Malheureusement, les positions de Bruxelles Mobilité semblent avoir changé. Peu de temps après, dans un mail adressé à un riverain, la cellule communication de Bruxelles Mobilité a confirmé que les arbres seraient abattus et qu'ils ne seraient pas remplacés. Je cite les termes du courrier envoyé aux riverains : "Il est physiquement impossible de maintenir ces plants pendant la durée du chantier car ils entravent les interventions nécessaires. Il est également question de ne pas replanter après le chantier, afin d'améliorer la visibilité de la traversée piétonne et donc la sécurité des usagers".

Het gewest heeft onlangs nog een lindeboom gered die beschadigd raakte door voorbijgangers. Vanwaar vandaag een dergelijke ommezwaai?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De werken aan de Waversesteenweg zijn ondertussen aan de gang en worden beheerd door Mobiel Brussel.*

Er is uiteindelijk beslist om de lindebomen te behouden. Ze werden onlangs trouwens gesnoeid. Tijdens de werken zullen de zones voor de bescherming van de wortels worden verbeterd.

Er is mij altijd verzekerd dat, als er dan toch bomen moeten worden verwijderd om de werken te kunnen uitvoeren, ze daarna opnieuw worden geplant of worden vervangen. Ik veronderstel dat u over foute inlichtingen beschikt of dat het om een misverstand gaat.

Bij een volledige heraanleg wordt vermeden om bomen te planten in de nabijheid van oversteekplaatsen, omdat die de zichtbaarheid beperken. Dat is echter niet het geval in de Waversesteenweg.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Wij zullen de werken van nabij volgen.*

- Het incident is gesloten.

Confirmez-vous l'abattage et le non-remplacement de ces tilleuls ?

Depuis quand des arbres entravent-ils la visibilité des piétons ?

Qui a pris la décision de priver un quartier du peu de verdure qui lui restait ? Sur la base de quels critères cette décision a-t-elle été prise ?

L'un des arbres avait été sauvé par la Région à la suite des dégradations occasionnées par des passants. Comment expliquez-vous ce changement de position ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Des travaux de réaménagement de la chaussée de Wavre sont en cours. La maîtrise de l'ouvrage de ceux-ci est assurée par la Direction projets et travaux d'aménagement des voiries de Bruxelles Mobilité.

Il a été décidé de conserver les tilleuls présents sur le tronçon concerné. Ceux-ci viennent d'ailleurs d'être élagués récemment pour permettre leur conservation dans les meilleures conditions possible. Les zones de protection des racines seront également améliorées lors des travaux.

Il m'a toujours été assuré que, si les arbres devaient être enlevés pour permettre la réalisation des travaux, ceux-ci seraient replantés ou que de nouveaux arbres seraient plantés. Je suppose donc aussi que l'information dont vous disposez émane d'une erreur ou d'un malentendu. Il est regrettable que cela ait inquiété les riverains.

Lors de projets de réaménagement complet, on évite de planter des arbres à certains endroits situés à proximité des traversées piétonnes étant donné que ces plantations peuvent limiter la visibilité des piétons qui souhaitent traverser. Ce n'est plus le cas de la chaussée de Wavre.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Nous suivrons les avancées du chantier.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

betreffende "de uitbreiding van bepaalde lijnen van het bovengronds net van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik ben zeer tevreden over de verhoging van de frequentie van een dertigtal bovengrondse lijnen van de MIVB sinds 10 maart.*

Werden daartoe nieuwe voertuigen in gebruik genomen of werd de bestaande vloot op een andere manier ingezet?

Er wordt een tweede frequentieverhoging in het vooruitzicht gesteld voor de herfst. Geldt die zowel voor trams als voor bussen? Over welke lijnen en periodes gaat het?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Voorlopig zijn de wijzigingen doorgevoerd zonder een uitbreiding van de vloot. Er zijn wel nieuwe voertuigen besteld, maar die zullen pas vanaf september en geleidelijk in gebruik worden genomen.*

De frequentie wordt enkel verhoogd tijdens de daluren en in het weekend. Dat maakt van het

**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 "le renforcement de certaines lignes du réseau de surface de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- Depuis ce 10 mars, une trentaine de lignes du réseau de surface de la STIB ont vu leur fréquence augmenter à certains moments de la journée. C'est évidemment une excellente nouvelle puisque la fréquence est l'un des facteurs d'attractivité les plus importants en matière de transports publics.

Je voudrais donc savoir, Mme la ministre, si ce renforcement du nombre de passages a été rendu possible uniquement par une augmentation du nombre de véhicules et de conducteurs ou si des suppressions de passages sur d'autres lignes ou à d'autres moments ont également compensé cette augmentation. De nouveaux bus ont-ils été réceptionnés ou a-t-on simplement procédé à une plus forte mobilisation du parc actuel en dehors des heures de pointe ?

Par ailleurs, une seconde phase d'augmentation des fréquences est annoncée pour l'automne. Concernet-elle aussi bien le mode tram que le mode bus ? Pouvez-vous déjà nous dire quelles lignes et quels créneaux horaires seront concernés ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les modifications de l'offre du 10 mars 2014 ont été effectuées pour le réseau des bus, à parc constant, dans la mesure où les nouveaux véhicules en commande ne sont pas encore livrés et ne seront disponibles que progressivement à partir de la rentrée de septembre.

Dès lors, il a été convenu de renforcer uniquement

openbaar vervoer een volwaardiger alternatief voor de wagen. De MIVB wil ook de frequentie verhogen tijdens de schoolvakanties tijdens de spitsuren. Dat kan perfect.

Er worden nog steeds nieuwe trams geleverd en ondanks het afdanken van de oudere modellen, is de vloot lichtjes gegroeid. Daardoor konden we lijn 62 verlengen en de frequentie verbeteren op de lijnen 51, 81 en 93. Op sommige delen van het traject rijden er nu dubbel zoveel trams als voordien.

De verbeteringen werden gefinancierd in het kader van het programma voor de verbetering van het aanbod, zoals ingeschreven in het beheerscontract van de MIVB. Zodra de nieuwe bussen geleverd worden, zullen we de frequentie tijdens de spitsuren kunnen verhogen, maar ook de capaciteit van de voertuigen zal groter worden, omdat er meer gelede bussen zullen rijden.

In sommige gevallen zijn er werken nodig, met name aan de eindhaltes. Daarover voeren we nog besprekingen met de lokale overheden. De frequentie wordt verhoogd op niet minder dan 15 lijnen, maar de keuzes liggen nog niet helemaal vast.

Ook het tramnet zal vanaf september aanzienlijk verbeterd worden, met een hogere frequentie op de lijnen 3 en 4. De middelen zullen ook gebruikt worden om de periodes met de hoogste frequentie uit te breiden.

Het nieuwe beheerscontract van de MIVB begint dus vruchten af te werpen en binnenkort zal de MIVB over de nodige logistieke middelen beschikken om de structurele capaciteitsproblemen tijdens de spits op te lossen.

les périodes d'heures creuses ainsi que le week-end. Si ceci ne résout évidemment pas les problèmes de surcharge aux heures de pointe, le renforcement de l'offre aux autres périodes répond à une demande latente des clients et permet de rendre le réseau plus attrayant et d'en faire une véritable alternative à l'automobile.

La STIB prévoit néanmoins des améliorations de fréquence aux heures de pointe pour les prochains horaires appliqués pendant les semaines de vacances scolaires (à partir des vacances de Pâques) et pendant l'horaire d'été. Ceci est possible puisqu'il s'agit de périodes de l'année où le parc est globalement moins sollicité.

Pour le tram, la livraison de véhicules est toujours en cours et, malgré le déclassement des trams plus anciens, la taille du parc est en légère augmentation. C'est ce qui a permis de prolonger la ligne 62, mais aussi d'offrir aux lignes 51, 81 et 93 la pleine fréquence de passage sur l'ensemble de leur itinéraire. Il s'agit donc d'une amélioration spectaculaire de l'offre, à savoir un doublement de la fréquence de passage sur plusieurs tronçons du réseau jadis délaissés.

Ces différentes améliorations ont été financées dans le cadre du programme d'amélioration de l'offre prévu au contrat de gestion de la STIB. À partir de septembre 2014, la réception des nouveaux bus devrait permettre des augmentations de fréquences aux heures de pointe, mais aussi des augmentations de capacité, dans la mesure où une partie des nouveaux bus seront des bus articulés. Les augmentations se feront par vagues, avec un premier lot d'améliorations en septembre et un deuxième en novembre, et le mouvement continuera durant le premier semestre de 2015.

Certaines lignes très fréquentées sont pressenties, mais les discussions sont toujours en cours avec les pouvoirs locaux, notamment lorsqu'il faut réaliser des aménagements, en particulier au niveau des terminus. Ce sont ainsi pas moins de 15 lignes qui devraient pouvoir bénéficier de fréquences améliorées aux heures de pointe et/ou de l'injection de bus d'une plus grande capacité, et ce, soit en septembre, soit en novembre 2014.

Toutefois, le choix définitif n'est pas arrêté, dans la mesure où les derniers arbitrages doivent être confirmés, à l'aune des problèmes de faisabilité

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het was ons al duidelijk dat het volledige trampark opnieuw in gebruik is, omdat we heel wat gele en blauwe trams zien rondrijden. Maar liever een oude tram dan geen tram!*

Het is positief dat het nieuwe materiaal het oude zal vervangen en de frequentie zal stijgen.

Een hogere frequentie tijdens de vakantieperiodes zullen de reizigers zeker weten te waarderen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE

évoqués.

Enfin, il n'est pas inutile de préciser que le réseau des trams devrait également connaître une amélioration importante dès septembre, avec l'ajout de passages sur les lignes 3 et 4 (avec un intervalle de 5 minutes sur chacune, soit un intervalle de 2 minutes 30 sur le tronçon situé entre la gare de Bruxelles-Nord et la gare de Bruxelles-Midi).

En complément, les budgets alloués serviront également à élargir davantage la plage horaire où sont offertes les fréquences les plus élevées des passages de bus, de trams et de métros.

Comme vous pourrez le constater, le nouveau contrat de gestion avec la STIB commence à porter ses fruits et, en complément d'un mois de mars très bénéfique pour les fréquences hors des heures de pointe, la STIB va désormais disposer de moyens logistiques pour s'attaquer aux problèmes structurels de capacité pendant les heures de pointe.

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

Mme Céline Delforge.- Je remercie la ministre pour ces réponses enthousiasmantes. Nous avons bien vu que tout le parc de trams était mobilisé, puisque de vieux trams jaunes et bleus font leur réapparition sur le réseau. Mais n'y voyez pas une critique : mieux vaut un vieux tram que pas de tram !

Nous nous réjouissons également de savoir que l'arrivée du nouveau matériel roulant va permettre de remplacer le matériel obsolète et de renforcer les fréquences.

Enfin, l'amélioration des fréquences pendant les périodes de vacances fera particulièrement plaisir aux usagers. Ce problème est en effet pointé depuis des années. La réaction de la STIB va enfin dans le bon sens.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

**REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "het betalende telefoonnummer
van de MIVB".**

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

De heer Jef Van Damme.- De dienstverlening van de MIVB kan en moet nog beter. Het doel moet zijn dat de tram-, metro- en busgebruikers een volwaardig alternatief hebben voor de auto. Dat kan natuurlijk alleen als de reizigers tevreden zijn over de MIVB. Daarvoor is de dialoog belangrijk en ook de mogelijkheid om informatie op te zoeken en een klacht in te dienen.

Ik heb in het verleden al gepleit voor een app, maar de MIVB moet ook gewoon via de telefoon bereikbaar zijn. Ik vind het onbegrijpelijk dat het algemene informatienummer van de MIVB, waarlangs je informatie kunt opvragen of klachten kunt indienen, betalend is. Het gaat zelfs niet om een 02-nummer, maar om een 070-nummer dat de reizigers ongeveer 0,30 euro per minuut kost.

Dit telefoonnummer is niet enkel bedoeld voor uitzonderlijke gevallen. Op de website en ook op de bussen zelf worden de reizigers opgeroepen om dit telefoonnummer te gebruiken. Voor courante vragen (over tarieven, reismogelijkheden, dienstregelingen, storings, enzovoort) of berichten die een snel antwoord vereisen, wordt de reizigers zelfs gevraagd om te bellen in plaats van te mailen, net als voor verloren voorwerpen, het opmaken van attesten en het reserveren van een aantal specifieke diensten.

Veel Brusselaars, zoals mensen met een klein budget of ouderen, hebben geen vlotte toegang tot het internet of de sociale media, en al zeker niet binnen handbereik. Ook voor vele anderen blijft telefoneren de vlotste manier om informatie op te vragen. Eigenlijk zou dit een gratis basisdienstverlening moeten zijn, zeker wanneer het gaat om ongemakken als stakingen en vertragingen.

Waarom is dit infonummer van de MIVB betalend en dan nog specifiek via een 070-nummer? Hoeveel telefoons krijgt de MIVB jaarlijks en waarover gaan de meeste van die oproepen? Wat is het totale

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "le numéro de téléphone payant
de la STIB".**

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Le service de la STIB peut et doit s'améliorer. Il faut que les usagers des transports publics aient une alternative valable à la voiture. Pour ce faire, le dialogue est important, tout comme l'accès à l'information et la possibilité d'introduire une plainte.*

Dans ce cadre, il est incompréhensible que le numéro général d'information de la STIB soit payant, et même surtaxé (un numéro 070 à 0,30 euro par minute).

Ce numéro de téléphone n'est pas uniquement destiné aux cas exceptionnels. Il est même demandé aux voyageurs de téléphoner au lieu d'envoyer un courriel pour les questions courantes ou les communications qui demandent une réponse rapide, tout comme pour les objets perdus, la demande d'attestations et quelques services spécifiques.

De nombreux Bruxellois, dont les personnes disposant d'un maigre budget et les personnes âgées, n'ont pas un accès aisé à internet ou aux médias sociaux. Pour beaucoup d'autres aussi, téléphoner reste la manière la plus aisée de poser des questions. Cela devrait être un service de base gratuit, surtout lorsqu'il s'agit de grèves et de retards.

Pourquoi ce numéro d'information de la STIB est-il payant, et même surtaxé? Combien d'appels téléphoniques la STIB reçoit-elle annuellement? Quel est l'objet de la plupart de ces appels? Quel est le montant total que les voyageurs y consacrent?

bedrag dat de reizigers hieraan besteden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het telefoonnummer van de klantendienst van de MIVB is sinds september 2007 een betalend 070-nummer, net zoals dat van De Lijn. Dat het een betaalnummer zou worden, stond al in het beheerscontract van 2007-2011.

Er werd om meerdere redenen voor een betaalnummer gekozen. Ten eerste kan zo worden vermeden dat grappenmakers misbruik maken van het telefoonnummer of dat er ellenlange gesprekken worden gevoerd die weinig of niets te maken hebben met de dienstverlening van de MIVB.

Het 070-nummer is ook gerechtvaardigd omdat de klant die het belt, kiest voor een onmiddellijke, snelle, kwaliteitsvolle aanpak op persoonlijke maat. Ik wijs erop dat 90% van de klanten binnen één minuut iemand aan de lijn krijgt. De overige 10% kan een telefoonnummer achterlaten om gratis te worden teruggebeld.

Uit de tevredenheidsbarometer blijkt dat de dienstverlening erg wordt gewaardeerd. Het infonummer is bovendien slechts een van de vele mogelijkheden om antwoorden te krijgen op vragen. Klanten kunnen ook gebruik maken van de website, klassieke brieven, sociale media, stations- en verkooppersoneel, mobiele apps en andere vormen van reizigersinformatie op het MIVB-net.

Laat het duidelijk zijn dat we niet om geldgewin voor het betaalnummer hebben gekozen. In 2013 recupereerde de MIVB ongeveer 55.000 euro met oproepen naar het nummer. Dat is slechts een fractie van de kostprijs van het callcenter.

Tot slot kan ik zeggen dat het callcenter van de MIVB in 2013 144.000 oproepen verwerkte. Daarvan ging 52% over het opzoeken van een reisweg of informatie in real time, 25% over vervoerbewijzen, tarieven en verkooppunten, 12% over verloren voorwerpen en 11% over diverse andere onderwerpen.

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

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Le numéro de téléphone du service à la clientèle de la STIB est un numéro payant 070 depuis septembre 2007, comme celui de De Lijn. Le caractère payant de ce numéro a été fixé dans le contrat de gestion 2007-2011.*

Plusieurs raisons expliquent ce choix. D'abord, cela permet d'éviter les plaisanteries ou les conversations interminables qui n'ont pas ou peu de rapport avec le service de la STIB.

Le caractère payant se justifie également par le fait que le client choisit une approche directe, rapide, de qualité et personnalisée. En outre, 90% des appels sont pris en charge en moins d'une minute et pour les 10% restants, les usagers peuvent introduire leur numéro de téléphone afin d'être recontactés gratuitement. Il ressort du baromètre de satisfaction que ce service est apprécié.

En outre, l'utilisateur peut également obtenir des réponses à ses questions par d'autres canaux (site internet, courrier, médias sociaux, personnel des stations et de vente, ...).

Ce n'est pas l'appât du gain qui nous a fait opter pour un numéro payant. En 2013, la STIB n'a récupéré qu'environ 55.000 euros par ces appels, ce qui ne représente qu'une partie des coûts du centre d'appels.

En 2013, cette centrale téléphonique a reçu 144.000 appels, dont 52% portaient sur la recherche d'un itinéraire ou d'informations en temps réel, 25% sur les titres de transport, les tarifs et les points de vente, 12% sur les objets perdus, 11% sur diverses autres questions.

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

De heer Jef Van Damme.- Uw enige argument voor het behoud van het 070-nummer is het vermijden van ellenlange gesprekken en grappenmakers, klopt dat? Dat lijkt me een vrij magere argumentatie. Dit is extra jammer omdat het net de meest kwetsbaren in de samenleving zijn die het telefoonnummer het vaakst gebruiken. Dat het in 2007 is ingevoerd, doet volgens mij niets ter zake. De vraag is waarom u dit dure, betalende nummer wilt behouden.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik hoef toch niet alles wat mijn voorganger heeft beslist, in twijfel te trekken? Er werd geoordeeld dat het hier om een directe, snelle, kwaliteitsvolle en gepersonaliseerde aanpak ging. Wie belt, wordt snel en correct geholpen. Er zijn geen klachten over deze fel gewaardeerde dienst en ik vond het dan ook niet nodig om er wat aan te veranderen.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik vind het jammer dat u dit niet opnieuw wilt bekijken. Ik denk dat je mensen ook efficiënt en vriendelijk kunt helpen op een niet-betalend of een minder duur nummer.

- *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 "het regelmatig ontbreken van rubberen banden op de platformen van de gelede bussen Citaro".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Zoals u kunt zien op de foto's die ik aan de voorzitter heb bezorgd, ontbreekt in gelede bussen vaak de rubberband tussen het voorste of het achterste gedeelte en het mobiele middenplatform, waardoor*

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Votre seul argument en faveur du maintien du numéro 070 est d'éviter les appels de plaisantins et les conversations interminables. C'est mince. C'est d'autant plus dommage que ce sont les personnes les plus vulnérables qui utilisent le plus le téléphone.*

Pourquoi voulez-vous maintenir ce numéro surtaxé ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Dois-je mettre en doute tout ce que mon prédécesseur a décidé ? Il n'y a pas de plaintes à propos de ce service, et je n'estime pas nécessaire d'y changer quoi que ce soit.*

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Il est dommage que vous ne souhaitiez pas reconsidérer cette question. Vous pourriez aider les gens de manière aussi efficace et agréable via un numéro non payant ou moins cher.*

- *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'absence régulière de bandes de caoutchouc sur les plates-formes des Citaro articulés".

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

Mme Céline Delforge.- Je transmets au président les photos illustrant mon propos.

Fréquemment, il m'est arrivé de constater que la bande de caoutchouc qui assure la jonction entre la

er een lege ruimte ontstaat waar een voet van een reiziger kan vastraken, met alle gevolgen van dien.

Bent u op de hoogte van dat recurrente probleem? Zijn er maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de rubberband op gelede bussen op zijn plaats blijft? Soms wordt de rubberband met gewone plakband hersteld, maar dat is geen afdoende oplossing en houdt veiligheidsrisico's in.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De afgelopen maanden bleek de rubberen band ter hoogte van de articulatie van de Citaro-bussen in een aantal voertuigen te ontbreken. De banden werden achteraf niet teruggevonden in de bus. Het gaat dus wellicht om vandalisme.*

Die rubberen banden worden gemonteerd in een specifiek metalen profiel dat druk uitoefent op de rubberen band. Het is moeilijk om de band eraf te halen.

Indien de buschauffeur bij de inspectie van zijn bus vaststelt dat de band ontbreekt, brengt hij de verantwoordelijke van het rollend materieel op de hoogte. De bus moet hersteld moeten worden alvorens hij opnieuw mag rijden.

Bij het vullen van het reservoir van de bus, wordt gecontroleerd of er geen rubberen elementen ontbreken.

De MIVB-controleurs zullen in de toekomst over rubberen banden beschikken, zodat ze de bussen onmiddellijk kunnen herstellen.

moitié avant ou arrière des bus articulés et la plateforme mobile du milieu du véhicule est manquante. Or, sans cette langue de caoutchouc apparaît un espace vide suffisamment grand pour qu'un pied fin ou un pied d'enfant s'y coince. Si un tel accident devait se produire, la victime aurait la jambe broyée au premier coup de volant du conducteur. Il va de soi que chaque fois que j'ai constaté une telle situation, je l'ai signalée au conducteur.

Face à la récurrence de ce problème, je souhaiterais savoir, Mme la ministre, si des mesures ont été prises pour que cette bande de caoutchouc reste à sa place. Le risque est tel qu'il ne permet raisonnablement pas de se contenter de replacer la pièce voyageuse une fois son absence constatée et le bus rentré au dépôt. Il exige clairement une mesure structurelle. Or, j'ai observé à plusieurs reprises que des bandes de caoutchouc avaient été réparées avec de la simple toile adhésive.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ces derniers mois, il y a en effet eu quelques cas où la bande de caoutchouc au niveau de l'articulation des bus Citaro était manquante. Étant donné que ces bandes n'ont pas été retrouvées dans les bus et que ce phénomène ne s'est jamais produit précédemment, il s'agit vraisemblablement d'actes de vandalisme.

D'un point de vue technique, ces bandes de caoutchouc sont montées dans un profil métallique spécifique en faisant pression sur la bande en caoutchouc à l'aide d'un outil spécial. Il est donc difficile d'enlever cette dernière.

La procédure est la suivante : si le conducteur, lors de l'inspection de son bus, constate cette anomalie, il doit en informer le responsable du matériel roulant. Le bus devra être réparé avant de pouvoir rouler à nouveau.

Au moment de remplir le réservoir du bus, une attention particulière est accordée afin de détecter d'éventuels éléments en caoutchouc manquants.

En outre, les superviseurs de la STIB disposeront, à l'avenir, de bandes de caoutchouc, ce qui leur permettra d'intervenir directement et donc de limiter au maximum l'interruption du véhicule.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De rubberen banden worden inderdaad nooit teruggevonden. Misschien komen ze via het gat op de weg terecht?*

We zouden de aandacht van de reizigers op de betreffende zone kunnen vestigen door ze een kleur te geven, zodat ze er niet op gaan staan.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat kunnen we voorstellen.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het probleem moet nader onderzocht worden om de veiligheidsrisico's te beperken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de ontwikkeling van rook op 13 maart in het station Horta".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Op 13 maart werd het premetrostation Horta zwaar beschadigd, waardoor het tramverkeer een hele dag verstoord was. Het probleem ontstond in volle ochtendspits op een dag van smogalarm. De trams zaten overvol omdat er geen bijkomende stellen waren ingezet.*

Het incident had zware gevolgen. De trams van

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

Mme Céline Delforge.- On ne peut qu'être à moitié satisfait, mais je n'ai pas de meilleure solution à proposer que vous. On ne voit effectivement jamais ces bandes. Est-ce qu'elles tombent dans le trou et puis sur la voirie ? Je n'en sais rien.

Pour les conducteurs, les risques sont énormes, et si ça peut être dérangeant de vider un bus, le jeu en vaut peut-être la chandelle. Je ne sais pas comment attirer l'attention des voyageurs sur la zone en cas d'absence de la bande de caoutchouc afin d'éviter qu'ils s'y prennent les pieds. Peut-être en colorant la zone ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous pouvons faire cette suggestion.

Mme Céline Delforge.- Je suis bien consciente que le problème n'est pas facile à résoudre, surtout si, comme vous le dites, il est la conséquence d'actes de vandalisme. Cela mérite d'être examiné afin de limiter les problèmes.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le dégagement de fumée du 13 mars 2014 à la station Horta".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Le 13 mars dernier, la station Horta a été fortement endommagée, engendrant des perturbations sur les lignes pendant toute la journée.

Cette situation a débuté en pleine heure de pointe, le matin, lors d'une journée déjà marquée par une alerte au smog. La STIB ayant fait une campagne d'information la veille afin que les navetteurs

lijn 4 in de richting van het Noordstation bleven bij Vanderkindere staan. Sommige trambestuurders verwezen de passagiers naar de op normale dagen al overvolle tram 92. Niemand kon er nog bij tussen Vanderkindere en Louiza. Intussen stonden er vier T4000-trams stil aan Vanderkindere.

Waren er meer passagiers op 13 maart dan op andere dagen? Hoe lang was het verkeer verstoord? Wanneer begonnen de T-bussen te rijden? Waarom werden de trams van lijn 4 niet omgeleid om de alternatieve lijnen te versterken? Hoeveel bedraagt de schade in het station Horta?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Zoals aangegeven in mijn antwoord op de dringende vraag van vrijdag 14 maart, werd op donderdag 13 maart rond 8u 's morgens rookontwikkeling vastgesteld in het onderstation Demeur naast het premetrostation Horta.*

In tegenstelling tot wat u beweert, ondervond het station Horta geen schade. De schade bleef beperkt tot het onderstation en wordt geraamd op 280.000 euro.

Rond 8u werden tramlijnen 3 en 4 onderbroken tussen de halte Berkendaal en het Zuidstation, evenals tramlijn 51 tussen de halte Hoogte 100 en het Zuidstation. Acht pendelbussen werden onmiddellijk ter plaatse gestuurd maar gezien de

bruxellois favorisent les transports en commun, les trams étaient déjà particulièrement remplis sans qu'aucune mesure particulière n'ait été prise pour répondre à l'augmentation du nombre de passagers.

L'incident survenu à Horta a donc eu un impact conséquent sur le réseau de trams. En effet, les trams de la ligne 4 en direction de la gare de Bruxelles-Nord, par exemple, sont restés en pleine heure de pointe à l'arrêt Vanderkindere. Certains chauffeurs de la ligne 4 redirigeaient les passagers vers la ligne 92 déjà saturée en temps normal. Ce transfert d'usagers de la STIB entre les lignes 4 et 92 rendait impossible la montée dans un tram de la ligne 92 entre l'arrêt Vanderkindere et l'arrêt Louise, tellement celui-ci était bondé.

Pourtant quatre trams de type T4000 patientaient à Vanderkindere et auraient pu être déviés afin d'offrir une alternative aux passagers.

Mme la ministre, avez-vous remarqué une augmentation du nombre de passagers le 13 mars dernier ? Combien de temps a duré la perturbation ? À quelle heure a-t-on mis en place les T-bus ?

Pourquoi ne pas avoir dévié les trams de la ligne 4, en attente à l'arrêt Vanderkindere, afin de renforcer les lignes de substitution ?

Quel est le coût des dégâts observés à l'arrêt Horta ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme indiqué en réponse à une question d'actualité posée au parlement le vendredi 14 mars, un dégagement de fumée s'est produit dans la sous-station Demeur, située à côté de la station de prémetro Horta, le jeudi 13 mars, vers 8 heures du matin.

Contrairement à ce que vous affirmez, il n'y a eu aucun dégât dans la station Horta. Les dégâts, limités à la sous-station, sont estimés à environ 280.000 euros.

Les lignes de tram 3 et 4 ont été interrompues vers 8 heures entre l'arrêt Berkendaal et l'arrêt Gare du Midi, tandis que la ligne 51 a été interrompue entre les arrêts Altitude 100 et Gare du Midi. Huit bus de navette ont été immédiatement envoyés sur place,

verkeersdrukte konden ze pas na 9u effectief ter beschikking van de reizigers worden gesteld. Rond 14u was het tramverkeer hersteld.

Geen enkele tram 4 bleef aan Vanderkindere staan. De trams op het zuidelijke deel van lijn 4 werden beperkt tot het traject Berkendaal-Stalle, dat bediend bleef. Elke tram op het Vanderkindereplein zou een onoverbrugbaar obstakel gevormd hebben voor het verkeer van de lijnen 4 en 92. Een omleiding van de trams was niet mogelijk, omdat de T4000-stellen niet kunnen worden ingezet op lijn 92, behalve op het gemeenschappelijke stuk op de Brugmannlaan.

Ik kan u de gebruikscijfers van donderdag 13 maart nog niet meedelen aangezien de valideringen pas een maand later beschikbaar zijn.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Werden er tijdens het smogalarm maatregelen genomen om de stijging van het aantal passagiers op te vangen?*

U zegt dat de problemen tegen 9 uur opgelost waren, maar mensen die ter plaatse waren, spreken dat tegen.

Bovendien is 280.000 euro een aanzienlijk bedrag. Er is blijkbaar niet adequaat gereageerd op een ernstige situatie.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Door de rookontwikkeling moesten er meerdere stations ontruimd worden vooraleer de brandweer in actie kon komen.*

Alarmfase 1, die van kracht was tijdens omdat het

mais, vu la densité du trafic durant cette heure matinale et la charge du réseau, leur mise à la disposition des voyageurs n'a pas pu être effective avant 9 heures. La circulation des trams a repris normalement aux alentours de 14 heures.

Aucun tram de la ligne 4 n'est resté en stationnement place Vanderkindere. Les trams de cette ligne bloqués sur la branche sud ont été limités au trajet Berkendael/Stalle qui est resté desservi. Tout tramway maintenu en stationnement place Vanderkindere aurait constitué un obstacle infranchissable par les trams des lignes 4 et 92.

Par ailleurs, la mise en circulation des motrices T4000 n'est pas possible sur la ligne 92, en dehors du tronçon commun aux lignes 4 et 92, situé avenue Brugmann. Les infrastructures, arrêts et terminus ne permettant pas d'accueillir ce type de matériel roulant, la déviation suggérée n'est dès lors pas applicable.

Je ne peux pas encore vous communiquer les chiffres de fréquentation du jeudi 13 mars, les validations Mobib n'étant disponibles qu'avec un mois de décalage.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Dans le cadre de l'alerte au smog, des mesures ont-elles été prises pour répondre à l'augmentation de passagers ?

Par ailleurs, vous dites que les problèmes ont été résolus vers 9 heures. Or, les personnes qui étaient sur les lieux, et notamment celles qui étaient dans le tram, témoignent du contraire.

Par ailleurs, la somme de 280.000 euros que vous citez correspond à un montant considérable. Cela signifie que l'on n'a pas pu réagir de manière efficace dans le cadre d'une situation grave.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le développement de fumée nécessitait que l'on évacue plusieurs stations afin de permettre aux pompiers d'intervenir.

Par ailleurs, l'alerte 1, qui a été déclarée pour cette

een smogdag betref, betekent dat het publiek geïnformeerd wordt, niet dat de frequentie van het openbaar vervoer verhoogd of de prijs van een rit verlaagd wordt.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de jongeren tewerkgesteld als preventiemedewerker door de MIVB".

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

De heer Jef Van Damme.- Op het Brusselse openbaar vervoer worden jongeren tewerkgesteld als preventiemedewerker, vaak met contracten van één jaar. Het gaat grotendeels om jongeren die geen eerdere werkervaring hebben of al lang werkloos zijn, en zoals steeds is het de bedoeling dat deze kwetsbare groep snel uitzicht krijgt op duurzame kwalitatieve tewerkstelling. Het is met andere woorden belangrijk dat deze jongeren doorstromen naar contracten van onbepaalde duur, uiteraard op voorwaarde ze de nodige competenties hebben.

Welk beleid voert de MIVB rond de tewerkstelling van jonge preventiemedewerkers? Hoeveel jongeren kregen via Actiris een contract van bepaalde duur als preventiemedewerker bij de MIVB? Hoeveel van die contracten werden nadien omgezet in een contract voor onbepaalde duur? Welke testen moeten jongeren doorlopen voor deze betrekkingen, hetzij bij de MIVB, hetzij bij Actiris? Op welke manier wordt de MIVB door het gewest gesteund voor het in dienst nemen van deze jongeren en hoeveel kost dit?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De preventiemedewerkers worden in dienst genomen in het kader van een Activacontract. Het is de

journée de smog, correspond à la phase d'information du public, mais pas à des mesures visant à augmenter la fréquence des transports publics ou à une éventuelle baisse des prix des billets de transport.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "les jeunes employés comme agents de prévention par la STIB".

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Les transports publics bruxellois emploient des jeunes comme agents de prévention, souvent dans le cadre de contrats d'un an. Il s'agit majoritairement de jeunes sans expérience professionnelle ou sans emploi depuis longtemps. Le but est de les initier rapidement à un emploi durable et de qualité. Il est donc important que ces jeunes décrochent ensuite des contrats à durée indéterminée.*

Quelle politique la STIB mène-t-elle en matière d'emploi des jeunes agents de prévention ? Combien de jeunes ont-ils reçu, via Actiris, un contrat à durée déterminée en tant qu'agent de prévention ? Combien de ces contrats ont-ils ensuite été transformés en contrats à durée indéterminée ? Quels tests les jeunes doivent-ils passer pour ces emplois, auprès de la STIB ou d'Actiris ? Comment la Région soutient-elle la STIB dans le recrutement de ces jeunes et que coûte cette mesure ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les agents de prévention sont recrutés dans le cadre d'un contrat Activa.*

bedoeling om jonge langdurig werklozen een eerste job aan te bieden, wat hen een duwtje in de rug moet geven op de arbeidsmarkt. Medewerkers met de juiste competenties kunnen doorgroeien naar een andere functie binnen de MIVB, met een vast contract.

Preventiemedewerkers worden in dienst genomen na een klassieke selectieprocedure, die bestaat uit enkele tests (persoonlijkheid, verbale en abstracte logica, enzovoort), een selectiegesprek waarbij onder meer wordt gepeild naar de motivatie en zin voor verantwoordelijkheid en een medische controle.

Wie in dienst komt bij de MIVB, wordt onmiddellijk opgeleid en begeleid. De opleiding duurt 21 dagen en omvat een technisch hoofdstuk (met onder meer veiligheidsprocedures), vaardigheden inzake de omgang met klanten en een beperkte taalopleiding (drie dagen).

Na de opleiding krijgt de medewerker gedurende drie weken een vaste begeleider toegewezen die hem wegwijs maakt in het dagelijkse werk. Daarna wordt de medewerker verder begeleid door de collega's in zijn zone. Om de drie maanden vindt er een gesprek met zijn overste plaats, waarbij goede en minder goede punten worden besproken en bijgestuurd. Die evaluaties spelen uiteraard een rol in de beslissing om de samenwerking al dan niet voort te zetten. Na de definitieve evaluatie wordt een nieuw vaardighedenplan uitgewerkt om de preventiemedewerker te oriënteren op het gebied van werkgelegenheid: hetzij binnen de MIVB, hetzij naar bijkomende kwalificerende opleidingen in de werkgelegenheidssectoren van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In 2011 werden er bij de MIVB 103 jongeren in dienst genomen als preventiemedewerker. Uiteindelijk kreeg 55% van hen een contract van onbepaalde duur. De meesten gingen na een opleiding aan de slag als chauffeur of bestuurder. In 2012 werden 84 preventiemedewerkers in dienst genomen, van wie 32% uiteindelijk ook een contract van onbepaalde duur kreeg. In 2013 werden er 85 preventiemedewerkers in dienst genomen. Omdat zij een contract van een jaar hebben, kunnen we nog niet zeggen hoeveel van hen er voor onbepaalde duur kunnen blijven.

De steun voor preventiemedewerkers bedroeg in

L'objectif est d'offrir aux jeunes chômeurs de longue durée un premier emploi. Les agents ayant les compétences adéquates peuvent ensuite accéder à une autre fonction au sein de la STIB, avec un contrat fixe.

Le recrutement des agents de prévention se fait sur la base d'une procédure de recrutement classique, qui consiste en quelques tests, un entretien et un contrôle médical.

Une personne engagée à la STIB est formée et accompagnée dès le début. La formation dure 21 jours et comprend un volet technique, les aptitudes relationnelles avec la clientèle et une brève formation linguistique.

Après sa formation, le collaborateur est suivi pendant trois semaines par un accompagnateur fixe, qui l'oriente dans son travail au quotidien. Il est ensuite accompagné par les collègues de sa zone. Tous les trois mois, une entrevue est organisée avec son responsable. Après l'évaluation définitive, un nouveau plan de compétences est élaboré afin d'orienter l'agent de prévention soit au sein de la STIB, soit vers des formations qualifiantes complémentaires dans les secteurs d'emploi de la Région de Bruxelles-Capitale.

En 2011, la STIB a engagé 103 jeunes agents de prévention. Finalement, 55% d'entre eux ont reçu un contrat à durée indéterminée, la plupart en tant que chauffeur ou conducteur. En 2012, sur les 84 agents de prévention engagés, 32% ont obtenu un contrat à durée indéterminée. En 2013, 85 agents de prévention ont été recrutés. Le contrat étant d'une durée d'un an, nous ne disposons pas encore des chiffres relatifs à la transformation en contrats à durée indéterminée.

En 2013, cette mesure a coûté 1,76 million d'euros.

2013 1,76 miljoen euro.

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

De heer Jef Van Damme.- Tussen 2011 en 2012 is het aantal contracten dat werd omgezet in contracten van onbepaalde duur, sterk gedaald, van 55% naar 32%. Hebt u daar een verklaring voor?

Hoe evalueert u globaal deze maatregel? Blijft die onveranderd of moet er bijgestuurd worden?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het is niet meteen duidelijk waarom het percentage van medewerkers dat verder aan de slag kon met een contract van onbepaalde duur, is gedaald. Het hangt sterk af van de mensen die aan de opleiding voor preventiemedewerkers zijn begonnen en aan hun motivatie om aan de slag te gaan bij de MIVB. Ik heb geen onmiddellijke verklaring.

Ik denk wel dat we het initiatief moeten voortzetten in de toekomst. Het gaat om een laagdrempelige job die jonge mensen de kans biedt om de MIVB van binnenuit te leren kennen. Volgens mij is het een zeer goed vertrekpunt om enthousiaste, gemotiveerde mensen te laten solliciteren en opleidingen te laten volgen voor een van de vele andere jobs bij de MIVB.

Volgens mij kan jonge mensen op die manier een goede werkattitude worden bijgebracht en kunnen ze warm worden gemaakt voor een baan. Ik denk dat we het initiatief moeten voortzetten.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik ben het met u eens dat deze maatregel voortgezet moet worden. U moet alleen de evolutie van de cijfers in de gaten houden: 55% is een gloed slaagpercentage, 32% stemt toch al tot nadenken. Ik hoop dat deze trend in 2013 wordt omgebogen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

AAN MEVROUW BRIGITTE

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Pourquoi le nombre de contrats à durée indéterminée a-t-il fortement diminué, de 55% à 32%, entre 2011 et 2012 ?*

Globalement, comment évaluez-vous cette mesure ? Doit-elle être adaptée ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je n'ai pas d'explication immédiate à cette diminution du pourcentage de contrats à durée indéterminée. Cela dépend fortement de la personnalité et de la motivation des candidats.*

Je pense que nous devons poursuivre l'initiative. Elle offre un très bon point de départ pour attirer des jeunes enthousiastes et motivés au sein de la STIB.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je pense comme vous que cette mesure doit être prolongée. Il faut cependant que vous suiviez l'évolution des pourcentages.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME SOPHIE BROUHON

À MME BRIGITTE GROUWELS,

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

betreffende "de verkeerslichtenbeïnvloeding en de veiligheid van voetgangers".

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon (*in het Frans*).- *Mijn interpellatie is niet bedoeld om u aan de tand te voelen over de reïssnelheid van de Brusselse trams, maar gaat over de impact van het op afstand bedienen van verkeerslichten door tramchauffeurs.*

Niet alleen de reïssnelheid van trams is van belang, maar ook de veiligheid van zwakke weggebruikers. Dat laatste aspect is vooral een probleem op de Middenring. Vroeger konden voetgangers de Generaal Jacqueslaan in één keer oversteken. Tegenwoordig moet dat in twee keer. Het gevolg is dat ze in het midden van de weg moeten blijven staan, tussen trams en auto's die met grote snelheid voorbijrijden.

De huidige situatie is verwarrend. Bovendien is er in het midden van de weg helemaal geen zone aangelegd waar voetgangers veilig kunnen wachten.

(verder in het Nederlands)

De verkeerslichtenbeïnvloeding werkt dus in op de dubbele fase waarin voetgangers de Generaal Jacqueslaan oversteken. Hebt u laten nameten of een trage voetganger de Middenring daar in één fase kan oversteken?

Op welke manier wordt de veiligheid van voetgangers gewaarborgd bij de invoering van de verkeerslichtenbeïnvloeding door tram 7 en tram 25? Hoe worden voetgangers beschermd tegen doorrijdende trams? Komt er een wachtsluis of een verkeersbord op deze plek?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

concernant "la commande à distance des feux de signalisation et la sécurité des piétons".

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

Mme Sophie Brouhon.- Mon interpellation ne vise pas à vous interroger sur la vitesse commerciale des trams - moins encore sur celle des lignes 25 et 7, qui circulent essentiellement en site propre -, mais bien sur l'impact de la commande à distance des feux de signalisation dont ils ont été récemment équipés.

Parallèlement à la vitesse commerciale des trams se pose celle de la sécurité des usagers faibles, car sur le ring intérieur, où circulent ces deux lignes de tram, ils ne sont pas les mieux lotis en termes de sécurité. Auparavant, les piétons disposaient de deux phases de feu pour traverser le boulevard Général Jacques ; désormais, ils ne disposent plus que d'une phase. Ils doivent donc s'arrêter en milieu de voirie, le long des rails, entre des voitures et des trams qui circulent à grande vitesse tout près d'eux.

Ce changement de feux prête à confusion : une phase ou deux, une piètre lisibilité du flux de trafic... En outre, le long de la voie, aucun aménagement particulier n'est prévu ; plus de deux piétons ou une poussette ne trouveraient pas place de part ou d'autre du feu de signalisation.

(poursuivant en néerlandais)

La commande à distance des feux de signalisation a donc une influence sur la double phase permettant aux piétons de traverser le boulevard Général Jacques. Avez-vous fait vérifier si un piéton lent peut traverser le boulevard au cours d'une seule phase ?

Comment la sécurité des piétons est-elle garantie depuis l'introduction de la commande à distance des feux pour les trams 7 et 25 ?

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het openbaar vervoer kan al geruime tijd de verkeerslichten beïnvloeden. De meeste kruispunten op de Generaal Jacques- en de Lambermontlaan werden aangepast in de periode 2007-2009. De verkeerslichtenbeïnvloeding houdt in dat de tram een radiobericht verstuurt. Hierdoor krijgen andere richtingen langer of korter groen, zodat de tram bij aankomst aan het kruispunt kan doorrijden of toch zoveel mogelijk kans maakt op groen licht en dus een zo kort mogelijke wachttijd.

Op zebrapaden aan grote lanen met openbaar vervoer, zoals bijvoorbeeld in de Generaal Jacques- en de Lambermontlaan, blijft het voetgangerslicht lang genoeg groen om de laan in één keer over te steken. De tram kan deze fase niet afbreken.

Intussen is de verkeerslichtenbeïnvloeding op de Generaal Jacques- en de Lambermontlaan geëvalueerd. Voor de tram bleek een tweede periode van groen licht op aanvraag aangewezen. Op veel plaatsen ontbraken voetgangerslichten langs beide zijden van de oversteekplaats aan de tramsporen.

De meeste kruispunten werden in het begin van dit jaar opnieuw geprogrammeerd en er zijn overal voetgangerslichten bijgeplaatst. De tram kan nu een tweede maal groen op aanvraag krijgen tussen het groen voor de weggebruikers die links afslaan op de Generaal Jacques- en de Lambermontlaan en het groen voor de kruisende straten. Dit gebeurt alleen als er een tram aankomt.

Tijdens dit groene licht voor de tram staan alle andere lichten op rood, behalve twee voetgangerslichten over de helft van de laan, waardoor uitstappende passagiers onmiddellijk kunnen oversteken. Ook de groenfase om de hele laan in een keer over te steken blijft behouden en kan niet ingekort worden tot onder de minimumgroentijd.

De verkeerslichtenbeïnvloeding verhindert dus geenszins het veilig en in een keer oversteken van de laan, alleen krijgen sommige voetgangers vroeger groen dankzij het groene licht voor de aankomende tram. Dit blijkt op het terrein voor verwarring te zorgen.

Het conflict tram-voetganger wordt volledig door verkeerslichten geregeld. Het klopt echter dat de

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *La commande à distance des feux de signalisation au profit des transports publics est en vigueur depuis un certain temps déjà. La plupart des carrefours des boulevards Général Jacques et Lambermont en ont été équipés durant la période 2007-2009.*

Pour les traversées piétonnes de ces boulevards, un temps vert minimal est garanti, permettant aux piétons de traverser d'une seule traite. Le tram ne peut interrompre cette phase.

La commande à distance des feux de signalisation des boulevards Général Jacques et Lambermont a fait l'objet d'une évaluation. Pour le tram, un deuxième créneau vert à la demande s'est avéré opportun. Pour les piétons, il manquait à de nombreux endroits des feux de signalisation des deux côtés de la traversée des voies de tram.

La plupart des carrefours ont été reprogrammés au début de cette année et des feux pour piétons ont été placés partout. Le tram s'est également vu attribuer un deuxième créneau vert à la demande entre la phase verte des tourne-à-gauche depuis les boulevards et la phase verte d'une voirie latérale, uniquement lorsqu'un tram approche.

Durant ce créneau vert à la demande, toutes les autres phases sont rouges, sauf deux phases piétonnes sur une moitié du boulevard afin de permettre aux passagers descendant du tram de traverser immédiatement. La phase verte visant à traverser le boulevard d'une traite est conservée et ne peut être raccourcie.

La commande à distance des feux n'entrave donc en aucun cas la traversée sécurisée du boulevard d'une seule traite. Il est cependant vrai que, sur certaines traversées, les îlots centraux n'offrent pas toujours l'espace suffisant pour le nombre de piétons qui attendent. D'où mon soutien et celui de mon administration au projet de réaménagement du boulevard Général Jacques en deux bandes de circulation, au profit d'une piste cyclable et d'îlots centraux élargis à côté des voies de tram.

Pour ce projet, un test sera réalisé pendant six mois à partir de la mi-avril.

vluchtheuvels aan sommige zebrapaden onvoldoende plaats bieden voor alle wachtende voetgangers. Daarom staan mijn administratie en ikzelf volledig achter het plan om de Generaal Jacqueslaan op twee rijvakken te brengen ten voordele van een fietspad en de vergroting van de vluchtheuvels naast de tramsporen.

Vanaf midden april zal er gedurende zes maanden een test rond dit project plaatsvinden. Daarbij zal erop worden toegezien dat er geen verwarring mogelijk is betreffende de voetgangersverkeerslichten van de oversteekplaats over de Generaal Jacqueslaan.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon (in het Frans).- *Ik heb het niet over de open oversteekplaats die in 2007 werd aangelegd, en ook niet over de werkzaamheden voor de gedeeltelijke heraanleg van de Generaal Jacqueslaan.*

Sinds twee maanden zijn er nog bijkomende veranderingen doorgevoerd aan de doorgang van de trams, en over die laatste fase wil ik het hebben.

De verkeerslichten werden correct aangepast. Maar op elke plaats waar er een tramdoorgang werd toegevoegd, kan de voetganger de laan slechts voor de helft oversteken. Dat is verwarrend. De situatie is overigens niet dezelfde voor elk kruispunt op de laan.

Vandaag is het dus op een aantal plaatsen niet langer mogelijk om de Generaal Jacqueslaan in één keer over te steken. Is er, voorafgaand aan die beslissing, in overleg met de plaatselijke diensten een veiligheidstest uitgevoerd?

De plek waar de voetganger moet wachten, in het midden van de laan, is bijzonder risicovol. Waarom is daar geen rekening mee gehouden? We mogen niet vergeten dat sommige voetgangers de laan oversteken met een kinderwagen.

Werd er een studie uitgevoerd of bent u dat nog van plan?

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

Mme Sophie Brouhon.- Il ne s'agit évidemment pas de la phase de passage ouvert qui avait été mise en place depuis 2007. Il ne s'agit pas non plus de la phase de réaménagement du boulevard Général Jacques.

Entre ce moment et la prochaine phase, non seulement, tout un morceau du boulevard Général Jacques est impliqué, mais depuis deux mois, il y a aussi ce changement que vous avez évoqué et qui ajoute une nouvelle phase de passage pour les trams, si c'est nécessaire. C'est de cette dernière phase dont il s'agit.

Les feux de signalisation ont été correctement adaptés. Si un passage de tram est ajouté, le boulevard ne devient franchissable que sur une demi-traversée avant d'entamer la deuxième partie. Cette lecture est bien faite, mais est très confuse : il y a parfois une phase, parfois deux en même temps. Parfois, on ne comprend pas pourquoi cela est le cas à tel carrefour du boulevard et pas à tel autre.

Avant l'installation de cette nouvelle phase supplémentaire, qui ne laisse plus le temps de traverser l'ensemble du boulevard Général Jacques en une seule fois, un boulevard qui compte six bandes de circulation, un test de sécurité a-t-il été réalisé avec les services locaux, sachant que le piéton était exposé à ces fameux îlots totalement insécurisés ?

Dans cette zone où le piéton est peu sécurisé aux abords du tram, cette phase supplémentaire ne tient pas compte de la possibilité de traverser le

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *We houden de werking van de verkeerslichten voortdurend in het oog en proberen ze beter af te stellen. Wanneer de test is voltooid, zal dat nog beter gaan.*

De heraanleg moet uiteraard ook de voetgangers ten goede komen. We willen dat de tram over de Middenring rijdt, maar dat mag uiteraard niet ten koste van de veiligheid van de voetgangers gaan.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Wanneer mogen wij de evaluatie van de verkeerslichtenbeïnvloeding verwachten?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De heraanleg gaat zeer binnenkort van start.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Ik heb het over een ander stuk van de Generaal Jacqueslaan. Het is een zeer lange laan. De zone van de heraanleg strekt zich slechts langs twee huizenblokken uit. Daarna volgen nog vijf kruispunten, en daarover wil ik het hebben. Het kruispunt met de Kroonlaan is een van de gevaarlijkste van de stad.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Die situatie wordt voortdurend geëvalueerd. Ik zal u op de hoogte houden wanneer er een volgende bijsturing gebeurt. Ik vind het belangrijk dat ook de voetgangers correct worden behandeld.

- *Het incident is gesloten.*

boulevard en une seule fois, rendant le danger existant doublement plus grand pour un piéton qui peut traverser le boulevard, par exemple, avec un landau.

Est-ce que cette étude a déjà eu lieu, ou avez-vous l'intention de la réaliser ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous observons constamment le fonctionnement de ces feux et cherchons à les améliorer. Nous le ferons davantage encore lors de ce test, afin de mieux les régler.

Il est clair que le réaménagement qui sera fait doit profiter également aux piétons. Nous voulons faire passer le tram sur cette ceinture intermédiaire, mais évidemment pas au détriment des piétons.

Tout problème qui pourrait survenir serait de nature imprévisible. Nous avons fait ce qu'il fallait.

Mme Sophie Brouhon (*en néerlandais*).- *Quand disposerons-nous des résultats de l'évaluation sur la commande à distance des feux ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Le réaménagement commencera bientôt.*

Mme Sophie Brouhon (*en néerlandais*).- *Sur le boulevard Général Jacques, la zone réaménagée ne s'étend que sur deux pâtés de maisons. Ensuite, il y a encore cinq carrefours, dont celui avec l'avenue de la Couronne, qui est l'un des plus dangereux de la ville.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *La situation est évaluée en permanence. Je vous tiendrai au courant de la prochaine adaptation. Il est primordial que les piétons, eux aussi, soient correctement traités.*

- *L'incident est clos.*