BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

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

VERGADERING VAN

WOENSDAG 5 OKTOBER 2011

RÉUNION DU

MERCREDI 5 OCTOBRE 2011

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

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

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

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

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

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

INHOUD

MONDELINGE VRAAG 7

- van mevrouw Marion Lemesre 7

aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

betreffende "de tentoonstelling 'Brussel, duurzame stad'".

INTERPELLATIE 12

- van mevrouw Brigitte De Pauw 12

tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

betreffende "Villo".

Bespreking – Sprekers: **de heer Bruno De Lille,** staatssecretaris, **mevrouw Brigitte De Pauw.** 14

MONDELINGE VRAAG 19

- van de heer Arnaud Pinxteren 19

aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

SOMMAIRE

QUESTION ORALE 7

- de Mme Marion Lemesre 7

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

concernant "la tour d'exposition 'Bruxelles, ville durable'".

INTERPELLATION 12

- de Mme Brigitte De Pauw 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 "Villo".

Discussion – Orateurs : **M. Bruno De Lille,** secrétaire d'État, **Mme Brigitte De Pauw.** 14

QUESTION ORALE 19

- de M. Arnaud Pinxteren 19

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,

betreffende "de oprichting van een gebruikerscomité voor Villo".

concernant "la création d'un comité des usagers de Villo".

INTERPELLATIE 22

INTERPELLATION 22

- van de heer Philippe Pivin 22

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

betreffende "de impact van de hervorming van de federale wegcode in het Brussels Gewest, met name inzake quads en parkeergeschillen".

- de M. Philippe Pivin 22

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

concernant "l'impact en Région bruxelloise de la réforme fédérale du Code de la route et notamment la circulation des quads et la gestion du contentieux du stationnement".

Bespreking – Sprekers: **de heer Bruno De Lille,** staatssecretaris, **de heer Philippe Pivin.** 24

Discussion – Orateurs : **M. Bruno De Lille,** secrétaire d'État, **M. Philippe Pivin.** 24

MONDELINGE VRAGEN 26

QUESTIONS ORALES 26

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 26

aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

betreffende "de begrotingsbepalingen, de organisatie en het tijdpad voor de operationele synthese en het meerjareninvesteringsplan voor het plan Iris 2".

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 26

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 "les dispositions budgétaires, organisationnelles et le calendrier de la synthèse opérationnelle et du plan d'investissement pluriannuel du Plan Iris 2".

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 30

aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 30

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la

belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

betreffende "de methode voor de monitoring en evaluatie van het Fietsplan 2010-2015".

Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,

concernant "la méthodologie du monitoring et de l'évaluation du Plan vélo 2010-2015".

- van mevrouw Marion Lemesre 31

aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

betreffende "de publiciteit rond de actie '20 miljoen km van Brussel' ".

- de Mme Marion Lemesre 31

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 publicité entourant l'opération '20 millions de km de Bruxelles'".

- van de heer Aziz Albishari 35

aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

betreffende "het opstellen van het Gewestelijk Voetgangersplan".

- de M. Aziz Albishari 35

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la simplification administrative,

concernant "l'élaboration du Plan piéton régional".

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 38

aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

betreffende "de organisatie en de methode voor het verwerken en volgen van informatie uit buitenlandse experimenten inzake mobiliteit".

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, 38

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,

concernant "l'organisation et la méthodologie de traitement et de suivi des informations issues d'expériences de politiques de mobilité à l'étranger".

INTERPELLATIE 45

- van de heer Jef Van Damme 45

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

betreffende "de mobiliteitsmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit".

INTERPELLATION 45

- de M. Jef Van Damme 45

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

concernant "les mesures en matière de mobilité destinées à améliorer la qualité de l'air".

Voorzitterschap: De heer Jamal Ikazban, voorzitter.
Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

betreffende "de tentoonstelling 'Brussel, duurzame stad'".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Sinds begin september staat er voor de Sint-Michiels- en Sint-Goedelekathedraal een toren waarin de tentoonstelling 'Brussel, duurzame stad' is ondergebracht. De tentoonstelling moet getuigen van het dynamisme dat de regering aan de dag legt om van Brussel een duurzame stad te maken. Paradoxaal genoeg gaat het om een 25 m hoge toren die helemaal uit stellingen is opgetrokken. Bovenop staat er een schrale boom. Deze reusachtige meccano hindert het uitzicht op de kathedraal.*

Waarom werd er voor die plek geopteerd? Zijn er al klachten binnengekomen? Zullen het grasplein en de bomen in de buurt geen schade ondervinden van die constructie? Wie zal daarvoor dan opdraaien?

Blijkbaar heeft de brandweer zijn fiat gegeven

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

concernant "la tour d'exposition 'Bruxelles, ville durable'".

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

Mme Marion Lemesre.- Début septembre, la tour d'exposition "Bruxelles, ville durable" a été dressée devant la cathédrale Saints Michel et Gudule. Elle consiste en un circuit qui développe l'hypothèse que la beauté urbaine et le confort de vie sont notamment liés aux efforts de durabilité entrepris ces dernières années par le gouvernement.

Selon vos propos, "l'ambition de cette tour est de témoigner du formidable dynamisme qui anime la Région en matière d'environnement". Je dirais que c'est un comble, mais aussi un paradoxe, parce que cette tour de 25 mètres de haut, construite à l'aide d'échafaudages dignes de ceux du Palais de justice et surmontée par un arbre de plus en plus rachitique et effeuillé, masque la superbe vue de la cathédrale aux nombreux touristes et aux habitants, assez dubitatifs devant ce mécano géant.

Pourquoi avoir choisi cet endroit ? Avez-vous déjà

inzake de veiligheid van de toren? Wat als er een hevige wind opsteekt? Is er toezicht om eventuele ongelukken met bezoekers te vermijden?

Alleen al voor de communicatie over dit project werd er 100.000 euro uitgetrokken. Hoeveel bedraagt het totale kostenplaatje?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Wellicht zal ik mevrouw Lemesre niet kunnen overtuigen van de schoonheid van dit concept. Zulks behoort nu eenmaal tot de persoonlijke smaak van eenieder.*

Ten gevolge van een oproepprocedure werden meerdere projecten voorgesteld. Na onderzoek van de dossiers en hun presentatie werden de kandidaturen geselecteerd van Tempora, Wondercom, Atelier Blink en Monsieur et Madame Production.

Leefmilieu Brussel heeft uiteindelijk de organisatie toevertrouwd aan Tempora. Dit bedrijf heeft al ingestaan voor een aantal belangrijke tentoonstellingen, zoals 'Dit is onze Aarde', en geniet een goede reputatie in de sector. De visie die Tempora ontwikkelde op 'Brussel, duurzame stad', is ambitieus en gewaagd. Het verlaat de begane paden. Ze gaat uit van twee cruciale dimensies van de boodschap die we willen brengen. Aan de ene kant dat Brussel zich volop in een ombouwproces naar een duurzame stad bevindt. Om dit te illustreren dragen de bezoekers trouwens een helm. Aan de andere kant biedt de toren de mogelijkheid om de stad anders te bekijken en vast te kunnen

enregistré des plaintes, outre les miennes ? Quant à l'aspect environnemental, que vont devenir la pelouse et les arbres présents, littéralement enchâssés dans ce fatras ? Allez-vous supporter les coûts liés aux éventuels dégâts causés ?

Des questions se posent en termes de sécurité également. Cet édifice a-t-il reçu l'aval du corps des pompiers ? Depuis l'introduction de la question, j'ai appris que oui. Résisterait-il en cas de grand vent ? Qu'en est-il de la surveillance des lieux ? Les filets ne vont pas jusqu'en haut et cela pourrait s'avérer dangereux pour des enfants ou des groupes un peu turbulents qui feraient une chute.

Enfin, je signale également le coût de la communication, qui s'élève à 100.000 euros pour cette opération. J'aurais voulu connaître le coût global de la construction de cette tour, de son gardiennage - sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre, deux gardes y sont présents - et le coût complet de cette opération.

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Je crois que je ne vais pas pouvoir vous convaincre de la beauté de la tour ou du concept, cela relève du goût, personnel à chacun. Je voudrais néanmoins vous démontrer aujourd'hui son succès, son efficacité et vous rassurer sur les questions de sécurité.

Suite à une procédure d'appel d'offres, différents projets nous ont été soumis. Les sociétés candidates étaient Tempora, Wondercom, Atelier Blink et Monsieur et Madame Production. L'examen des offres s'est fait sur la base d'une part des dossiers et d'autre part des présentations.

Bruxelles Environnement a décidé d'attribuer le marché à la société Tempora. Rappelons que Tempora est déjà l'organisatrice de grandes expositions pédagogiques comme "C'est notre terre" et bénéficie donc d'une bonne notoriété et d'une grande expérience dans ce domaine.

Le concept proposé par Tempora était fort, ambitieux et risqué. Non pas par rapport à la sécurité, mais risqué parce que l'exposition ne rentre peut-être pas dans les schémas classiques habituels.

stellen dat een duurzame stad niet zomaar een utopie is, maar een hedendaagse uitdaging voor ons allen.

De constructie is ook een staaltje van technisch kunnen. Vanaf de toren heb je een heel bijzonder uitzicht op de kathedraal.

De kern van het debat is mijns inziens niet de esthetiek, dan wel de onderliggende boodschap.

Ik wijs erop dat sinds de opening de tentoonstellingstoren overspoeld wordt door bezoekers. Na drie weken zitten we al aan 10.000 bezoekers, waarvan 3.000 alleen al op de Open Monumentendagen.

Dit project beschikt over alle nodige toelatingen, met name van de politie, de brandweer, de stad Brussel en zo verder.

Twee onafhankelijke onderzoeksbureaus hebben zich over het veiligheidsaspect gebogen. De brandweer heeft, Pukkelpop indachtig, hierop sterk aangedrongen, Bij windsnelheden boven 45 km/u blijft de toren gesloten.

Waarom opteerden we voor die locatie? Het gaat om een centraal gelegen zone, ruim en met veel passage, goed toegankelijk en vlot bereikbaar met het openbaar vervoer. De locatie valt trouwens onder het beheer van Leefmilieu Brussel. Twee jaar geleden organiseerden we er al met veel succes een tentoonstelling over duurzaamheid.

De regering, noch Leefmilieu Brussel heeft tot dusver enige klacht ontvangen. Meer zelfs, we krijgen voortdurend aanvragen voor informatie en voor bezoeken.

De toren wordt druk bezocht door hogescholen voor architectuur en binnenhuisarchitectuur en ook door middelbare scholen. Er wordt trouwens in de nodige pedagogische begeleiding voorzien.

Het project heeft al felicitaties ontvangen van Europees Commissaris voor Milieu Potocnik die bij de opening aanwezig was, evenals van een delegatie van de stad Hamburg die hier ideeën kwam opdoen voor een gelijkaardige tentoonstelling.

De organisatie en Leefmilieu Brussel moeten na

Ce qui m'a personnellement séduite dans ce concept, c'est qu'il permet d'illustrer deux dimensions importantes du message que l'on voulait faire passer. La première c'est que Bruxelles change et que l'on est en route, nous l'espérons et nous avons de bonnes raisons de le penser, vers une ville durable. C'est un défi actuellement en construction et en chantier, un défi dont nous sommes tous les acteurs. C'est pour symboliser cela que les personnes qui visitent la tour portent un casque.

La seconde est le fait que la hauteur de la tour permet d'offrir un point de vue différent sur la ville. L'objectif est de réaliser que la ville durable n'est pas une utopie, que c'est la ville d'aujourd'hui et qu'il ne dépend que de nous de la faire évoluer. Ce projet est aussi une gageure technique et donc un geste fort, qui marque les esprits non sans une certaine ambition.

Par rapport à la cathédrale, encore une fois, cela relève de votre perception. Moi, je pense et je ne suis pas la seule, que la tour offre une perspective intéressante sur la cathédrale. Elle ne la cache en rien et j'ai même eu des témoignages de fidèles de la cathédrale qui trouvaient cela effectivement intéressant.

Je ne pense pas que l'esthétique soit le centre du débat. Il est tout d'abord question de l'avenir et de la durabilité de notre Région. Par ailleurs, le caractère attractif de la tour semble très efficace puisque nous assistons à un véritable engouement. À ce jour, après trois semaines d'ouverture, l'exposition a déjà été visitée par plus de 10.000 personnes.

Il y a eu plus de 3.000 visiteurs uniquement lors du week-end des journées du patrimoine.

En outre, il convient de préciser que nous avons obtenu toutes les autorisations nécessaires (police, pompiers, Ville de Bruxelles, etc.) à l'organisation de cet événement.

Nous avons également fait certifier la sécurité de la tour par deux bureaux indépendants. Nous avions conscience, à ce stade, du traumatisme causé par le festival Pukkel Pop et les pompiers nous ont demandé, à deux reprises, de vérifier la sécurité. Nous avons ainsi reçu l'interdiction d'ouvrir la tour si le vent souffle à plus de 45km/h.

afloop van de tentoonstelling het park opnieuw in de oorspronkelijke staat herstellen. Hierover worden, zoals steeds bij dit soort van evenementen in open lucht, strikte afspraken op papier gezet. Parken zijn bij uitstek geschikt voor dit soort organisaties, maar wat betreft het respect voor het erfgoed zijn er geen toegevingen mogelijk.

Om schade aan de bomen te vermijden, gebeurt het opbouwen en het afbreken van de toren onder toezicht van onze tuiniers. Zoals de toren er nu staat, is er geen enkele impact op de bomen. De stellingen zullen na afloop van de tentoonstelling opnieuw gebruikt worden.

Ik beschik nog niet over alle informatie inzake het kostenplaatje. Ik laat de cijfers zo snel mogelijk aan de commissieleden bezorgen.

En ce qui concerne la sélection de l'endroit, nous avons choisi le parc devant la cathédrale, car il s'agit d'un endroit de passage, central, visible, grand, facilement accessible en transports en commun et géré par Bruxelles Environnement. Il y a deux ans, nous avions déjà fait une exposition "ville durable" qui avait connu un très grand succès. C'était donc, à nos yeux, l'endroit idéal et nous n'en avions pressenti aucun autre.

Nous n'avons reçu aucune plainte, ni adressée à Bruxelles Environnement, ni de notre côté. En revanche, nous avons reçu beaucoup d'appels et d'e-mails nous demandant comment il était possible de la visiter ou encore visant à obtenir des informations complémentaires.

Un travail est en cours avec, entre autres, les écoles supérieures d'architecture, d'architecture intérieure ou des écoles secondaires, car les professeurs sont contents de pouvoir organiser une visite autour de la thématique du développement durable. Nous prévoyons d'ailleurs un accompagnement pédagogique ainsi qu'une sécurité, puisque les jeunes sont accompagnés.

Nous avons également reçu les félicitations du commissaire européen de l'environnement Potocnik, venu inaugurer la tour à nos côtés, ainsi que des dirigeants de la ville d'Hambourg, qui ont eux-mêmes fait venir le "train des idées" en même temps que la tour et ce, pendant une semaine. Un haut responsable hambourgeois nous a même confiés avoir trouvé le concept très intéressant et envisager ce type d'exposition à Hambourg.

Concernant les dégâts, le cahier des charges prévoit que la pelouse et tous les éléments du parc devront être remis en état par le prestataire et Bruxelles Environnement après l'exposition. Un état des lieux a été effectué. Je vous rassure : des événements sont organisés dans tous nos parcs et des conditions très strictes sont imposées dans chaque convention avec les sociétés organisatrices d'événements. Cela va de l'Euroferia à la fête de l'environnement, en passant par des concerts ou encore le "Piknik Elektronik", etc.

Nos parcs sont véritablement le lieu d'énormément de manifestations et je suis persuadée que nous devons poursuivre dans ce sens. En revanche, il est évident que nous devons veiller à l'entretien de ceux-ci et rester stricts par rapport à leur remise en

état.

En ce qui concerne les arbres, le montage de la tour - et ce sera la même chose pour le démontage - a été effectué sous la surveillance permanente de nos élagueurs et jardiniers pour éviter tout problème ou dégât aux arbres. La tour, telle que montée, ne pose donc aucun problème à ces derniers. De surcroît, on a également tenu compte de l'aspect environnemental, puisque l'exposition utilise du matériel d'échafaudage et de chantier qui retournera à son utilisation première en fin d'exposition.

En revanche, je vous avoue qu'on ne m'a pas transmis la réponse à votre dernière question portant sur le coût de la construction et les frais qui en découlent. Je vous la ferai parvenir ultérieurement, ainsi qu'aux autres membres de la commission.

De voorzitter.- U kunt die informatie aan de commissiesecretaris bezorgen, die ze zal doorsturen naar de leden.

M. le président.- Envoyez-la au secrétariat de la commission, qui la transmettra à qui de droit.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Dat zal ik doen.*

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Ce sera fait.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

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

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Meer dan 100.000 euro voor de communicatie is wel erg veel. Daar komen dan nog de kosten bij voor de eigenlijke organisatie. In een duurzame stad kan zo'n bedrag beter gebruikt worden.*

Overigens is 10.000 bezoekers niet zo veel. Als er scholen op bezoek komen, zult u snel aan dat cijfer zitten.

U zegt dat het dragen van een helm ook een symboolwaarde heeft, omdat de bezoeker op die manier meewerkt aan de stad. Er is echter ook het echte veiligheidsaspect. Op de bovenverdiepingen is er geen veiligheidsnet gespannen en dat is gevaarlijk.

De aanbesteding ging dus naar de firma Tempora en niet naar Bling Bling.

Mme Marion Lemesre.- Je vous remercie, car l'argent est le nerf de la guerre. Nous ne sommes certainement pas d'accord sur le fait d'en dépenser autant : plus de 100.000 euros de frais de communication, auxquels il faudrait ajouter le gardiennage et la construction. Ces sommes pourraient, dans le cadre d'une ville durable, être utilisées à bien meilleur escient.

Vous parlez d'un véritable engouement, mais 10.000 personnes, ce n'est pas extraordinaire à cet endroit-là. Cela va durer trois mois, et à partir du moment où il y a des écoles qui viennent visiter, on atteint vite ce genre de chiffre.

Vous dites qu'on est dans le symbole, qu'en portant un casque on est acteur de sa ville... Mais c'est une sécurité illusoire, puisque vous n'avez pas répondu à la question de l'absence de filet dans les étages supérieurs. J'ai visité les lieux, j'ai vu la rambarde : si on est bousculé, on peut tomber. Dans Le Soir, une institutrice déclarait que c'était dangereux pour les enfants.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- De verliezers waren Wondercom, Atelier Blink en Monsieur et Madame Production.*

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- U mag niet systematisch de groene ruimten gebruiken voor uw communicatie. Dat is een vorm van visuele vervuiling. Er zijn communicatiemiddelen die meer respectvol zijn voor de omgeving. U zult me antwoorden dat dit een kwestie is van smaak, maar die is ook nodig in de stad!*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van Mevrouw De Pauw.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "Villo".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).-* Ik heb een mondelinge vraag over Villo ingediend die aansluit bij de interpellatie van mevrouw De Pauw.

J'ai bien noté que c'était un appel d'offres avec projets, remporté non par la société Bling Bling, mais par la société Tempora.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Les candidats malheureux étaient Wondercom, Atelier Blink et Monsieur et Madame Production.

Mme Marion Lemesre.- Quant à l'endroit et à la sélection de l'endroit, je vous déconseille l'utilisation systématique des espaces verts gérés par Bruxelles Environnement comme lieux de communication. L'exposition fait ainsi l'objet de promotion sur d'autres pelouses, par exemple avenue Roosevelt avec une mini-tour.

C'est un pollution visuelle dans toute la ville. Il y a moyen de communiquer de façon beaucoup plus respectueuse de l'environnement et de la beauté des lieux. Vous me direz que tout cela est une question de goût, mais la ville a aussi besoin d'un certain sens de de la beauté et du goût !

- L'incident est clos.

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW

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 "Villo".

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

M. Arnaud Pinxteren.- J'ai une question orale qui concerne Villo Il me semble qu'elle est assez complémentaire à l'interpellation introduite par

Het Bureau heeft weliswaar beslist om mijn vraag niet toe te voegen aan de interpellatie van mevrouw De Pauw, maar ik zou me graag bij haar betoog aansluiten.

De voorzitter.- Ik respecteer de beslissing van het Bureau, maar als de commissieleden er geen bezwaar tegen hebben, ben ik bereid om het voorstel van de heer Pinxteren te aanvaarden. Mijnheer Pinxteren, ik wijs erop dat u in dat geval wel het recht verliest om nog een bijkomende vraag te stellen.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- Het is geenszins mijn bedoeling om me respectloos op te stellen ten aanzien van het Bureau.*

De voorzitter.- Stelt u uw mondelinge vraag dan zoals aanvankelijk gepland.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).-* Akkoord.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord voor haar interpellatie.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- In de vorige legislatuur was er een aarzeling ten aanzien van het openbaar fietsverhuursysteem, maar het systeem is de voorbije jaren echt op dreef gekomen. Duizenden Brusselaars en toeristen maken gebruik van Villo. De CD&V-fractie steunt dit project ten volle.

De uitbreiding naar de eerste kroon is intussen voltooid. Ook de gemeente Jette neemt inmiddels deel aan het project. Er blijven echter nog een aantal pijnpunten.

Al te vaak worden Villo-gebruikers geconfronteerd met ofwel een vol station waarin ze hun ontleende fiets niet kunnen plaatsen ofwel met een leeg station. Dat is niet alleen het geval in het centrum van de stad, maar ook in de naburige stations. Daardoor vragen sommige gebruikers zich af wat het nut is om een fiets uit te lenen als men die niet

Mme Brigitte De Pauw. Même si le Bureau élargi, dans sa grande sagesse, n'a pas daigné les joindre, je voudrais soumettre la proposition de les joindre à mes collègues. S'ils n'y voient pas d'inconvénient, je voudrais pouvoir intervenir dans la foulée.

M. le président.- N'étant pas le Bureau élargi, je respecte les décisions de cette instance si elle a décidé de procéder de cette manière.

Cependant, si les membres présents sont d'accord, je peux souscrire à votre proposition de joindre votre question orale à l'interpellation de Mme Brigitte De Pauw. J'attire néanmoins votre attention sur le fait que, dans ce cas, vous perdez la possibilité de poser une question complémentaire.

M. Arnaud Pinxteren.- M. le président, ne voyez dans ma demande aucune forme d'irrespect vis-à-vis du Bureau élargi et de nos institutions, auxquelles je tiens beaucoup.

M. le président.- Bien entendu. Je propose que vous posiez votre question orale comme prévu à l'ordre du jour.

M. Arnaud Pinxteren.- Je suis d'accord avec votre proposition, M. le président.

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw pour son interpellation.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Le CD&V soutient pleinement le système des vélos partagés, qui a véritablement pris son envol ces dernières années.*

L'élargissement à la première couronne est chose faite. Certains problèmes sont néanmoins signalés par les utilisateurs. Ceux-ci sont en effet trop souvent confrontés à des stations où soit il n'y a plus de vélo disponible, soit plus d'emplacement pour restituer le vélo loué. Ce phénomène est surtout constaté dans le centre ville, mais également dans les stations avoisinantes. Il risque de décourager les utilisateurs et de les inciter à recourir à d'autres modes de transport.

Augmenter le nombre de vélos et favoriser les déplacements piétons sont les solutions que nous pronons pour résoudre les problèmes de mobilité à Bruxelles. Dans une réponse antérieure, vous avez

kan ophalen dicht bij de woon- of aankomstplaats. Als men de intentie heeft om een fiets te huren en dat niet mogelijk is, gaat men over op andere systemen, zoals de personenwagen en het openbaar vervoer. Uiteraard schakelt onze voorkeur dan naar het gebruik van het openbaar vervoer.

Het aanbieden van meer fietsen en het stimuleren van mensen om te voet te gaan, zijn en blijven de basisoplossingen voor het mobiliteitsprobleem in Brussel. Ik heb u hierover al meermaals een aantal vragen gesteld. U hebt me toen geantwoord dat het seizoen een belangrijke rol speelt. In de lente en de zomer zouden lege of volle stations door een grotere rotatie een uitzondering zijn.

Helaas is dit niet altijd het geval, wat ook wel enigszins wijst op het succes van Villo. Op de website van Villo vallen de grote problemen onmiddellijk op.

Welke maatregelen zult u nemen om het succes van Villo te vrijwaren? Zult u contact opnemen met JCDecaux om te onderhandelen over nieuwe voorwaarden? Er zijn geen dure nieuwe studies nodig om vast te stellen dat fietsen meer in de bovenstad ontleend worden en meer in de benedenstad worden teruggebracht.

Wat was de impact op het aantal abonnees van de promotiecampagne die georganiseerd werd in samenwerking met de MIVB?

In vele Europese en Belgische steden heeft het fietsverhuur een belangrijke plaats ingenomen. De Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie bestudeerde onlangs nog een gelijkaardig systeem in Montréal.

Worden er met andere steden contacten onderhouden, niet alleen in België, maar ook in het buitenland? We kunnen altijd uit buitenlandse evaluaties of goede voorbeelden leren om ons systeem te optimaliseren.

Rond de eerste kroon is het systeem intussen helemaal gerealiseerd. Hoe zit het in de tweede kroon? Wat is de tijdsplanning?

Bespreking

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

déclaré que le phénomène des stations vides ou surchargées était plus rare au printemps et en été, grâce à une rotation plus importante.

Force est de constater que cela ne se vérifie pas toujours.

Quelles mesures envisagez-vous pour garantir le succès de Villo ? Allez-vous négocier de nouvelles conditions avec JCDecaux ?

Combien de nouveaux abonnés a-t-on enregistré à la suite de la campagne de promotion organisée en partenariat avec la STIB ?

Étudiez-vous les systèmes de vélos partagés mis en place dans d'autres villes belges ou étrangères afin d'optimaliser notre système ?

Discussion

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Het succes van Villo neemt inderdaad almaar toe. Begin 2010 hadden we nauwelijks 5.000 abonnementen, vandaag zijn het er ongeveer 30.000. Dat stemt overeen met een verzesvoudiging van het aantal abonnementen.

Ik heb al meermaals herhaald dat het gebruik van Villo aan de initiële doelstelling beantwoordt, namelijk de modale verschuiving bevorderen. De overgrote meerderheid van de gebruikers ontleent de Villo-fiets vooral tijdens de spitsuren en op weekdagen, en niet zozeer om er tijdens het weekend een fietstocht mee te maken. Villo lost dus de verwachtingen maximaal in.

Het probleem van de herverdeling van de fietsen hangt samen met de topografie van onze stad. Hetzelfde fenomeen doet zich voor in Parijs en Lyon. Sinds de concessiehouder de herverdeling 's nachts en in het weekend opvoerde, is de situatie merkbaar verbeterd. In de hoger gelegen stations van de stad zijn er 's morgens meer fietsen beschikbaar. Het aantal klachten is fel gedaald, wat trouwens bevestigd werd door het burgerinitiatief 'Where is my Villo?', dat mij hierover onlangs een e-mail stuurde. Door de herverdeling zijn er voortaan veel vaker fietsen en plaatsen beschikbaar waar dat nodig is.

Overigens moeten we onszelf niets wijsmaken: we zullen nooit in staat zijn om iedereen op om het even welk moment een fiets en een parkeerplaats aan te bieden waar men dat wil. We streven daar wel naar, maar kunnen daarvoor geen garantie geven. We proberen er voor te zorgen dat mensen wel in de onmiddellijke omgeving een fiets of parkeerplaats kunnen vinden. Er is nagenoeg altijd een fiets of een parkeerplaats beschikbaar in de drie dichtstbijgelegen stations. Uitzonderingen zijn de stations Beurs en De Brouckère, waar er vaak tijdens de avondspits een probleem is met het aantal beschikbare plaatsen, en een aantal drukke metrostations, waar tijdens de ochtendspits de fietsen heel snel uitgeleend zijn. Dergelijke problemen zijn echter inherent aan het systeem. Het is immers niet de bedoeling om alle fietsen op een paar plaatsen te concentreren.

In elk geval is er verbetering. Dat merken we aan de reacties van 'Where is my Villo?' en aan het aantal mensen dat klant blijft. Vorig jaar hebben we een actie gevoerd waarbij we een gratis

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Villo connaît effectivement un succès grandissant, puisque le nombre d'abonnés a sextuplé depuis le début de 2010.*

L'usage du Villo correspond parfaitement à l'objectif initial du transfert modal, puisque la très grande majorité des usagers utilise le Villo en semaine, durant les heures de pointe, et moins le week-end pour partir en balade.

Le problème de la redistribution des vélos est lié à la topographie de notre ville. On enregistre de nettes améliorations depuis que le concessionnaire a renforcé la redistribution la nuit et le week-end. Le nombre de réclamations a fortement diminué, ce que confirme d'ailleurs l'initiative citoyenne 'Where is my Villo ?'.

Malgré ces efforts, nous ne serons jamais à même de garantir à tous un vélo et un emplacement de parking à l'endroit voulu à n'importe quel moment, mais nous tentons tout au moins de l'assurer dans l'une des trois stations les plus proches. Les stations Bourse et De Brouckère sont des endroits critiques durant les heures de pointe en soirée, ainsi que certaines stations de métro fort fréquentées en matinée. De tels problèmes sont inhérents au système.

Pour la deuxième année consécutive, nous avons offert un abonnement Villo gratuit aux détenteurs de la carte Mobib. Au terme de cette période de gratuité, de nombreux utilisateurs ont décidé de prolonger leur abonnement contre paiement, ce qui témoigne de leur satisfaction.

Bruxelles Mobilité et le concessionnaire communiqueront prochainement aux abonnés, via une lettre informative, les routes les plus faciles à emprunter, celles qui présentent le moins de déclivité. Ces éléments sont déjà disponibles sur la nouvelle carte vélo-piéton.

Cette carte devrait inciter les cyclistes à adopter d'autres trajets, souvent plus courts et plus faciles, que ceux qu'ils ont l'habitude de parcourir en voiture.

La capacité des stations les plus sollicitées va être élargie.

L'élargissement du système en deuxième couronne

abonnement voor een aantal maanden hebben aangeboden. Dit jaar hebben we dat opnieuw gedaan, in combinatie met een MIVB-abonnement. Vanaf een bepaald moment loopt die actie af en moeten de mensen betalen voor hun abonnement. Als het systeem niet zou beantwoorden aan hun verwachtingen, dan zouden ze massaal afhaken. Dat is echter niet het geval. Dat toont aan dat een groot deel van de gebruikers tevreden is over het systeem.

Mobiel Brussel en de concessiehouder zullen binnenkort een nieuwsbrief sturen naar de abonnees, met informatie over de gemakkelijkste, minder steile routes. Deze informatie bevindt zich trouwens al op de nieuwe stap- en fietskaarten. Ik kan de commissieleden daarvan een exemplaar laten bezorgen. Er zijn immers heel wat alternatieve routes die gemakkelijker zijn dan de meer voor de hand liggende trajecten.

Om gemakkelijker te fietsen zijn er heel wat alternatieven. We moeten er in de volgende maanden nog meer werk van maken om fietsers duidelijk te maken dat ze niet door Brussel moeten rijden, zoals ze dat met de auto doen. Als ze overschakelen op de fiets, hebben mensen de gewoonte om dezelfde trajecten te volgen als met de auto, terwijl er heel vaak gemakkelijkere en zelfs kortere trajecten zijn. We willen dat mensen Brussel door een fietsbril bekijken en het zichzelf gemakkelijker maken. Die stap- en fietskaart kan daarbij helpen.

De capaciteit van de meest gebruikte stations, ongeacht of er vooral fietsen worden afgehaald of teruggebracht, zal worden uitgebreid. Dat zal binnenkort het geval zijn voor een aantal stations in de bovenstad, zoals Troon en Madou, en ook voor een aantal stations in de benedenstad, zoals Beurs en De Brouckère.

Door de uitbreiding van het systeem naar de tweede kroon zullen er andere verplaatsingswijzen ontstaan. De buitengrens is overal, ook in Parijs, Lyon, Luxemburg en Dublin, als eerste leeg omdat mensen vandaar vertrekken. Aangezien die buitengrens wordt verplaatst, zal de huidige buitengrens waarschijnlijk beter bediend worden, omdat er ook meer verplaatsingen zijn naar die stations. Waarschijnlijk zal er dan een ander probleem ontstaan, namelijk dat de gewestgrens de moeilijkste plaats wordt. Dat moeten we in de gaten

modifiera les modes de déplacement. La limite extérieure actuelle, qui est la plus sollicitée, sera vraisemblablement mieux desservie. Nous devrons bien entendu veiller à ce que le problème ne ressurgisse pas ailleurs, en adaptant les mécanismes de redistribution.

Nous sommes très satisfaits de l'intégration billetique entre Mobib et la carte Villo, qui constitue un pas important dans la crédibilisation de l'intermodalité. Depuis le début de l'association Mobib-Villo, il y a quatre mois, 4.842 personnes ont adopté la formule, ce qui équivaut à environ un sixième du nombre d'abonnements de longue durée.

Bruxelles Mobilité a contacté la Ville d'Anvers pour le lancement du système de vélos partagés. Anvers est un cas très intéressant, étant donné que la Ville supporte seule l'entièreté des frais du système via son entreprise de stationnement autonome GAPA. Ceci modifie pleinement les possibilités de gestion, permettant à la Ville un pilotage direct.

Bruxelles a opté pour un système de vélos partagés financés par la publicité, ce qui a pour effet qu'un équilibre doit toujours être trouvé entre la rentabilité et l'exploitation. L'avantage d'un tel choix est qu'il épargne des frais directs à la Région et aux communes. Les recettes issues du stationnement peuvent ainsi être investies dans d'autres actions.

Depuis la préparation de Villo, Bruxelles Mobilité est en contact avec des collègues à Lyon, Paris, Ljubljana, Séville et Valence.

Nous œuvrons actuellement avec le concessionnaire à l'élargissement du système vers la deuxième couronne. Bruxelles Mobilité est occupé, en collaboration avec les communes et le concessionnaire, à définir le réseau et à établir les modalités d'exploitation. Les autorisations devraient être délivrées cet automne et la réalisation des premiers travaux avoir lieu au printemps 2012. La réalisation de cette seconde phase doit nous permettre d'atteindre 5.000 vélos en circulation. Nous sommes heureux de constater que les communes se montrent très intéressées par la réalisation de cette seconde phase.

houden. Extra stations leiden tot andere verplaatsingswijzen, waardoor de herverdelingsmechanismen moeten worden aangepast.

We zijn zeer tevreden over de ticketintegratie tussen Mobib en de Villokaart. Dat was een belangrijke stap voor de geloofwaardigheid van de intermodaliteit. Sinds het begin van de combinatie Mobib-Villo vier maanden geleden, hebben 4.842 mensen van de formule gebruikgemaakt, wat ongeveer een zesde van het aantal langetermijnabonnementen vertegenwoordigt.

Mobiel Brussel heeft contact opgenomen met de stad Antwerpen voor het opstarten van het fietsdeelsysteem. Antwerpen is een erg interessant praktijkgeval, aangezien de stad het systeem volledig zelf bekostigt via haar autonoom parkeerbedrijf, het GAPA, dat de middelen genereert om het fietsdeelsysteem te betalen. Dat wijzigt volledig de mogelijkheden op het vlak van beheer, waarbij de stad alles rechtstreeks beheert.

Brussel heeft ervoor gekozen om het fietsdeelsysteem te financieren met reclame, waardoor er altijd een evenwicht moet worden gevonden tussen rendabiliteit en exploitatie. Dat heeft ook voordelen, want daardoor hebben het gewest en de gemeenten geen directe kosten. Brussel gebruikt de opbrengsten van het parkeersysteem voor andere zaken. Antwerpen gebruikt ze gedeeltelijk om het fietsdeelsysteem draaiende te houden.

Sinds de voorbereiding van het fietsdeelsysteem Villo is Mobiel Brussel in contact met collega's in Lyon, Parijs, Ljubljana, Sevilla en Valencia.

Momenteel werken we met de concessionaris aan de uitbreiding van het systeem naar de tweede kroon. Mobiel Brussel is, in samenwerking met de gemeenten en de concessionaris, het netwerk aan het definiëren en de exploitatievoorwaarden aan het opstellen. De vergunningen zullen hopelijk dit najaar nog afgegeven worden en de uitvoering van de eerste werken zal van start gaan in de lente van 2012. Jette vraagt zes extra stations, wat het totaal aantal stations voor Jette op vijftien brengt. De stad Brussel is ook al aan het bekijken waar er extra stations kunnen komen. Dat gebeurt in rechtstreeks contact tussen de concessionaris en de gemeente zelf. Mobiel Brussel is daarbij betrokken en stelt

ook plaatsen voor, maar uiteindelijk bepaalt de gemeente samen met de concessionaris waar de stations komen. De realisatie van de tweede fase moet het aantal beschikbare fietsen op 5.000 brengen. Ik ben blij dat de gemeenten zeer veel interesse tonen voor de uitvoering van die fase.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Het is een positieve zaak dat fietsers dankzij een fietskaart weten welke route de minste inspanning vraagt. Een van de redenen waarom men in Brussel minder de fiets gebruikt, is dat men bergop moet rijden. Ik feliciteer u dan ook met de fietskaart.

Samen met JCDecaux stelt u alles in het werk om een zo groot mogelijk aanbod te verzekeren, zodat er geen lege stations zijn en de volle tijdig worden leeggehaald. Wat zijn de effectieve werkuren van de werknemers van JCDecaux? Uit statistieken blijkt dat heel wat mensen de fiets gebruiken voor het woon-werkverkeer en veel minder voor recreatie. Is JCDecaux ook bereid om een service te verlenen op de minder drukke momenten?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- JCDecaux is daartoe bereid. Vroeger herverdeelde men niet tijdens de nacht, maar sinds enkele maanden doet men dat wel elke nacht, behalve tijdens de nacht van zaterdag op zondag. Dat is een reële verbetering, zeker in het stadscentrum waardoor het 's ochtends gemakkelijker is om de fiets kwijt te geraken.

Alleen op bepaalde momenten tijdens de spitsuren is er een probleem. De herverdeling van de fietsen gebeurt met een bus of een bestelwagen met een aanhangwagen en het is niet eenvoudig om daarmee door de spits te geraken. De plaatsen waar heel veel fietsen staan, zijn ook vaak diegene die het meest onder opstoppingen te lijden hebben. Tijdens de spits geraakt men soms gewoon niet ter plaatse. Dat is en blijft een moeilijk moment. We moeten mensen daar niets over wijsmaken.

Men mag echter niet vergeten dat men zelfs dan nog fietsen vindt in een station in de buurt. De kaarten op de palen bij de fietsstations geven aan

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- La carte vélo est une excellente initiative. Elle aidera les cyclistes à repérer le trajet le moins fastidieux.*

Avec JCDecaux vous faites tout pour que vélos et stations restent disponibles. Quel est l'horaire des employés de JCDecaux ?

La plupart des utilisateurs semblent emprunter des véhicules Villo pour des déplacements du domicile au lieu de travail et beaucoup moins pour les loisirs. JCDecaux serait-il disposé à garantir un service durant les heures creuses ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État *(en néerlandais).- JCDecaux est tout à fait disposé à garantir un service durant les heures creuses. Il assure d'ailleurs depuis quelques mois la redistribution des vélos durant la nuit, sauf du samedi au dimanche. Cela permet de trouver plus aisément un emplacement où restituer un vélo en matinée, en particulier dans le centre-ville.*

Un problème subsiste aux heures de pointe, car les véhicules de JCDecaux qui redistribuent les vélos accèdent alors difficilement aux stations.

Mais même aux moments critiques, il est toujours possible de trouver un vélo dans une des stations avoisinantes. Les disponibilités sont affichées sur la borne qui est installée dans chaque station, ainsi que sur pas mal de panneaux publicitaires. De plus, si tous les emplacements sont occupés, un quart d'heure gratuit est accordé après introduction du code, le temps de trouver une autre station.

waar de dichtstbijzijnde stations met nog vrije plaatsen en fietsen zijn. Als er geen plaats meer is, wordt het gratis eerste halfuur automatisch met een kwartier verlengd bij het ingeven van de code. Bovenop heel wat reclameborden staan wegwijzers met ledverlichting die aangeven op hoeveel meter er een station vrij is en hoeveel fietsen er beschikbaar zijn.

Zeer veel mensen maken gebruik van applicaties op iPhone en andere toestellen waarmee ze kunnen nagaan hoeveel fietsen er nog beschikbaar zijn als ze vertrekken. Hierdoor moet men minder verloren meters afleggen en heeft men ook minder last van frustratie en ergernissen. Daardoor is het aantal klachten heel erg gedaald.

- Het incident is gesloten.

De très nombreuses personnes utilisent des applications sur leur iPhone ou d'autres appareils pour vérifier la disponibilité des vélos.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de oprichting van een gebruikerscomité voor Villo".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- Op 16 juni kondigde u de tweede fase aan van het Villonetwerk. Wij zijn verheugd over de inrichting van nieuwe stations in de tweede kroon, want deze beslissing draagt bij tot een duurzame mobiliteit in een leefbare stad, conform de*

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la création d'un comité des usagers de Villo".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Le 16 juin dernier, vous avez annoncé le lancement de la seconde phase de développement du réseau Villo avec l'implantation de nouvelles stations en deuxième couronne. Nous nous en réjouissons évidemment, car cela ne peut que concourir à une mobilité plus durable et plus

regeringsdoelstellingen.

Ondanks de opgedane ervaring in fase 1 blijft de uitvoering van fase 2 moeilijk: er moet een nieuw publiek worden aangeboord en promotie gevoerd, de nieuwe stations zullen ongetwijfeld moeten afrekenen met kinderziektes, het onderhoud van de fietsen zal meer interventies vereisen en er moet een uitgekiende regeling komen voor de verdeling van de fietsen over de stations.

Bij de lancering van het netwerk vormden gebruikers het informeel collectief 'Where's my Villo' om gehoor te vinden bij de concessionaris en de gewestelijke overheid. In Parijs werd onder auspiciën van de burgemeester het 'Comité des usagers de Vélib' geïnstalleerd, dat de rol speelt van go-between tussen de concessionaris, de gebruikers en de overheden. Het is samengesteld uit 20 vaste gebruikers en wordt elk jaar voor de helft hernieuwd. Het is ook verantwoordelijk voor de blog op het internet 'Vélib et moi'.

Een gelijkaardig comité met gebruikers van Villo waarbij ook fietsverenigingen worden betrokken, zou nieuwe gebruikers kunnen begeleiden, oplossingen voorstellen voor praktische problemen, het systeem kunnen verbeteren en het gebruik ervan promoten.

Overigens bestaan dergelijke gebruikers-organisaties al bij de MIVB en de NMBS en staat er een op stapel voor taxigebruikers.

Hebt u de oprichting van een dergelijk comité onderzocht? Wanneer zal het van start gaan?

conviviale, conformément aux objectifs que s'est fixés le gouvernement.

Même si l'on bénéficie aujourd'hui de l'expérience de la première phase, cette seconde phase sera délicate à négocier. Il y aura en effet un nombre important de nouvelles personnes à accompagner dans leur découverte du système. Les nouvelles stations connaîtront sans doute quelques maladies de jeunesse. Par ailleurs, le maintien des vélos en bon état de marche requerra encore plus d'interventions qu'aujourd'hui. Dans votre réponse à une question écrite de ma part, vous déclariez que 13.000 réparations avaient déjà dû être effectuées sur les véhicules Villo entre mai 2009 et juin 201.

Mais surtout, l'échelle beaucoup plus vaste du réseau nécessitera encore plus d'attention au niveau de la régulation de la répartition des véhicules Villo entre les stations.

Pour que cette seconde phase connaisse un succès rapide, il faudra aussi en faire la promotion.

Lors du lancement du réseau Villo, on a vu apparaître l'un ou l'autre collectif informel d'usagers notamment "Where's my Villo?", témoin des difficultés des usagers et de leur souhait de se faire entendre tant du concessionnaire que de l'autorité régionale.

Pour répondre à une attente similaire, la Mairie de Paris a instauré en avril 2010 un "Comité des usagers de Vélib", qui joue le rôle d'interface entre le concessionnaire, les usagers et les autorités. Il est composé de 20 usagers réguliers et se renouvelle par moitié tous les ans. Ils animent un blog sur internet intitulé "Vélib et moi".

À Bruxelles également, la création d'un comité d'usagers Villo, auquel seraient associés également des représentants des associations de cyclistes à titre d'experts serait une manière d'accompagner les nouveaux usagers, de résoudre les difficultés pratiques, d'améliorer le système et d'en faire la promotion.

Cette pratique est habituelle dans les services publics, en particulier dans le domaine de la mobilité. Il existe ainsi un comité d'usagers de la STIB et de la SNCB, et votre collègue Brigitte Grouwels a annoncé l'année dernière la mise en place d'un comité d'usagers des taxis.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Met deze tweede fase worden er nog eens 5.000 fietsen in het verkeer gebracht.*

Wij zijn er ons zeker van bewust dat we daarbij nog meer oog moeten hebben voor een kwaliteitsvolle dienstverlening. De oprichting van een gebruikersorganisatie, die het best geplaatst is om de vragen, suggesties en ervaringen van de gebruikers te inventariseren, is een interessant idee. Hoewel het burgerinitiatief "Where's my Villo" nu al helpt bij de evaluatie van het systeem, lijkt mij een officiële instantie nodig, die minder afhankelijk is van de bereidwilligheid van eenieder.

Een adviserend gebruikerscomité, waarvan de werkzaamheden passen in het kader van de conventie tussen het gewest en JCDecaux, moet de dialoog tussen de betrokkenen verbeteren en de praktische problemen oplossen.

Het comité moet regelmatig samenkomen en is samengesteld uit vertegenwoordigers van de gebruikers van Villo, de fietsverenigingen, de administratie, de MIVB en JCDecaux. In zijn eerste vergadering zal het zich kunnen buigen over de resultaten van de tevredenheidsenquête die we voor het einde van het jaar bij de gebruikers van Villo afnemen.

Je voudrais donc savoir si la mise en place d'un comité d'usagers de Villo a été étudiée et, dans l'affirmative, si cette mise en place est programmée.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Comme vous avez pu le comprendre dans ma réponse à l'interpellation de Mme Brigitte De Pauw, je me réjouis évidemment de la mise en œuvre de la seconde phase du déploiement de Villo qui va me permettre de mettre 5.000 vélos supplémentaires en circulation.

Comme vous, nous sommes conscients du fait que le démarrage de cette seconde phase va requérir encore plus d'attention au niveau de la qualité du service à offrir aux usagers.

À cet égard, votre idée de mettre en place un comité d'usagers de Villo est très intéressante. Un tel comité est effectivement de nature à recenser au mieux les demandes et suggestions des gens qui utilisent le service et peuvent établir des constats utiles et précis. Il faut donc pouvoir les valoriser.

Actuellement, il existe, comme vous l'avez souligné, l'initiative citoyenne "Where's my Villo?" qui nous est d'une grande aide dans l'évaluation du système. Je suis en contact avec les initiateurs de ce projet. Nous recevons de temps à autre un mail de cette organisation auquel nous répondons. C'est ainsi que j'ai appris que la situation sur le terrain s'est améliorée et que j'ai pris connaissance d'autres remarques et suggestions d'amélioration. Néanmoins, je pense comme vous qu'il sera utile de disposer d'une structure plus officielle et moins dépendante des bonnes volontés de chacun.

La mise en place d'un comité d'usagers officiel en partenariat avec l'opérateur, structuré et régulier, est une proposition à laquelle j'adhère. Elle est de nature à renforcer la qualité du service. Bien entendu, ce comité des usagers organisera ses travaux dans le cadre de la convention existante entre la Région et JCDecaux. Son rôle sera avant tout d'améliorer le dialogue afin de résoudre des problèmes qui se posent sur le terrain.

Le comité d'avis se réunira sur une base régulière et comprendra des représentants des usagers de Villo, les représentants des associations cyclistes, des représentants de l'administration et de la STIB et,

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- Uw antwoord stemt mij ten zeerste tevreden, aangezien u ingaat op mijn voorstel. Ik hoop dat het gebruikerscomité nu ook snel wordt geïnstalleerd.*

- Het incident is gesloten.

bien entendu, de l'opérateur.

Par ailleurs, je vous informe que nous procéderons avant la fin de l'année à une enquête de satisfaction auprès des usagers de Villo. Le comité des usagers de Villo pourra utilement, lors de sa première réunion, se pencher sur les résultats de cette enquête.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Pas besoin d'enquête de satisfaction auprès de moi : je suis très content de votre réponse, puisque vous donnez une suite favorable à la proposition que j'avais formulée. Il est rare d'avoir un retour sur investissement aussi rapide ! Ça m'émeut, c'est la première fois... C'est très encourageant, et j'espère que cela pourra très rapidement être mis en place, s'il y a une vraie demande et un vrai intérêt.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de impact van de hervorming van de federale wegcode in het Brussels Gewest, met name inzake quads en parkeergeschillen".

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

De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).- Minister Grouwels heeft mij op een eerdere interpellatie*

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "l'impact en Région bruxelloise de la réforme fédérale du Code de la route et notamment la circulation des quads et la gestion du contentieux du stationnement".

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

La parole est à M. Pivin.

M. Philippe Pivin.- M. le secrétaire d'État, il est cocasse que cette interpellation que le Bureau avait

over de hervorming van de Wegcode geantwoord dat een regering in lopende zaken hierover geen beslissingen kan nemen. Maar de huidige regering in lopende zaken neemt toch heel wat beslissingen.

Het lijkt erop dat het federaal initiatief geblokkeerd is op het niveau van bepaalde gefedereerde entiteiten. Ik ben verontrust over de stand van zaken in verband met de behandeling van parkeergeschillen, het quadverkeer en de kosten ten gevolge van de hervorming.

In sommige politiezones evolueert men naar een depenalisering van de parkeerovertredingen in afwachting van de progressieve overheveling van de bevoegdheden ter zake naar de gemeenten voor het gebruik van de gemeentelijke administratieve boete door de gemeenschapswachten. Daartoe moet evenwel artikel 3 van de Wegcode over de agenten die bevoegd zijn voor het beboeten van foutparkeren, worden gewijzigd.

Dankzij de federale beslissing om een nieuw verkeersbord in te voeren, zal het gewest quadverkeer wettelijk kunnen verbieden. Het nieuwe verkeersbord, C6, bepaalt de zones die verboden zijn voor quads, waarvan de meesten vinden dat ze geen plaats hebben in een stedelijk gebied.

Wat zijn de gevolgen van de nieuwe federale bepalingen gelet op het feit dat de Vlaamse regering het dossier op de tafel van het Overlegcomité wil brengen en gelet op het negatief advies van de Waalse regering en van de Waalse Hoge Raad voor Verkeersveiligheid?

Wat is het standpunt van de Brusselse regering? Is het technisch haalbaar om een algemene verbodszone voor quadverkeer in het gewest af te bakenen? Waar moeten de nieuwe borden dan komen?

Hoeveel zullen de signalisatiewijzigingen op de gewest- en gemeentewegen kosten?

Hoe staat het met de wijziging van artikel 3 van de Wegcode dat betrekking heeft op de personen die bevoegd zijn voor parkeergeschillen?

Weet u meer over het ongunstig advies van de Vlaamse regering? Wanneer komt het Overlegcomité samen? Wat is het standpunt van de

transférée à Mme Grouwels finisse par vous revenir assez naturellement. Je vous ai déjà interpellé, ainsi que la ministre Grouwels, sur la réforme du Code de la route souhaitée par le secrétaire d'État fédéral, M. Schouppe. Mme Grouwels m'avait alors indiqué que le gouvernement en affaires courantes ne pouvait prendre de décision dans le cadre de cette programmation de modifications.

Je constate cependant que ce gouvernement en affaires courantes fait beaucoup. Certes, mieux vaut cela que la paralysie totale. Mais il semble que l'initiative fédérale coince au niveau de certaines entités fédérées. Par conséquent, je m'inquiète des initiatives du gouvernement régional dans ce dossier, en pointant prioritairement trois éléments : la gestion du contentieux du stationnement, la circulation des quads et la charge du coût des nouvelles installations mises en place dans le cadre de cette réforme.

Nous avons pu constater que certaines zones de police - et notamment celle à laquelle ma commune appartient - s'orientent de facto vers une dépénalisation du contentieux du stationnement, en escomptant un transfert progressif des compétences en la matière vers les communes et l'utilisation de plus en plus importante de l'outil qu'est l'amende administrative délivrée par les gardiens de la paix. Pour cela, l'article 3 du Code de la route, qui définit les agents compétents pour sanctionner le stationnement irrégulier, se doit d'être modifié afin de répondre aux préoccupations des acteurs de terrain et des représentants du Parquet.

La question de la circulation des quads est également posée. Mme Grouwels avait confirmé au parlement qu'une modification fédérale permettrait une initiative légale dans notre Région. La réforme fédérale est aujourd'hui assurée dans ce dossier par la création d'un panneau routier définissant les zones interdites aux utilisateurs de quads, le panneau "C6". Cette nouveauté est très intéressante pour notre Région. En effet, ce type de véhicule est considéré par la plupart - à l'exception notable d'un de mes collègues bourgmestres - comme n'ayant pas vraiment sa place dans une Région par définition urbanisée. Vous nous avez déjà écrit à ce propos, mais peut-être pourriez-vous prolonger cette démarche ?

Quelles sont les conséquences d'une mise en œuvre sur le territoire bruxellois des nouvelles

Brusselse regering?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Het overgrote deel van de quads in het gewest heeft een negatieve invloed op de levenskwaliteit, door de geluidsoverlast en door het agressieve rijgedrag van de bestuurders.*

De quads creëren een gevoel van onveiligheid en maken de stad minder aantrekkelijk voor voetgangers en fietsers. De huidige wetgeving blijkt technisch ontoereikend om dit probleem op te lossen.

Onlangs verscheen inderdaad een KB, waardoor een verbod op quads, via het C6-verkeersbord, mogelijk werd vanaf 1 september. Om dit in Brussel toe te passen, moeten we een zo groot mogelijk gebied afbakenen, waarbinnen alle bevoegde overheden het eens zijn om de maatregel in te voeren.

dispositions fédérales, vu le récent avis défavorable du gouvernement flamand à l'égard de l'initiative de M. Schouppe et sa volonté de porter ce dossier au sein du Comité de concertation, et vu, également, les avis négatifs du gouvernement wallon et du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière ?

Quelle est la position de la Région concernant les zones d'interdiction de circuler en quad ? Qu'en est-il de la faisabilité technique d'un périmètre d'interdiction générale du territoire régional ? Dans ce cas, où les nouveaux panneaux "C6" devront-ils être placés ?

Avez-vous déterminé un coût imputable aux prochaines modifications de signalisation sur le territoire régional et sur les voiries communales ? La Flandre, elle, a chiffré l'impact des aménagements nécessaires pour les communes flamandes.

Qu'en est-il de la modification de l'article 3 du Code concernant les agents habilités à gérer le contentieux du stationnement ?

Avez-vous enfin des détails concernant l'avis défavorable du gouvernement flamand ainsi que la tenue d'un comité de concertation ? Quelle est la position du gouvernement bruxellois à ce sujet ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Comme je l'ai déjà signalé dans cette commission, nous constatons que la grande majorité des quads roulant dans notre Région a un impact négatif direct sur la qualité de vie dans la ville, en raison des nuisances sonores qu'ils entraînent, ainsi que par le style de conduite, souvent sportif, voire agressif, des conducteurs.

Les quads créent un sentiment d'insécurité, ce qui rend la ville un peu moins attirante pour les piétons et les cyclistes. La réglementation en cours, au niveau des spécifications techniques des véhicules, n'est donc apparemment pas suffisante pour résoudre ce problème.

Récemment, un arrêté royal a effectivement été publié, autorisant à partir du 1er septembre l'interdiction des quads, via le panneau

Ik heb dan ook de Conferentie van Burgemeesters om het standpunt gevraagd van de negentien gemeenten. Die blijken allemaal voorstander te zijn van een verbod.

Het verbod komt er dus. We moeten zo spoedig mogelijk de borden plaatsen. Volgens de administratie volstaan C6-verkeersborden aan de toegangswegen van het gewest.

De komende maanden moeten de wegbeheerders afspraken maken over de precieze locaties, het tijdsschema en de financiële aspecten. We moeten ook communiceren met de bewoners en handelaars.

Deze maatregel zal een positieve invloed hebben op het veiligheidsgevoel, de rust en de levenskwaliteit in de openbare ruimte.

Het gewest moet deze borden plaatsen op de 39 gewestwegen van Vlaanderen naar Brussel. De gemeenten moeten ze plaatsen op de overige wegen.

Deze zomer heeft de heer Schouppe het ontwerp van nieuwe Wegcode voor advies aan de gewesten bezorgd. De Brusselse regering zal binnenkort een officieel standpunt innemen. Dat kan ik u dus nog niet meedelen.

Ik ben uiteraard voorstander van een hogere pakkans, door meer controles. Een mogelijkheid is om gemeentelijke en/of gewestelijke ambtenaren de bevoegdheid te geven om parkeerovertredingen en andere vast te stellen.

Het moet ook mogelijk zijn om met administratieve sancties te werken, vooraleer over te gaan tot een strafvervolging.

De federale onderhandelingen kunnen mogelijk leiden tot een regionalisering van de Wegcode. Ik pleit in elk geval voor een sterkere repressie op het vlak van parkeren en verkeersveiligheid.

d'interdiction "C6". Afin d'appliquer ceci de manière cohérente en Région de Bruxelles-Capitale, il me paraît essentiel d'identifier une zone, aussi grande que possible, au sein de laquelle toutes les instances compétentes conviennent d'introduire l'interdiction.

C'est pourquoi, dès que j'ai appris que ce panneau d'interdiction pourrait être d'application, j'ai demandé au président de la Conférence des bourgmestres de connaître la position des dix-neuf communes de la Région de Bruxelles-Capitale à ce sujet. Selon la "copie préalable" de la réponse de la Conférence des bourgmestres reçue en début de semaine, les dix-neuf communes bruxelloises souhaiteraient introduire cette interdiction.

Pour moi, la question est réglée : l'interdiction aura lieu. Ce n'est plus seulement qu'une question d'organisation pour placer les panneaux le plus rapidement possible aux bons endroits. Selon mon administration, il suffit de placer de simples panneaux d'interdiction "C6" aux entrées de la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans les prochains mois, les gestionnaires de voirie concernés devront s'accorder sur la localisation, le calendrier de l'installation des panneaux et les aspects financiers. Une attention devra également être portée à la communication aux riverains et aux commerçants concernés.

Je suis convaincu que cette mesure aura un impact positif sur le sentiment de sécurité, la tranquillité et la qualité de vie dans les espaces publics de la Région de Bruxelles-Capitale.

Pour votre information, c'est la Région qui devra placer les panneaux sur les 39 voiries régionales qui vont de la Flandre vers Bruxelles, les communes devant s'occuper des autres.

Votre deuxième question aborde un autre point présenté dans le cadre de la réforme du Code de la route.

Durant l'été, M. Étienne Schouppe a effectivement transmis la proposition pour avis aux trois Régions. Le gouvernement bruxellois prendra prochainement position officiellement.

En attendant, je ne peux que me déclarer partisan d'une augmentation des risques de contrôle et d'un

renforcement marqué de l'intensité et de la fréquence des actions de répression. Une des manières d'y parvenir consiste à mandater des agents des communes et/ou de la Région pour constater les infractions de stationnement. Cette mesure nécessaire peut également s'appliquer à d'autres infractions.

Il est dès lors souhaitable qu'une adaptation du Code de la route autorise les agents des gestionnaires de voirie (de la commune ou de la Région) à ne pas limiter leurs constats aux infractions de stationnement, mais à les étendre à d'autres infractions. Il me paraît en outre souhaitable que les sanctions puissent également être déterminées administrativement avant de procéder à une poursuite pénale.

Enfin, vous savez également que des négociations sont en cours au niveau fédéral, avec comme conséquence une possible régionalisation du Code de la route. Quel que soit le résultat de ces négociations, je plaiderai pour un renforcement de la répression au niveau du stationnement et de la sécurité routière dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Je suis cependant dans l'incapacité de vous communiquer la position du gouvernement bruxellois qui sera établie dans les semaines à venir.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

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

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).- Ik ben voorlopig tevreden met dit antwoord.*

M. Philippe Pivin.- À l'heure actuelle, je me satisfais de cette réponse.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAGEN

QUESTIONS ORALES

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

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de begrotingsbepalingen, de organisatie en het tijdpad voor de operationele synthese en het meerjareninvesteringsplan voor het plan Iris 2".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Het Iris 2-plan is in september 2010 goedgekeurd. Na de goedkeuring van dit plan moest binnen zes maanden een operationele synthese met acties, tijdsplanning, begroting en verantwoordelijke diensten worden opgemaakt. Ook de maatregelen die aanverwante bevoegdheden betreffen zoals stedenbouw, openbare werken, vervoer en hun bijdrage aan de mobiliteitsdoelstelling van het gewest, moeten erin worden vermeld.*

Een jaar later is de operationele synthese nog niet klaar. Noch het parlement, noch de commissie heeft deze synthese ontvangen.

Evenmin kregen parlement of commissie een meerjareninvesteringsplan te zien, wat nochtans ook door het Iris 2-plan jaarlijks verplicht is. De operationele synthese is cruciaal, zowel voor de begroting als voor de systematische evaluatie van het plan.

Toen het Iris 2-plan in 2009 aan het parlement werd voorgesteld, heb ik aangedrongen om zo snel mogelijk over de operationele synthese te kunnen beschikken, zodat het parlement grondig over het plan kon debatteren. Trouwens in hoofdstuk 9 van het Iris 2-plan is sprake van beter bestuur om de doelstellingen van het plan te kunnen verzekeren.

Waarom heeft de operationele synthese zoveel vertraging opgelopen? Als de synthese toch klaar zou zijn, waarom zijn het parlement en de commissie niet geïnformeerd? Wanneer kunnen we erover beschikken? Hoe zit het met de opmaak van het meerjareninvesteringsplan? Worden zowel de operationele synthese als het meerjareninvesteringsplan op de webstek van het

CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "les dispositions budgétaires, organisationnelles et le calendrier de la synthèse opérationnelle et du plan d'investissement pluriannuel du Plan Iris 2".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Le Plan Iris 2, adopté en septembre 2010, stipulait textuellement dans son chapitre 9 que "dans les 6 mois de son approbation définitive, le plan fera l'objet d'une synthèse opérationnelle reprenant les actions à entreprendre, leur délai de mise en œuvre, les budgets et l'identification des services responsables. Ce rapport portera également sur les mesures qui imputent la mobilité exécutées dans le cadre des compétences connexes dont l'aménagement du territoire, l'urbanisme, les travaux publics, les transports, l'économie, etc. Le rapport établira la contribution de ces mesures aux objectifs de mobilité de la Région."

Six mois après l'approbation définitive du plan, la synthèse opérationnelle n'était pas prête. Près d'un an après l'approbation du plan et plusieurs mois après le terme de la période prévue, le parlement et, singulièrement, la Commission de l'infrastructure, en charge des communications, n'a toujours eu ni connaissance de cette synthèse opérationnelle, ni exposé de celle-ci par le gouvernement.

De la même façon, le parlement et la commission n'ont pas eu connaissance du plan d'investissement pluriannuel prévu par le Plan Iris 2, pour lequel il est prévu que la "planification pluriannuelle précisant les budgets réservés aux différents aménagements dans le cadre d'un plan d'investissement pluriannuel, sera présenté chaque année au gouvernement. Ce plan précisera et décrira sommairement les budgets et les projets d'aménagements en infrastructures et équipements garantissant l'achèvement des objectifs Iris".

Malgré les explications données dans le chapitre relatif aux dépenses prévisionnelles et aux ressources envisageables, ce plan pluriannuel

gewest gepubliceerd?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Het spreekt voor zich dat we ervoor garant moeten staan dat alle maatregelen van het Iris 2-plan concreet worden uitgevoerd.*

Mijn administratie heeft een instrumentarium ontwikkeld om het plan op te volgen. Alle onderdelen van het plan worden geficheerd met vermelding van de te ondernemen acties, het budget en alle betrokken partijen

De indicatieve begrotingstabel werd op 7 april aan de regering voorgelegd. Ik zal een kopie aan het commissiesecretariaat laten bezorgen.

Zoals bepaald in Iris 2 volgt mijn administratie nauwgezet het integrale traject van wegwerkzaamheden en toetst dit systematisch aan de mobiliteits- en duurzaamheidsvereisten.

Het Iris 2-plan is gestoeld op de strategische nota van Mobiel Brussel, waarbij erop wordt toegezien dat in elke fase van elk mobiliteitsproject de

d'investissement est donc central. La synthèse opérationnelle est cruciale tant sur le plan budgétaire que sur le plan de l'évaluation systématique de la mise en œuvre du plan.

Lors de la présentation du plan aux parlementaires à l'automne 2009, j'avais déjà souligné qu'il serait impératif que le parlement puisse disposer de la synthèse opérationnelle au plus vite, afin d'avoir un débat approfondi sur le Plan Iris 2. Pour rappel, le chapitre 9 du Plan Iris 2 est d'ailleurs intitulé "améliorer la gouvernance pour garantir les objectifs d'Iris".

Je souhaiterais donc vous poser une série de questions. Comment expliquez-vous le retard de la synthèse opérationnelle du Plan Iris 2 ? Si la synthèse opérationnelle est achevée, pourquoi le parlement et singulièrement la Commission de l'infrastructure, en charge des communications n'en ont-ils pas eu connaissance ? Quand pourrions-nous en disposer ? Où en est la confection du plan d'investissement pluriannuel ? Enfin, la synthèse opérationnelle et le plan d'investissement pluriannuel seront-ils rendus accessibles à la population bruxelloise par le bais d'une publication sur le site internet de la Région ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Il est évident que moi aussi je considère comme essentiel de garantir que les mesures du Plan Iris 2 soient exécutées. Il faut pouvoir les contrôler et en suivre la mise en œuvre concrète.

Avec mon administration, nous avons développé une série de mécanismes pour assurer le pilotage du plan. Un tableau de bord opérationnel a été établi. Il décline l'ensemble des actions du plan sur de nombreuses fiches, identifiant les actions à prendre, les budgets concernés, ainsi que les acteurs impliqués dans la mise en œuvre.

Le tableau budgétaire indicatif a été présenté en gouvernement le 7 avril dernier. À votre demande, j'adresserai bien volontiers une copie aux membres de la Commission infrastructure.

Comme prévu dans le cadre d'Iris 2, mon administration établit un examen précis des processus d'exécution des aménagements de voiries afin d'en garantir le meilleur fonctionnement et la

duurzaamheidsregels worden gevolgd. Dit gebeurt in samenspraak met alle betrokken partijen, waaronder gewestelijke instellingen zoals de MIVB, maar ook de lokale besturen.

Deze herfst wordt een seminarie georganiseerd. In de volgende weken wordt een extra personeelslid specifiek op dit dossier gezet.

Het meerjareninvesteringsplan is klaar. Het zal in bijlage van het Iris 2-plan verschijnen op de website van Mobiel Brussel.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Ik ben tevreden dat de administratie over een boordtabel beschikt. De operationele synthese waarvan sprake in het Iris 2-plan, is echter nog wat anders. De regering moet haar belofte nakomen.*

Zal het seminarie het startpunt zijn voor de operationele synthese? Waarover gaat het precies?

Kunt u ons de begrotingstabel bezorgen?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- De boordtabel is wel degelijk de operationele synthese. Ik kan ze u bezorgen.*

réelle prise en considération des enjeux de la mobilité durable à chaque étape, de la conception en passant par les autorisations jusqu'à l'exécution et l'entretien.

En outre, la mise en œuvre du Plan Iris 2 passe par la refonte de la note stratégique, outil interne à Bruxelles Mobilité qui garantit que tout projet de la Région en matière de mobilité puisse intégrer les enjeux de la mobilité durable. À cet égard, cet outil doit recevoir le concours de l'ensemble des acteurs, c'est-à-dire les organismes régionaux comme la STIB, mais aussi, idéalement, les pouvoirs locaux.

Dans ce cadre, un séminaire est programmé pour cet automne. Une personne a été recrutée au sein de l'administration pour prendre cet important dossier en charge. Cette personne sera opérationnelle dans les prochaines semaines.

Le plan d'investissement pluriannuel a été réalisé. Ce plan d'investissement sera consultable en annexe du Plan Iris 2, sur le site portail de la mobilité.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Un tableau de bord existe au sein de votre administration et j'en suis vraiment heureuse. Cependant, il ne s'agit pas vraiment de la synthèse opérationnelle qui était annoncée dans le plan. Il est de notre ressort, dans notre mission de parlementaire, de vérifier que le gouvernement respecte ce à quoi il s'est engagé. Dans le cas présent, je crois qu'il ne s'agit pas vraiment de ce qui était prévu dans le Plan Iris 2. Vous ne m'annoncez pas de bonnes nouvelles et nous allons donc devoir encore attendre.

Est-ce ce séminaire d'automne qui va tout d'un coup tracer les lignes fondatrices de cette synthèse opérationnelle ? De quoi s'agit-il exactement ?

Je vous remercie de faire joindre en annexe le tableau budgétaire. Nous le lirons bien entendu avec attention.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Concernant la synthèse opérationnelle, c'est bien le tableau de bord. Si vous le souhaitez, je peux vous le transmettre.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Graag.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Het seminarie zal vooral handelen over de ontwikkeling van de strategische nota. We zullen dan met Mobiel Brussel en met de lokale verantwoordelijken nagaan hoe we iedereen gelijk kunnen behandelen.*

Zolang de federale overheid niet beslist dat de gemeentelijke mobiliteitsplannen voor 100% de richtlijnen van het gewest moeten naleven, moeten we met de gemeenten overleggen en samenwerken, zodat iedereen dezelfde logica volgt.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Iris 2 was een grote intentieverklaring van de Brusselse regering, maar we zijn nu een jaar verder en het is tijd voor actie. Dan kunnen we zien of u de boordtabel in de praktijk omzet.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de methode voor de monitoring en evaluatie van het Fietsplan 2010-2015".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Volontiers.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Quant au séminaire d'automne, il portera surtout sur le développement de la note stratégique. Nous verrons alors avec Bruxelles Mobilité comment on peut mettre tout le monde sur un pied d'égalité. Ce n'est évidemment pas que Bruxelles Mobilité qui est impliqué, mais également les acteurs locaux.

Jusqu'au moment où il sera décidé au niveau fédéral que les plans communaux de mobilité doivent respecter à 100% les lignes directrices qui seront établies dans le plan de mobilité régional, nous devons travailler en étroite collaboration pour traduire tout cela dans les plans communaux. C'est un travail collaboratif et c'est la raison pour laquelle nous organisons ce séminaire afin de s'assurer que chacun travaille selon la même logique.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- J'en conclus qu'Iris 2 constituait une grande déclaration d'intention du gouvernement bruxellois en matière de mobilité. Nous voilà un an plus tard et nous souhaitons des actes et du concret sur la base du tableau de bord que vous allez nous communiquer et du tableau budgétaire. Nous verrons alors si vous avez transformé l'essai.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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 méthodologie du monitoring et de l'évaluation du Plan vélo 2010-2015".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de publiciteit rond de actie '20 miljoen km van Brussel' ".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Op 24 mei 2011 ging de Brusselse regering van start met de campagne '20 miljoen km van Brussel'.*

De uitdaging bestond erin dat alle Brusselaars samen tegen de week van de mobiliteit in september 20 miljoen km te voet of per fiets zouden hebben afgelegd. Er werden grote witte kubussen in de stad geplaatst, met tellers die aangaven hoeveel kilometers er al waren afgelegd. Hoeveel van die kubussen werden er verspreid?

Het initiatief was helaas geen succes. Op 15 september moest er nog meer dan 12 miljoen km worden afgelegd. Ondertussen stonden er drie maanden lang lelijke witte kubussen in onze groene ruimten.

Waarom hebt u die dingen niet gewoon laten weghalen? Het initiatief had toch geen succes. De kubus in het Terkamerenbos stond vol graffiti. Werden er nog andere technische problemen of beschadigingen vastgesteld?

Buurtbewoners dienden klachten in. Werd daarmee rekening gehouden?

Hoeveel heeft het initiatief in totaal gekost?

Ik begrijp ook niet waarom mensen die deelnemen aan het initiatief hun naam moesten opgeven. Wat zal er met die persoonsgegevens gebeuren?

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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 publicité entourant l'opération '20 millions de km de Bruxelles'".

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

Mme Marion Lemesre.- À votre initiative, le gouvernement bruxellois a lancé, le 24 mai 2011, la campagne "les 20 millions de km de Bruxelles". L'objectif de cette communication était d'inciter les gens à davantage se déplacer à pied ou à vélo.

Le défi était de parcourir, à pied ou à vélo, 20 millions de km d'ici la semaine de la mobilité en septembre. À cette fin, de gros cubes blancs ont été disposés dans la capitale, avec un compteur égrainant le nombre de km parcourus et enregistrés sur un site internet. Combien de ces cubes ont-ils été disséminés dans les espaces verts et sur les voiries régionales ?

Concernant l'opération en elle-même, on ne peut malheureusement pas parler de succès. En effet, à la date du 15 septembre, il restait plus de 12 millions de km à parcourir. Durant ces trois mois, ces cubes ont enlaidi les espaces verts de notre capitale. Je pense plus particulièrement à celui masquant l'entrée du bois de la Cambre, ou encore à celui trônant au centre de la pelouse de l'avenue Franklin Roosevelt et décrié par les riverains.

Devant l'insuccès de cette opération, pourquoi ne pas avoir fait retirer ces cubes ? Le cube du bois de la Cambre était recouvert de graffitis. D'autres problèmes techniques ou liés à la dégradation ont-ils été enregistrés ?

Des plaintes de riverains ont été enregistrées. Quelles suites leur ont été données ?

D'autre part, communication comprise, quel aura été le coût total de cette opération ?

Je m'interroge également sur l'obligation, pour les personnes désireuses de participer, de donner leur nom à des applications smartphones. Qu'advient-il de ces listings ? Comptez-vous les utiliser et, dans l'affirmative, à quelles fins ?

De voorzitter.- U wijkt af van uw tekst.

M. le président.- Vous sortez complètement de votre texte.

Mevrouw Maron Lemesre *(in het Frans).- Ik lees nochtans de tekst voor die ik heb ingediend. Wij hebben twee vragen ingediend. De ene is tot mevrouw Huytebroeck gericht, de andere tot de heer De Lille. Misschien hebt u zich van tekst vergist.*

(Samenspraak)

Vindt u het niet paradoxaal dat u het milieu probeert te beschermen door lelijke witte kubussen in groene ruimten te plaatsen? Zou u niet beter eens nadenken over een meer geschikte methode?

De kubussen staan er nog altijd, maar nu met publiciteit voor het Visitors' Centre van het Europees Parlement. De kubussen staan er nu al meer dan drie maand. Normaal gezien is er dan een nieuwe stedenbouwkundige vergunning vereist.

Ik zal aan minister Grouwels vragen of er geen vergunningen vereist zijn voor die publiciteit.

Mme Marion Lemesre.- Il me semble pourtant que c'est celui que nous avons rentré. Vous faites référence à une interpellation conjointe avec la "tour infernale" de Mme Huytebroeck, scindée par le Bureau en deux questions orales. Nous avons envoyé, dans les temps, les deux questions orales distinctes via le secrétariat : l'une à Mme Huytebroeck, l'autre à vous-même. Peut-être n'avez vous gardé que celle-là.

(Colloques)

J'ai signé et je pense que la question du listing se trouvait déjà dans l'interpellation globale.

La pose de ces cubes dans l'environnement bruxellois est récurrente, plaidant pour d'autres modes de déplacement que la voiture, mais ne trouvez-vous pas paradoxal d'enlaidir l'environnement par des communications visant à le protéger ? N'est-il pas temps de penser à une véritable pédagogie, plutôt que de pratiquer un matraquage publicitaire ?

Et, pour coller à l'actualité, les cubes et leur structure tubulaire ont été maintenus dans l'espace, les toiles ayant été remplacées par des publicités pour le "Visitors' Center" du parlement européen. Le dépôt de ces cubes dépasse à présent les trois mois autorisés et tombe donc normalement sous le coup d'une demande de permis d'urbanisme.

J'interrogerai à ce sujet Mme Grouwels, pour évaluer s'il n'y a pas lieu d'établir des permis pour ces publicités.

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

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik zal me informeren, maar met die publiciteit heb ik niets te maken. Ons contract is al*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je vais m'informer sur ce dernier point, mais il ne s'agit pas d'une de nos actions. Notre contrat avec la firme a

afgelopen en normaal moesten die kubussen al verwijderd zijn.

(Samenspraak)

Mevrouw Lemesre, u lijkt wel de Jeanne d'Arc van de stellingen en de kubussen! De bedoeling van de campagne '20 miljoen kilometer van Brussel' was om de mensen te doen nadenken over de manier waarop ze zich verplaatsen, vooral over korte afstanden.

De actie is ongetwijfeld geslaagd. Tijdens de campagne hebben zeer veel mensen me aangesproken over het onderwerp en werden er verschillende partnerschappen ontwikkeld. Ze kwam ook uitgebreid aan bod in de pers.

We hebben ons doel bereikt. Het klopt dat we niet tot 20 miljoen km zijn geraakt, maar dat was dan ook een enorme uitdaging. Het was zelfs niet de bedoeling van de campagne. Twaalf miljoen kilometer is helemaal niet slecht.

Ik heb de kubussen niet laten verwijderen. Ik zou niet weten waarom. Het waren belangrijke communicatiemiddelen. U vindt ze misschien lelijk, maar over smaken en kleuren valt niet te discussiëren.

De firma Urban Media heeft een professionele campagne gevoerd en gebruikt de kubussen voor vele campagnes. Mijn diensten hebben alle nodige aanvragen correct ingediend.

Bij het plaatsen van de kubussen werd er altijd rekening gehouden met de verkeersveiligheid en met een vlotte doorgang voor de voetgangers. Ik zal nagaan waarom de kubussen nog niet zijn verwijderd.

Technische problemen waren er niet en schade is evenmin aangericht. Alleen van één van de kubussen werden graffiti verwijderd, meer niet.

Buiten de drie kubussen met een kilometerteller waren er nog zes andere.

Tot slot heeft niet één bewoner een klacht ingediend.

pris fin et, normalement, ils auraient dû enlever ces cubes. Il est toujours possible qu'ils aient un contrat avec quelqu'un d'autre pour mettre à nouveau des cubes au même endroit.

(Colloques)

Mme Lemesre, j'ai l'impression que vous êtes aujourd'hui la Jeanne d'Arc des échafaudages et des cubes ! Mais je vous remercie pour votre question, car elle rejoint l'objectif de la campagne des 20 millions de kilomètres de Bruxelles : faire réfléchir les gens à la manière dont il se déplacent dans notre Région, surtout pour les courtes distances.

Nous avons sans aucun doute réussi. Pendant la campagne, énormément de personnes m'ont interpellé sur le sujet. La presse lui a également porté l'attention nécessaire et les partenariats que nous avons développé sont indicateurs d'un grand succès : 20 kilomètres de Bruxelles, Bike to Work, Villo, Visit Brussels...

Je pense que le but est atteint. Nous n'avons pu, évidemment, faire descendre le compteur à zéro : c'était un défi de grande envergure. Mais ce n'était pas l'objectif de la campagne en soi. Il y a encore du pain sur la planche. Mais douze millions de kilomètres sur vingt, ce n'est pas si mauvais.

Je n'ai pas fait enlever les cubes des rues et je ne vois pas pourquoi j'aurais dû le faire. Les cubes avec compteurs constituaient surtout un important moyen de communication. Vous me dites qu'ils enlaidissent le paysage, mais comme l'a dit Mme Huytebroeck, il ne sert à rien de débattre des goûts et des couleurs.

Ce moyen de communication a été géré de manière professionnelle par Urban Media et a été utilisé pour de nombreuses campagnes ; nous ne sommes certainement pas les seuls à avoir travaillé avec celui-ci. De plus, toutes les demandes nécessaires ont été introduites correctement par mon administration.

Je peux vous assurer que le placement des cubes a toujours eu lieu en faisant attention à la sécurité routière et à la bonne fluidité de la circulation pour les piétons. Entre-temps, ces cubes auraient dû être enlevés, vu que notre campagne est maintenant terminée. Je m'informerai à propos des cubes que vous avez mentionnés comme étant toujours en

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Klachten komen meestal bij de gemeente terecht. Het is voor de burger immers niet altijd duidelijk wie verantwoordelijk is voor welk initiatief. In dit geval zijn er zeker klachten bij Brussel-Stad binnengekomen.*

De campagne wordt vandaag voortgezet. Daarmee wordt een precedent geschapen van permanente publiciteit in groene en openbare ruimten. Dat is jammer want vaak werkt publiciteit visueel vervuilend. De Villocampagne leed al aan overdaad en nu komt daar nog wat bovenop.

Misschien ben ik gevoeliger dan anderen voor stress. Een veelvoud aan reclameboodschappen brengt dat zeker teweeg, te meer als die aan het valleitje aan de Rooseveltlaan of de rand van het Ter Kamerenbos voorkomen.

Iedereen heeft intussen de kubussen wel gezien. Bravo, maar morgen wil iedereen erop figureren. Op lange termijn verleent u er de stad geen goede dienst mee. Om te ontspannen is een lege ruimte soms geschikter.

place.

Vous demandez également s'il y a eu des problèmes techniques ou si les cubes ont subi des dégâts. Cela n'a pas été le cas. Un des cubes a été restauré en raison de graffitis. Pour le reste, il n'y a rien à signaler.

En dehors des trois cubes avec compteur, six autres cubes ont été placés sur l'avenue des Arts, la place Stéphanie, l'avenue de Tervuren, l'avenue Louise, l'avenue de Flore et l'avenue Jacques Sermon à la basilique de Koekelberg.

Vous demandez enfin si des riverains se sont plaints de la campagne. Je peux vous donner une réponse très courte : non.

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

Mme Marion Lemesre.- À propos des plaintes, je pense que les habitants se plaignent auprès de leur commune. Pour ma part, je sais qu'il y a eu des plaintes au service de l'urbanisme de la Ville de Bruxelles, parce que les citoyens n'identifient pas toujours clairement l'origine de telle ou telle installation. Ils se tournent dès lors spontanément vers leur commune.

Ce que je trouve regrettable dans le fait qu'aujourd'hui la campagne se poursuive, c'est que vous créez un précédent de supports publicitaires permanents dans des espaces verts et dans des espaces publics déjà surchargés visuellement et souvent peu esthétiques, comme les carrefours par exemple. La campagne Villo à déjà engendré son lot de surcharges, et vous en ajoutez encore.

C'est un stress supplémentaire. Peut-être y suis-je plus sensible que d'autres, mais moi, je vis comme un stress la multiplication des messages, et notamment lorsqu'ils abîment un point de vue comme par exemple le vallon de l'avenue Roosevelt ou les abords du Bois de la Cambre. Je vis comme un stress d'y voir des messages publicitaires, quelle que soit la valeur ou la pertinence du message défendu.

Parce qu'il faut quand même réaliser qu'aujourd'hui, tout le monde a vu vos cubes, je vous en félicite, mais cela veut dire que demain tout le monde voudra figurer dessus. À long terme vous ne rendez

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "het opstellen van het Gewestelijk Voetgangersplan".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Tijdens de Week van de Mobiliteit in 2009 kondigde u een studie aan voor een Gewestelijk Voetgangersplan, dat klaar zou zijn tegen het eerste semester van 2011.*

Ecolo steunt dit project van harte. Stappen is een essentiële vorm van mobiliteit, die te vaak onderschat of zelfs misprezen wordt. Het zijn immers meestal de voetgangers die moeten wachten of wijken voor andere weggebruikers.

Nochtans is stappen de meest gezonde, goedkope en gezellige verplaatsingsvorm voor in de stad. Voetgangers geven de openbare ruimte pas betekenis als ontmoetingsruimte.

Voetgangers zijn ook vaak kwetsbare weggebruikers die speciale aandacht vergen: bejaarden, gehandicapten, ouders met kinderwagens, schoolkinderen enzovoort. Er vallen nog te veel dodelijke slachtoffers onder de voetgangers.

Er blijft nog heel wat werk voor de voetgangers de eerste plaats krijgen in de hiërarchie van de weggebruikers, zoals het STOP-principe vraagt:

- de norm van 1,50 m voor voetpaden uit de gewestelijke stedenbouwkundige verordening

pas service à la ville et à l'espace public. Déstresser les gens, c'est aussi parfois accepter la vacuité.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

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

concernant "l'élaboration du Plan piéton régional".

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

M. Aziz Albishari.- Lors de la Semaine de la mobilité 2009, vous avez annoncé le lancement d'une étude en vue de l'élaboration d'un Plan piéton régional. La finalisation de ce plan était annoncée pour le premier semestre 2011.

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire au sein de cette commission, mon groupe et moi-même soutenons ardemment ce projet. La marche est en effet un mode de déplacement d'une importance essentielle, trop souvent sous-estimée lorsqu'elle n'est pas purement et simplement méprisée. Le piéton est toujours considéré comme le "parent pauvre", celui qui peut bien attendre que les autres passent ou faire un détour quand une voiture ou des travaux bloquent le passage.

Pourtant, la marche est le mode de déplacement le plus doux, le plus sain, le plus économique, le plus convivial et le plus urbain. C'est le piéton qui donne véritablement son sens à l'espace public en tant qu'espace de rencontres et d'échanges.

De plus, les piétons sont souvent des usagers vulnérables qui méritent une attention renforcée : personnes âges, personnes souffrant d'un handicap, utilisateurs de poussettes et de caddies, enfants sur le chemin de l'école, etc. Je me permettrai ici une petite incise, même si je sais que je ne dois pas vous en convaincre : les accidents de la route

(GSV) lijkt eerder de standaard dan het absolute minimum;

- *de voetgangersroutes in de openbare ruimte zijn vaak ingewikkeld, omdat ze als laatste uitgedacht zijn;*

- *er staat te veel in de weg op de voetpaden: verkeersborden, terrassen, bouwwerven, enzovoort;*

- *ook de politiediensten lijken weinig geïnteresseerd in voetgangers.*

We kijken dus uit naar het Voetgangersplan.

Nummer 31 van de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid bevatte deze zomer een artikel over de bestelde studie en haalt daaruit tien aanbevelingen, die gebaseerd zijn op gesprekken met de gebruikers. Een gewestelijk plan is er echter nog niet.

Is de studie klaar? Wat zijn de conclusies ervan? Wanneer wordt het gewestelijke plan goedgekeurd? Wat zijn de uitgangspunten?

mortels dont les victimes sont des piétons sont encore beaucoup trop importants dans notre Région.

Certaines mesures ont déjà été prises en vue d'une meilleure prise en compte des piétons, mais il reste beaucoup à faire pour placer le piéton au premier rang dans la hiérarchie des usagers comme le veut le principe STOP adopté par le Plan Iris 2. Voici, à titre d'exemples, quelques constats que doivent fréquemment faire les piétons :

- le fameux mètre cinquante prescrit par le Règlement régional d'urbanisme (RRU) pour la largeur des cheminements piétons semble parfois être devenu la norme standard plutôt que le minimum minimorum ;

- les cheminements piétons dans les projets d'espaces publics sont encore trop souvent illisibles et compliqués parce que pensés en dernier dans l'élaboration de ces projets ;

- les trottoirs sont encore trop encombrés de mobilier urbain épars et disparate, de panneaux de signalisation pléthoriques qui, pour la plupart, concernent d'ailleurs les automobilistes (interdiction de stationner, limitation du stationnement, etc.), d'équipements techniques divers ; la largeur de passage est fréquemment réduite par des chantiers, des terrasses, des étals ou le mauvais état du revêtement ;

- les services de police, souvent motorisés, paraissent eux aussi peu sensibles à cette problématique.

Nous attendons donc avec intérêt le fameux Plan piéton régional annoncé.

Le numéro 31 du Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, sorti cet été, consacre un article à ce sujet. Il décrit l'étude que vous avez commandée et énonce dix recommandations inspirées d'un travail réalisé avec des usagers, mais il n'y est pas encore question de l'adoption du Plan piéton régional lui-même.

L'étude dont je parle est-elle effectivement finalisée ? Sur quoi a-t-elle porté et quels en sont les enseignements ? Pour quand la finalisation et l'adoption du Plan régional sont-ils prévus ? Quels sont les principes qui guident son élaboration ?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Er is wat vertraging. Het Voetgangersplan is klaar, maar de regering moet het nog bespreken en daarna zullen ook de burgers geraadpleegd worden.*

Dit is een belangrijk plan en het is het eerste in zijn soort in het Brussels Gewest, waar nochtans veel voetgangers te vinden zijn.

Vooraf werd een studie uitgevoerd naar het economische, sociale en ecologische potentieel van een voetgangersbeleid. Die hield rekening met de lessen uit ervaringen in andere steden (Lyon, Genève, Zürich, München en Edinburgh), met de resultaten van wandelingen met burgers in enkele Brusselse wijken (Kuregem, Etterbeek, Sint-Joost, Watermaal-Bosvoorde en Schuman) en met de gespecialiseerde literatuur.

Uit een diepgaande analyse van de Brusselse situatie kwam een strategisch plan voort, met doelstellingen op verschillende termijnen en de daarbij behorende acties.

Op 21 juni 2011 namen 200 personen deel aan het eerste internationaal colloquium 'Voetgangersverplaatsingen in een stedelijke omgeving'.

Voor eind oktober 2011 zal ik het strategisch plan in eerste lezing voorleggen aan de regering, die het hopelijk spoedig zal goedkeuren. Ik hoop dat de hele procedure tegen december afgerond is.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je ne vais pas pouvoir vous donner trop de détails, car nous avons un peu de retard. Le processus d'élaboration du projet du Plan piéton est terminé, mais il doit encore passer devant le gouvernement. Une consultation citoyenne sera ensuite lancée afin que tout le monde puisse s'exprimer à ce sujet.

C'est non seulement un plan important, mais il constitue aussi une première, car il n'y en a jamais eu en Région bruxelloise alors qu'énormément de gens s'y déplacent à pied. Tout le monde se trouve piéton à un moment ou à un autre, sans toujours disposer du confort nécessaire.

Pour rappel, une étude du potentiel économique, social et écologique d'une politique piétonne a été effectuée pour l'élaboration du plan. On a en outre prêté attention aux recommandations issues des expériences acquises dans cinq villes ayant développé une politique piétonne - Lyon, Genève, Zurich, Munich, Edimbourg, toutes visitées -, ainsi qu'au cours de cinq balades urbaines avec des citoyens - à Cureghem, Etterbeek, Saint-Josse-ten-Noode, Watermael-Boitsfort et Schuman - et par la lecture de la littérature spécialisée dans ce domaine.

Avec ces éléments à l'esprit, une analyse approfondie du contexte spécifique bruxellois a été réalisée. Un plan stratégique, avec des objectifs dans des délais différents et des pistes d'actions et indicateurs y afférents, a finalement été formulé.

Je jugeais important de participer à l'élaboration de ce plan et de tirer des leçons des expériences étrangères en la matière.

Le 21 juin 2011, le premier Colloque international bruxellois sur les piétons, auxquels les parlementaires étaient invités, a réuni 200 participants. Nous avons pu y entendre des orateurs aussi enthousiastes qu'expérimentés.

Le projet de plan stratégique concernant les piétons va être présenté en première lecture au gouvernement avant la fin du mois d'octobre 2011.

J'espère qu'il sera rapidement approuvé par le Conseil des ministres, après quoi il fera l'objet d'une consultation citoyenne.

J'espère pouvoir régler la question entre octobre et décembre.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

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

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Ik verheug me zeer over de burgerraadpleging die u op het getouw wil zetten. Bij plannen zoals dit durft de regering dit al eens te verwaarlozen.*

Welke gewestelijke administraties zijn er, naast Mobiel Brussel, bij dit Voetgangersplan betrokken? Is dit het geval met bijvoorbeeld het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en Leefmilieu Brussel?

M. Aziz Albishari.- Je prends acte du retard, mais je suis par ailleurs particulièrement satisfait de la démarche de concertation citoyenne que vous comptez entreprendre. Parfois, il me semble que le gouvernement et certains de ses ministres pèchent par défaut de concertation avec les citoyens lorsqu'ils abordent des plans de ce type.

À part Bruxelles Mobilité, y a-t-il d'autres administrations régionales impliquées dans le Plan piéton ? Je pense à l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) et à Bruxelles Environnement... Ou est-ce que ce sont des collaborations qui s'organiseront plus tard ? Je vous pose cette question pour me faire une idée de la dynamique mise en place.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Die administraties zijn in het begin wel geraadpleegd, maar hebben niet meegewerkt aan de concrete uitwerking van het Voetgangersplan.*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Ces administrations ont été consultées lors des premières concertations, mais n'ont pas cogéré l'élaboration du Plan.

De heer Aziz Albishari (in het Frans-).- *Maar ze hebben dan toch hun inbreng gehad?*

M. Aziz Albishari.- Elles sont donc informées et ont pu donner leur avis durant le processus d'élaboration de cette première version ?

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Zeker. We hebben elementen die zij aangebracht hebben, meegenomen. Na de eerste lezing zullen we hen trouwens opnieuw consulteren om hun mening te kennen.*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Oui, des rencontres ont été organisées afin de recueillir leur vision des choses. Nous avons évidemment utilisé des éléments qu'elles avaient apportés lors de ces débats. Elles seront également à nouveau consultées après la première lecture afin de recueillir leur avis officiel sur l'ensemble du Plan.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

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,

betreffende "de organisatie en de methode voor het verwerken en volgen van informatie uit buitenlandse experimenten inzake mobiliteit".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- De vraag was oorspronkelijk gericht tot minister Grouwels.*

Het voeren van een modern mobiliteitsbeleid veronderstelt alsmaar meer expertise. Een belangrijk aspect hiervan is de studie en de verwerking van informatie van buitenlandse experimenten inzake mobiliteit. Ik heb het dan over elementen als technologische research, beheer- en planificatiemethodes, concepten van inrichting en ordening en financieringstechnieken.

Om deze veelheid van informatie te kunnen volgen en analyseren en om er de relevantie voor het eigen beleid van in te schatten, moet er een methode worden gevolgd.

Wegens de grote massa aan gegevens, afkomstig uit de hele wereld, moet er een filter worden aangebracht om de gegevens al van bij de instroom te kunnen kanaliseren.

De informatie die men verwerft tijdens internationale contacten, op congressen of uit allerlei nieuwsbrieven, is zinloos als hieraan geen volwaardig verwerkingsproces gekoppeld wordt.

Er moet ook een evaluatieproces verbonden zijn aan de gegevensverwerking om na te gaan of er effectief een meerwaarde wordt gecreëerd.

U hebt geregeld gewezen op talrijke uitwisselingen van informatie naar aanleiding van allerlei colloquia, conferenties of voorstellingen. Brussel is aangesloten bij heel wat organisaties en netwerken. Verder is uw administratie geabonneerd op een aantal nieuwsbrieven uit de sector. Ik denk onder meer aan de kennisbank van de organisatie Fietsberaad.

Bestaat er in de voor mobiliteit bevoegde kabinetten en administraties een specifiek instrument om alle binnenkomende informatie te beheren?

concernant "l'organisation et la méthodologie de traitement et de suivi des informations issues d'expériences de politiques de mobilité à l'étranger".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Cette question était, à juste titre, initialement destinée à Mme Grouwels. Je vous expliquerai la logique de ma démarche ultérieurement.

L'élaboration, l'application et le suivi de politiques de mobilité cohérentes et efficaces nécessitent une expertise de plus en plus poussée. En effet, celle-ci intègre de multiples paramètres. L'étude et le traitement d'informations issues d'expériences menées à l'étranger est un facteur de plus en plus incontournable, tant le monde des politiques de mobilité est imprégné des évolutions qui se manifestent aux quatre coins du monde, que ce soit en termes de programmes de recherche technologique, de méthodes de gestion et de planification, de philosophies d'aménagement ou de techniques de financement.

Suivre ces évolutions, les répertorier, les analyser, en évaluer la pertinence et l'applicabilité, en extraire des informations utiles directement ou indirectement à l'élaboration de nos propres politiques de mobilité, puis évaluer leur impact à terme et continuer le suivi à partir du croisement opéré ; voilà autant de tâches qui nécessitent une méthode.

On peut considérer qu'il y a trois grands défis et dangers associés dans le traitement des informations issues de ces évolutions. Premièrement, face à la quantité d'informations sur les domaines les plus divers et en provenance du monde entier, il est nécessaire de mettre en place un filtrage intelligent en amont, permettant une spécialisation en même temps qu'une répartition et un croisement des domaines d'expertise.

Deuxièmement, il y a le danger de confondre processus de traitement et simple réception d'informations. En d'autres termes, les échanges de bonnes pratiques, congrès internationaux et réceptions de newsletters sont nécessaires, mais totalement inutiles s'il n'y a pas un véritable processus de traitement les sous-tendant.

Zijn er op dit vlak informele of structurele contacten met de MIVB?

Worden de resultaten van de deelnames aan internationale congressen en de contacten met buitenlandse collega's systematisch verwerkt?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik begrijp de ontgoocheling niet van*

Troisièmement, il faut un système d'évaluation du traitement de ces informations permettant de voir si toute l'opération apporte une plus-value à la politique élaborée. Ce système d'évaluation est d'autant plus nécessaire qu'il a un impact sur les bases de données thématiques qui se construisent dans chacun des domaines d'expertise.

Au niveau bruxellois, j'ai relevé que vous aviez mentionné, à de nombreuses reprises, des échanges et des opérations de partage de connaissances en matière de modes actifs et ce, à l'occasion de colloques, de conférences ou de présentations. J'ai également relevé un nombre important d'affiliations ou de participations à un certain nombre de réseaux et d'événements : "Club des villes cyclables", "Cities for Cyclists", "Vélo-City", "Vélo-Mondial", "Polis", "Eurocities", programmes européens "Steer", "INTERREG"...

Parallèlement, dans certains dossiers, vous nous avez fait état de réception de newsletters, que ce soit pour les forums de Barcelone et de Paris, ou par abonnement auprès de la banque d'expertise "Fietsberaad". Il s'agit donc de vérifier quels sont les procédures de traitement de tous ces échanges, ces colloques, cette masse de documentation et de données.

Existe-t-il une véritable organisation du traitement des informations issues d'expériences de politiques de mobilité menées à l'étranger, tant au sein des cabinets que des différents départements de l'administration de la mobilité bruxelloise ? Dans l'affirmative, comment est-ce organisé ?

Quels sont les types de contact existant entre les responsables de ce type de traitement pour chacune des matières au sein de l'Administration de la mobilité et leurs homologues au sein de la STIB ? Les contacts sont-ils organisés de façon structurelle ou sur une base plus informelle ?

Existe-t-il une évaluation systématique du fruit des participations à des congrès internationaux des délégations des cabinets et des Administrations de la mobilité et de l'infrastructure, et des échanges avec les homologues étrangers ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je ne comprends pas bien la déception de Mme Anne-

mevrouw d'Ursel. Had ze verwacht dat ik iets anders zou antwoorden dan mevrouw Grouwels?

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel, u lijkt de heer De Lille te hebben beledigd.

(Gelach)

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Een vraag kan natuurlijk altijd een andere verbergen.*

De voorzitter.- U kunt een sceptisch persoon alleen maar verrassen.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik zal mijn best doen.*

Gelet op de beperkte personeelsmiddelen moeten we selectief zijn inzake de deelname aan uitwisselingen, colloquia en conferenties. Bovendien willen we dat de informatie zo veel mogelijk medewerkers ten goede komt. Daarom bestaat er een procedure bij de administratie.

De directie Strategie van Mobiel Brussel organiseert wekelijks een directievergadering. Daar kan een medewerker verslag uitbrengen over een colloquium dat hij heeft bijgewoond. Dat vormt de basis van gedachtewisselingen en discussies in gespecialiseerde werkgroepen. Overigens is voor elke deelname de voorafgaande toestemming van de directeur van de betrokken dienst en van Mobiel Brussel op basis van het belang voor de dienst vereist.

De medewerker moet binnen de maand na zijn terugkeer van een buitenlandse missie een rapport indienen. De kwaliteit en de inhoud ervan bepalen mee latere autorisaties.

In elke administratie is een medewerker als tussenpersoon met het gewest aangesteld. De coördinatie daarvan is in handen van de cel Buitenlandse Aangelegenheden van het secretariaat-generaal van de minister. Die medewerkers komen maandelijks samen en rapporteren over de belangrijkste onderzoeksprojecten, inzonderheid in het kader van de relaties met de Europese instellingen.

Charlotte d'Ursel ressentie devant le fait que c'est moi qui réponde. Pensez-vous que je dirai autre chose que Mme Grouwels ?

M. le président.- Mme d'Ursel, vous semblez avoir vexé M. De Lille.

(Rires)

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Il est évidemment toujours possible qu'une question en cache une autre.

M. le président.- En général, quand vous avez en face de vous une personne sceptique, vous ne pouvez que la surprendre.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je ferai de mon mieux.

Les sollicitations pour des rencontres ou des échanges entre représentants de différentes villes et pays sont nombreuses et souvent fort intéressantes. Étant donné les ressources limitées en personnel, il y a lieu d'être sélectif sur les échanges, colloques, conférences, etc. qui vont mobiliser les énergies. Par ailleurs, il importe de faire bénéficier un maximum de collaborateurs des enseignements qui ressortent de ces échanges. C'est pourquoi, une procédure existe au sein de l'administration.

Chaque administration, et en particulier la Direction stratégie au sein de Bruxelles Mobilité, organise hebdomadairement une réunion de direction. Lorsqu'un agent ou un collaborateur assiste à un échange, une rencontre, un colloque, une visite ou toute autre expérience intéressante, il rapporte à l'ensemble de l'équipe les enseignements récoltés.

Il s'ensuit des discussions et des échanges d'impressions plus poussés au sein des cellules plus particulièrement compétentes.

Par ailleurs, chaque sortie doit faire l'objet d'une autorisation préalable. Cette autorisation est soumise à l'accord du directeur de la direction concernée et du directeur de Bruxelles Mobilité. L'accord se fonde sur l'intérêt présumé de la sortie pour l'ensemble de la direction concernée.

En ce qui concerne les missions à l'étranger, un rapport de mission est exigé dans le mois qui suit le

De medewerkers rapporteren wekelijks op een kabinetsvergadering over uitwisselingen waaraan ze hebben deelgenomen. Voor de deelname is de toestemming nodig van de verantwoordelijke van de cel en de kabinetschef op basis van de relevantie en de begroting. Zo werden de buitenlandse ervaringen verzameld tijdens de conferenties Vélo-City, in het Fietsplan 2010-2015 opgenomen. Het Voetgangersplan is dan weer gebaseerd op de conclusies van technische bezoeken aan vijf buitenlandse steden. Aan het Goederenplan dat thans wordt opgemaakt, liggen buitenlandse ervaringen ten grondslag en mijn administratie is betrokken bij verscheidene Europese projecten betreffende goederendistributie in steden en betreffende de voetgangers.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Ik ben verheugd over de follow-up ex ante en ex post van de informatie. In theorie is er dus een efficiënte modus operandi.*

In de praktijk echter krijgen we de indruk dat wie aan de juiste deur klopt en vanuit commercieel oogpunt eventueel de beste is, de openbare

retour de l'agent. Les autorisations à octroyer ultérieurement se fondent sur la qualité et le contenu de ces rapports de mission.

Chaque administration dispose d'une personne relais qui joue le rôle d'interface avec la Région. La coordination de cette interface est gérée par la Cellule relations extérieures du secrétariat général du ministère. Ces différentes personnes relais se réunissent mensuellement lors d'une réunion de coordination et font rapport sur les projets de recherche les plus importants, en particulier dans le cadre des relations avec les institutions européennes.

Au sein du cabinet, lors d'une réunion hebdomadaire, les collaborateurs rapportent à l'ensemble de l'équipe les conclusions et les enseignements provenant des échanges auxquels ils ont assisté. La participation d'un collaborateur à un échange est soumise à l'autorisation du responsable de cellule et du chef de cabinet. L'autorisation est accordée sur la base de la pertinence présumée de l'échange, du budget à engager et de l'intérêt pour l'ensemble de l'équipe.

Plus concrètement, en ce qui concerne la politique cyclable, les expériences étrangères collectées notamment lors des conférences "Vélo-City" ont été valorisées dans le Plan vélo 2010-2015.

En ce qui concerne le Plan piéton, ainsi que vous l'avez entendu dans ma réponse à la question orale de M. Aziz Albishari, celui-ci a été élaboré notamment sur la base de visites techniques dans cinq villes étrangères. Le Plan marchandises actuellement en cours d'élaboration se base notamment sur des expériences étrangères. Mon administration est par ailleurs impliquée dans plusieurs projets européens concernant la distribution urbaine des marchandises et concernant les piétons.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je ne suis qu'en partie rassurée. Je suis heureuse, d'une part, de voir qu'en effet, non seulement en amont mais aussi en aval, est prévu un véritable suivi rapproché des informations recueillies auprès des administrations. Il y a donc un modus operandi existant et efficient en théorie.

aanbesteding in de wacht sleept. Ik ben er niet zeker van dat beslissingen van het gewest systematisch gebaseerd zijn op studiewerk.

Zo zijn de Mobibkaart en het bijhorend Calypsosysteem, met toch een aanzienlijke financiële impact, ongetwijfeld terdege onderzocht op technisch vlak, maar zijn ze weinig getoetst aan de verplichtingen inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

De MR-fractie dringt aan op een relevante en efficiënte follow-up, die elke schijn van lichtzinnigheid wegneemt.

La pratique, par contre, c'est autre chose. Nous avons parfois l'impression, dans certaines matières, que celui qui a obtenu le marché est celui qui est venu frapper à la bonne porte et qui était éventuellement le meilleur commercial. Je pense par exemple à un partenaire de la Région en matière de voitures électriques. J'espère que c'était le meilleur, mais je ne suis pas certaine qu'une étude précède systématiquement les choix arrêtés par la Région.

Prenons un autre exemple, lié à l'étranger celui-là, et qui concerne un système dont les implications sont très importantes en termes d'impact notamment financier : je pense ici à la carte Mobib et à son système Calypso, qui a certainement été étudié fortement sur le plan technique, mais qui l'avait par contre très peu été sur le plan de la protection de la vie privée.

C'est pour toutes ces raisons que le groupe MR demande d'assurer véritablement un suivi qui soit pertinent, efficient et qui ne laisse pas l'impression d'avoir agit de manière un peu légère en matière de mobilité.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- U hebt het over de keuzes van de exploitaties en van de partners, maar dat houdt geen verband met de bereidheid om deel te nemen aan buitenlandse colloquia.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- De keuze voor de Mobibkaart is nochtans ingegeven door ervaringen in andere landen.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- De Mobibkaart is ontwikkeld door de MIVB zelf op basis van een precies bestek en een algemene offerteaanvraag.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Er moet een duidelijke procedure voorhanden zijn waarbij beslissingen worden genomen op basis van harde vaststellingen en studies. Ik kan u dossiers van mevrouw Grouwels aanhalen met een vrij vage motivering.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Vous parlez des choix posés par la Région en termes de systèmes d'exploitation et de partenaires, mais cela n'a aucun rapport avec la volonté de participer à des colloques à l'étranger dont nous parlions.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Le lien est évident. Le choix de la carte Mobib s'est fait sur la base d'expériences similaires dans d'autres pays.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Mais la carte Mobib a aussi et surtout été développée par la STIB même, donc sur la base d'un système d'appel d'offres et d'un cahier de charges précis.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Ce qui est important pour nous, c'est d'être assurés systématiquement d'une procédure claire, afin que des arguments parasites n'influent pas sur les choix de la Région et que ces derniers soient posés rationnellement, sur la base d'études et d'observations solides. Je pourrais vous sortir des dossiers, notamment de Mme Grouwels, où la question des motivations des choix posés reste assez floue.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je

Frans).- U moet de bevoegde minister ondervragen over eventuele disfuncties.

Overigens is het niet voldoende om deel te nemen aan colloquia. Vaak zijn we het niet eens met de vaststellingen aldaar en sommige ervan kunnen niet zomaar veralgemeend worden. Ze moeten altijd worden getoetst aan de specificiteiten van het gewest.

De voorzitter *(in het Frans).- De heer De Lille heeft de mondelinge vraag beantwoord.*

Als voorzitter van de commissie Infrastructuur ontmoette ik onlangs een aantal vertegenwoordigers van het parlement van de stad Moskou. Uit ons onderhoud bleek dat de Brusselse taxisector erg goed georganiseerd is. In Rusland bestaan er namelijk geen licenties voor taxi's. Soms regelen we de zaken dus wel goed in Brussel!

- Het incident is gesloten.

comprends votre interrogation, mais il vous faut dans ce cas poser directement la question aux personnes concernées lors des débats sur les dossiers en question. Vous pourrez alors aborder les dysfonctionnements éventuels dans les procédures.

Pour en revenir à la question orale de départ, participer à des colloques ne suffit pas, car nous ne sommes pas toujours d'accord avec les constats qui y sont posés, et certains d'entre eux ne sont pas non plus transposables dans tous les pays. Ces informations sont toutefois précieuses, et il faut continuer à les récolter pour ensuite les analyser à la lumière de nos contraintes régionales.

C'est de cette manière qu'il faut considérer les choses. Et si vous avez des remarques à émettre à propos de certains aspects, il faut poser la question plus directement.

M. le président.- M. le secrétaire d'État a répondu à la question orale qui lui a été soumise.

Pour le reste, ainsi qu'il l'a souligné, on s'enrichit tant des bonnes expériences que des mauvaises.

En parlant de mauvaises expériences, j'ai eu l'occasion, avec M. Aziz Albishari, de croiser les représentants de la Douma, le parlement russe, et de la ville de Moscou en tant que président de la Commission de l'infrastructure.

À cette occasion, j'ai eu le plaisir de constater que nous étions très bien organisés dans le secteur des taxis bruxellois, contrairement à ce qu'on peut penser. En Russie, c'est bien simple, il n'y a pas de licence pour les taxis. Tout le monde peut exercer cette activité et ce, avec n'importe quel véhicule. Les Russes ont été vraiment surpris d'apprendre qu'ici, nous avons un système de licences et un certificat de capacités.

Contrairement à ce qu'on pense parfois, on peut également avoir de bonnes idées et une bonne façon de gérer les choses en Région bruxelloise et en Belgique.

Cette rencontre s'est révélée être une expérience assez intéressante.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de mobiliteitsmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener wordt de interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

_____

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION 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 mesures en matière de mobilité destinées à améliorer la qualité de l'air".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, l'interpellation est considérée comme retirée.

_____