PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

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

Commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen

RÉUNION DU

MERCREDI 18 JANVIER 2012

VERGADERING VAN

WOENSDAG 18 JANUARI 2012

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 7

- de Mme Olivia P'tito 7

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

concernant "les recrutements à la STIB annoncés dans le supplément du Soir 'Références' du 11 décembre 2011".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Olivia P'tito.** 10

- de Mme Céline Delforge 16

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

concernant "la convention Région/commune relative au réaménagement de la chaussée d'Ixelles".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Céline Delforge.** 18

- de Mme Céline Delforge 21

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

concernant "les conditions de départ du directeur général de la STIB".

INHOUD

INTERPELLATIES 7

- van mevrouw Olivia P'tito 7

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

betreffende "de wervingen bij de MIVB aangekondigd in de bijlage bij Le Soir van 11 december 2011".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Olivia P'tito.** 10

- van mevrouw Céline Delforge 16

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

betreffende "de overeenkomst gewest/gemeente inzake de heraanleg van de Elsensesteenweg".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Céline Delforge.** 18

- van mevrouw Céline Delforge 21

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

betreffende "de voorwaarden inzake het vertrek van de directeur-generaal van de MIVB".

Discussion – Orateurs : **M. Philippe Close, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Céline Delforge.** 22

- de M. Hervé Doyen 28

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

concernant "le point sur le dossier d'élargissement du ring".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, Mme Annemie Maes, M. Jef Van Damme, Mme Olivia P'tito, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Hervé Doyen.** 33

QUESTION ORALE 40

- de M. Arnaud Pinxteren 40

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

concernant "la suppression des tourne-à-gauche sur le boulevard du Souverain".

INTERPELLATIONS 43

- de M. Jef Van Damme 43

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

concernant "les propositions visant à modifier le code de la route en faveur du cycliste".

Bespreking – Sprekers: **de heer Philippe Close, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Céline Delforge.** 22

- van de heer Hervé Doyen 28

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

betreffende "de stand van het dossier inzake de verbreding van de Ring".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, mevrouw Annemie Maes, de heer Jef Van Damme, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Hervé Doyen.** 33

MONDELINGE VRAAG 40

- van de heer Arnaud Pinxteren 40

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

betreffende "de afschaffing van de voorsorteerstroken naar links op de Vorstlaan".

INTERPELLATIES 43

- van de heer Jef Van Damme 43

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

betreffende "de voorstellen om het verkeersreglement te wijzigen in het voordeel van de fietser".

Discussion – Orateurs : **M. Arnaud Pinxteren, Mme Annemie Maes, M. Bruno De Lille,** secrétaire d'État, **M. Jef Van Damme.** 44

- de Mme Danielle Caron 49

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 véhicules électriques".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Bruno De Lille,** secrétaire d'État, **Mme Danielle Caron.** 50

- de Mme Danielle Caron 58

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 "le transport de marchandises en Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs : **M. Aziz Albishari, M. Bruno De Lille,** secrétaire d'État, **Mme Danielle Caron.** 60

- de M. Philippe Pivin 66

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

concernant "la sécurité routière".

Bespreking – Sprekers: **de heer Arnaud Pinxteren, mevrouw Annemie Maes, de heer Bruno De Lille,** staatssecretaris, **de heer Jef Van Damme.** 44

- van mevrouw Danielle Caron 49

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

betreffende "de elektrische voertuigen".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Bruno De Lille,** staatssecretaris, **mevrouw Danielle Caron.** 50

- van mevrouw Danielle Caron 58

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

betreffende "het goederenvervoer in het Brussels Gewest".

Bespreking – Sprekers: **de heer Aziz Albishari, de heer Bruno De Lille,** staatssecretaris, **mevrouw Danielle Caron.** 60

- van de heer Philippe Pivin 66

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

betreffende "de verkeersveiligheid".

QUESTIONS ORALES 66

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 66

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 "le système de transmission et de gestion de données financières relatives à la garantie des Villo entre la banque de l'utilisateur, l'utilisateur et JCDecaux".

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 72

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

concernant "la préparation de la Région bruxelloise aux transferts de compétences relatives au contrôle des normes techniques des véhicules".

MONDELINGE VRAGEN 66

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 66

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

betreffende "de overdracht en het beheer van financiële gegevens inzake de waarborg van Villofietsen tussen de bank van de gebruiker, de gebruiker en JCDecaux".

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 72

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

betreffende "de voorbereiding van het Brussels Gewest op de overdracht van de bevoegdheden voor de technische controle van de voertuigen".

Présidence : Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO

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

concernant "les recrutements à la STIB annoncés dans le supplément du Soir 'Références' du 11 décembre 2011".

Mme la présidente.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- On le sait depuis très longtemps, la pyramide des âges à la STIB est totalement inversée et l'on nous annonçait il y a cinq ans que 10% des travailleurs de la STIB pourront profiter de leur pension en 2012. Cela a amené la STIB à réfléchir au renouvellement de ses cadres. Ceci se passe dans un contexte où notre préoccupation - confirmée par l'adoption de textes de résolution qui visent à encourager l'engagement de Bruxellois - est de favoriser l'emploi des Bruxellois.

En 2006, la STIB avait organisé une journée d'échange et de réflexion avec les acteurs bruxellois de l'emploi et de la formation, visant d'une part à mieux faire connaître la STIB et ses métiers (métiers de peinture, de nettoyage, commerciaux et tant d'autres aspects au-delà de l'administratif et de la conduite) et, d'autre part, à mieux faire connaître par la STIB les potentialités des acteurs de l'emploi - dont Actiris - et de l'insertion socioprofessionnelle au sens large. À l'époque déjà, le manque cruel de travailleurs auquel la STIB allait être confrontée avait été mis en exergue.

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

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

betreffende "de wervingen bij de MIVB aangekondigd in de bijlage bij Le Soir van 11 december 2011".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Het personeelsbestand van de MIVB wordt gekenmerkt door een omgekeerde leeftijdspiramide. Dat probleem is al lang bekend en doet de MIVB nadenken over de vernieuwing van haar personeelskader. Onze bezorgdheid betreft vooral de indienstneming van Brusselaars.*

In 2006 organiseerde de MIVB een uitwisselingsdag met de Brusselse tewerkstellings- en opleidingsactoren. Welk gevolg is hieraan gegeven? Kunt u ons een kopie bezorgen van het strategisch tewerkstellings-, opleidings- en wervingsplan van de MIVB?

Volgens een artikel in Le Soir is de MIVB van plan om 2.000 personen in dienst te nemen tegen 2014, namelijk 800 personen in 2012, 800 in 2013 en 400 in 2014. Kunt u daarover meer details geven? Hoe zullen de Brusselaars toegang krijgen tot die jobs?

In 2012 zou de MIVB 250 personen vervangen die met pensioen gaan en 550 bijkomende personen in dienst nemen om de uitbreiding van het openbaar

Quelles suites ont été données à cette journée de réflexion et de rencontre ? Pourrions-nous disposer du Plan stratégique d'emploi, de formation et d'embauche de la STIB ?

La STIB prévoit d'embaucher 2.000 personnes d'ici 2014, si l'on en croit les informations parues dans le journal Le Soir. Elle doit en effet remédier au boom des pensions et recruter 800 personnes en 2012, 800 en 2013 et 400 en 2014. Pourriez-vous nous donner plus d'informations à ce propos ? Comment les populations de nos quartiers pourront-elles profiter de ces recrutements ?

Aujourd'hui, la STIB figure parmi le top 25 des entreprises belges qui comptent recruter au 1er semestre 2012. Il s'agirait du remplacement de 250 personnes pensionnées et du recrutement de 550 personnes pour "l'élargissement du transport public à Bruxelles". Parmi les profils annoncés dans la presse figurent des ingénieurs, des techniciens, des chauffeurs, des managers, etc.

Si l'on ne peut bien entendu que se réjouir de cette annonce en ces temps de crise, plusieurs éléments semblent devoir être approfondis. Cette question essentielle des 800 recrutements n'a pas été particulièrement soulignée à l'occasion du budget aujourd'hui adopté, du moins en commission, à la date de rédaction de la présente interpellation. On peut s'en étonner, car le nombre annoncé dans Le Soir semble dépasser largement ce qui avait été annoncé précédemment.

D'autre part, je souhaiterais en savoir davantage quant au détail de ces recrutements et à la répartition plus précise des fonctions recherchées et des modalités de recrutement. Combien de postes concernent des profils peu qualifiés ? Quelles sont les modalités concrètes de recrutement ?

Concernant les profils qualifiés, quelles sont les modalités concrètes de recrutement ? Quelles sont les universités et les écoles avec lesquelles la STIB travaille durablement afin de susciter des vocations ? Quelle est la proportion de Bruxellois parmi les personnes recrutées par an depuis 2007 à la STIB ? Ce chiffre évolue-t-il positivement ?

Quels sont les points forts et faibles du Plan stratégique d'emploi, de formation et d'embauche de la STIB ? Je souhaiterais obtenir aujourd'hui un exemplaire de ce plan que la STIB, dont la

vervoer in Brussel te kunnen opvangen. Volgens het artikel in Le Soir zouden zou de MIVB zowel ingenieurs zoeken als technici, chauffeurs, managers, enzovoort.

Hoewel dit alles goed nieuws is in tijden van crisis, heb ik toch enkele vragen. Hoe komt het dat er tijdens de begrotingsbesprekingen niet meer aandacht is gegaan naar zo'n grote aanwervingscampagne?

Welke functies worden er precies gezocht? Hoe zullen de selectieprocedures precies verlopen? Hoeveel jobs zijn weggelegd voor laaggeschoolden?

Met welke universiteiten en scholen werkt de MIVB samen om de leerlingen warm te maken voor bepaalde beroepen? Hoeveel Brusselaars heeft de MIVB sinds 2007 jaarlijks in dienst genomen? Is er een positieve evolutie merkbaar?

Wat zijn de sterke en zwakke punten van het strategisch tewerkstellings-, opleidings- en wervingsplan van de MIVB?

Een dergelijk strategisch plan is noodzakelijk om het probleem van de omgekeerde leeftijdspiramide aan te pakken en de lokale tewerkstellingsactoren de mogelijkheid te geven om kandidaten voor te dragen.

Doet de MIVB een beroep op de formule van alternerend werken en leren, het federale win-winplan en de individuele beroepsopleiding in de onderneming (IBO)?

Heel wat kandidaten hebben kritiek op het feit dat zij niet weten waarom hun kandidatuur werd geweigerd, waardoor zij hun prestatie niet kunnen verbeteren bij een volgend examen. Is de situatie ondertussen verbeterd?

Welke initiatieven heeft de MIVB genomen om kwalificerende opleidingen te organiseren? Wat is de balans van de startbaanovereenkomsten bij de MIVB? Hoeveel personen werden nadien voor onbepaalde duur in dienst genomen?

De MIVB zou meer creativiteit aan de dag moeten leggen in haar wervingsbeleid. Ik pleit ook voor meer transparantie. Er moet een betere dialoog komen met de werkzoekenden, zodat we hen beter

pyramide des âges est totalement inversée, annonce depuis des années.

C'est logique. Un organisme d'intérêt public de l'ampleur de la STIB doit avoir une vision stratégique de son plan d'embauche pour pouvoir remédier au problème de cette pyramide des âges inversée. Cela permettrait aux acteurs publics ou para-publics locaux de se préparer à envoyer des candidats postuler.

La STIB fait-elle appel à l'alternance ? Cela avait suscité un grand débat lorsque j'avais précédemment interpellé à ce sujet : on m'avait répondu que l'alternance n'était pas possible à la STIB alors que je pense le contraire. La STIB recourt-elle au Plan win-win créé au niveau fédéral, correspondant au profil de nos demandeurs d'emploi bruxellois, et dont on connaît bien la portée dans notre Région ?

La STIB fait-elle usage des formations professionnelles individuelles en entreprise (FPI) ? Cela permet aux personnes qui pendant un certain temps apprennent un métier sur le terrain d'être ensuite engagées pendant au minimum la même durée que celle de leur formation. Ce système est aussi possible à la STIB à qui je demande d'être beaucoup plus créative en matière de recrutement.

Beaucoup de candidats, tous niveaux confondus, critiquent le fait que les raisons pour lesquelles ils ne sont pas retenus ne sont pas clairement exprimées, ce qui ne permet pas dès lors d'améliorer leur prestation lors d'un examen suivant. La situation s'est-elle améliorée et, si oui, comment ? C'est un point unanime dans le secteur de l'insertion socio-professionnelle. Les candidats envoyés à la STIB et non retenus n'en connaissent pas les raisons et ne parviennent pas à obtenir des informations.

Quelles sont les initiatives prises par la STIB en termes de formations qualifiantes en son sein ? Quelle évaluation faites-vous des conventions premier emploi (CPE) à la STIB ? Combien de personnes ont ensuite été engagées à durée indéterminée ? Cela remonte déjà à la précédente législature, les CPE visaient l'engagement de jeunes pendant un certain délai, suivi d'un engagement éventuel à durée indéterminée, ce que nous souhaitons évidemment. J'aurais là aussi voulu une analyse chiffrée.

kunnen voorbereiden op een job bij de MIVB.

Je plaide pour davantage de transparence dans le chef de la STIB et moins d'effets d'annonce sur les 800 emplois, les 2.000 personnes, etc. Il faut permettre un dialogue plus profond et une préparation plus intensive de nos demandeurs d'emploi pour pouvoir entrer à la STIB.

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- En tant qu'écologistes, nous ne pouvons que nous réjouir de voir écrit, noir sur blanc, que le transport en commun est une source d'emplois durable et non délocalisable.

C'est pour ces raisons que nous plaidons aussi pour davantage de transports en commun qui supplanteraient éventuellement la voiture. Néanmoins, l'annonce d'un si grand nombre d'embauches à venir amène une série de questions.

La plus évidente est de savoir si les gens nouvellement engagés bénéficieront de conditions de travail, de sécurité d'emploi et de salaire identiques à ceux qui s'en vont ? Ce grand renouvellement ne risque-t-il pas également d'être l'occasion d'une révision à la baisse des conditions de travail et des conditions salariales ? Ce serait dommage.

Puisque la STIB a tout de même quelques perspectives - à ce jour pas toujours très claires d'ailleurs - en matière d'augmentation du nombre de voyageurs, de redéploiement de réseau, etc., je voudrais savoir si l'on a déjà une vision claire du nombre de départs existants, par mode ? Les nouveaux engagements entreront-ils dans ces modes ou y a-t-il une redistribution selon ces derniers ?

D'autre part, comment a-t-on pu prendre en compte le déploiement futur du réseau dans les embauches ? En effet, sur la base des informations dont on dispose actuellement, il ne me semble pas si évident de savoir quels secteurs nécessiteront du personnel dans les années à venir. J'imagine que l'on n'effectuera pas d'embauches statiques ou de simples remplacements, sans tenir compte de l'avenir.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Openbaar vervoer is een bron van duurzame banen die niet-delokaliseerbaar zijn. Toch roept de aankondiging van zo veel nieuwe banen vragen op.*

Zullen de nieuwe werknemers recht hebben op dezelfde arbeidsvoorwaarden, werkzekerheid en loon dan zij die vertrekken? Het zou spijtig zijn mocht de vernieuwing van het personeelsbestand een gelegenheid zijn om de arbeidsvoorwaarden en lonen naar beneden te halen.

Hoeveel werknemers vertrekken er respectievelijk bij het tram-, bus- en metronet? Zullen de nieuwe werknemers op dezelfde plaats worden ingezet, of zal er een herverdeling worden doorgevoerd?

Het lijkt me niet eenvoudig om op basis van de informatie waarover we vandaag beschikken, te weten in welke sectoren van het MIVB-netwerk in de toekomst meer of minder personeel zal nodig zijn. Op welke manier houdt de MIVB daar rekening mee bij het aanwerven van nieuwe werknemers? Ik vermoed dat ze niet zomaar mensen in dienst neemt of vervangt zonder aan de toekomst te denken?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Si le premier but de la STIB est d'organiser les transports en commun, il est aussi un recruteur de premier ordre dans notre Région. Elle est non seulement créatrice d'emplois, mais surtout d'emplois non délocalisables.

De plus, c'est un secteur en développement constant. La volonté de la Région étant d'étendre l'offre, elle a pour conséquence certaine l'accroissement du personnel. Bien sûr, il y a également une rationalisation du personnel :on prévoit environ 2% d'augmentation de personnel pour 7% d'augmentation de voyageurs.

En 2011, la STIB a recruté 677 collaborateurs.

Voici la répartition des 265 postes d'employés recrutés :

- personnel de direction :17

- cadre : 49

- employé : 86

- mutation / changement d'affectation / promotion :113

Voici la répartition des 525 postes d'ouvriers recrutés :

- chauffeur de bus : 107

- conducteur de tram : 132

- conducteur de métro : 3

- auxiliaire de prévention : 127

- agents de sécurité : 62

- ouvrier technique : 94

Pour l'année 2012, la STIB prévoit environ 830 recrutements, dont 640 ouvriers et 190 employés. La proportion changera peu, cependant une augmentation globale de quelque 15 à 20% est attendue, surtout due aux départs en pension. Pour

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB creëert veel jobs in het Brussels Gewest, vooral niet-delokaliseerbare banen.*

De sector is voortdurend in ontwikkeling. Als het Brussels Gewest wil dat de MIVB meer reizigers vervoert, zijn er ook meer werknemers nodig. Aangezien er tegelijk wordt gewerkt aan de rationalisering van het personeel, verwachten we 2% meer werknemers voor 7% meer reizigers.

In 2011 heeft de MIVB 677 mensen in dienst genomen.

Als bediende:

- 17 directiefuncties;

- 49 kaderleden;

- 86 bedienden;

- 113 mutaties of promoties.

Als arbeider:

- 107 buschauffeurs;

- 132 trambestuurders;

- 3 metrobestuurders;

- 127 preventiemedewerkers;

- 62 veiligheidsagenten;

- 94 technische arbeiders.

In 2012 wil de MIVB 830 mensen in dienst nemen, waarvan 640 arbeiders en 190 bedienden. De komende vier jaar zullen er steeds meer mensen met pensioen gaan: 247 in 2012, 344 in 2013, 223 in 2014 en 258 in 2015.

De MIVB werkt tijdens het schooljaar 2011-2012 regelmatig samen met het Athénée Royal de la rive gauche, de Ecole Professionnelle Edmond Peeters (EPEP), het Institut Don Bosco Val d'Or, de ULB, de UCL, de Académie Royale des Beaux-Arts, enzovoort. Zo kunnen er onder meer stageplaatsen

information, les départs en pension s'élèveront à 247 personnes en 2012, 344 en 2013, 223 en 2014 et 258 en 2015. Beaucoup de personnes partiront donc à la retraite lors des trois prochaines années.

Pour l'année scolaire 2011-2012, les écoles avec lesquelles la STIB travaille régulièrement, entre autres au niveau des stages, sont l'Athénée Royal de la rive gauche, l'ECAM, l'École Professionnelle Edmond Peeters (EPEP), la Haute école EPHEC-ISAT, l'Institut Don Bosco Val d'Or, l'Institut Saint-Joseph, l'ULB, Solvay, la VUB, l'UCL, l'Institut Paul Henri Spaak, et l'Académie Royale des Beaux-Arts. La proportion de Bruxellois recrutés depuis 2007 a augmenté et est passée de 69,2% en 2007 à 73,34% au cours des 11 premiers mois de l'année 2011.

Concernant les points forts du Plan stratégique de l'emploi, comprenant notamment un volet formation et un volet embauche, sur la base des données concernant les années 2012 à 2015, la STIB anticipe les besoins et les profils des qualifiés et des peu qualifiés.

Des actions concrètes sont mises en place. Il s'agit pour la STIB de :

Développer l'Employer Branding au travers de la communication interne et externe ;

Améliorer l'attractivité de l'environnement de travail ;

Créer des partenariats avec les écoles et les universités ;

Pallier le manque d'expérience des nouveaux diplômés et faire évoluer les collaborateurs talentueux au travers de programmes de formation technique et/ou managériaux internes et externes. Il est à noter que 43% des engagements concernant les 265 employés sont des mutations internes.

Ce dernier élément confirme que la STIB privilégie d'abord ses employés en leur donnant la possibilité de se former et d'évoluer.

En ce qui concerne les points faibles, la STIB est consciente du manque de personnel technique, qualifié ou non, auquel elle devra faire face dans les années à venir.

worden aangeboden aan Brusselse studenten. Sinds 2007 is het percentage Brusselaars in de indienstnemingen gestegen van 69,2% tot 73,34% in 2011.

In het kader van het strategisch tewerkstellingsplan anticipeert de MIVB reeds op de noden en de profielen van de geschoolden en laaggeschoolden.

De MIVB treft concrete maatregelen en wil:

- zorgen voor 'employer branding' door middel van interne en externe communicatie;

- de aantrekkelijkheid van de werkomgeving verbeteren;

- samenwerken met scholen en universiteiten;

- het tekort aan ervaring van pas afgestudeerden wegwerken door middel van technische of managementopleidingen.

Bij 43% van de aanwervingen van bedienden gaat het eigenlijk om interne mutaties. De MIVB geeft dus voorrang aan haar eigen werknemers door hen opleidingen aan te bieden.

De MIVB is zich bewust van de minder sterke punten van haar personeelsbestand, zoals het tekort aan technisch personeel. Daarom heeft ze de volgende maatregelen getroffen:

- samenwerking met instellingen zoals Actiris, Bruxelles Formation, Iristech, enzovoort;

- samenwerking met scholen en overheidsinstellingen;

- organisatie van interne opleidingen.

De MIVB doet ook een beroep op de formule van alternerend werken en leren, het federale win-winplan en de individuele beroepsopleiding in de onderneming (IBO). Ik kan u daarover later meer informatie bezorgen.

Verder heeft de MIVB in 2011 17.297 cv's ontvangen. Elke kandidaat krijgt een ontvangstbevestiging waarin staat dat, indien hij of zij binnen de 15 dagen niet wordt gecontacteerd, er op dat ogenblik geen vacatures zijn die overeenstemmen met zijn of haar profiel.

C'est pourquoi différentes démarches ont été mises en place :

- partenariat avec des organismes publics comme Actiris, Bruxelles Formation, Iristech ... ;

- partenariat tripartite STIB / écoles / organismes publics ;

- développement des formations internes.

La STIB fait-elle appel à l'alternance ? Aux win win ? Aux FPI (formation individuelle en entreprise) ? Oui, et cela se fera encore davantage en 2012. Nous voulons former les personnes à l'intérieur même de l'entreprise. Si vous souhaitez davantage de détails en la matière, nous pourrons vous les fournir ultérieurement.

Concernant les candidatures, la STIB a reçu 17.297 CV en 2011. Un accusé de réception est envoyé à chaque candidature reçue. Cet accusé explique que si la/le candidat(e) n'est pas contacté personnellement dans les quinze jours, cela signifie que, pour l'instant, il n'y a pas de fonction ouverte correspondant au profil.

Les candidats invités à un entretien de sélection (environ 1.300 en 2011) sont toujours contactés et reçoivent des explications claires quant aux raisons du refus de leur candidature. Les candidats ayant échoué aux tests techniques ou autres sont prévenus par e-mail. Les autres candidats sont prévenus majoritairement par téléphone, mais également par e-mail. Le recruteur choisit, par respect pour le candidat, la procédure la plus adéquate.

Il est à noter que certains candidats refusés contestent parfois ces raisons. Il arrive également que le service de recrutement n'arrive pas à recontacter certains candidats parce que leurs mails sont erronés ou défectueux ou en cas de changement d'adresse... Ce sont autant d'écueils inévitables.

J'en arrive aux initiatives prises par la STIB en termes de formations qualifiantes.

Les formations qualifiantes sont les suivantes :

- formation qualifiante certifiée : école de conduite ;

De kandidaten die worden uitgenodigd voor een gesprek (zo'n 1.300 in 2011) en die uiteindelijk niet worden geselecteerd, krijgen voldoende informatie over de reden van de weigering. Kandidaten die niet slagen voor technische tests worden via e-mail gecontacteerd. De meeste andere kandidaten worden telefonisch verwittigd. Sommige kandidaten aanvaarden bepaalde redenen van weigering niet. Het gebeurt dat men een kandidaat niet kan verwittigen omdat zijn gegevens verkeerd of gewijzigd zijn.

De opleidingen die de MIVB aanbiedt zijn de volgende:

- gecertificeerde opleidingen: rijschool;

- niet-gecertificeerde opleidingen: opleiding veiligheid en controle (voor veiligheidsagenten), opleidingen in elektriciteit, elektromechanica en mechanica (door experten van de MIVB).

In 2012 komt er een nieuwe opleiding voor de functie van seiner. Daarnaast komt er in samenwerking met Actiris, Bruxelles Formation en Iristech een nieuwe opleiding voor laageschoolde arbeiders tot elektricien en/of elektromecanicien en/of mecanicien.

Sinds 2006 hebben 370 starters een tijdelijk contract van een jaar gekregen als preventiemedewerker of Mobib-steward. In 2010 ging het om 139 starters. Zij werden het hele jaar gevolgd en 219 mensen kregen een vast contract aangeboden. Starters kunnen dus zeker tot vaste werknemers uitgroeien.

Hopelijk heb ik al uw vragen beantwoord. Ik kan u spijtig genoeg niet zeggen hoeveel mensen er per vervoersmodus precies met pensioen zullen gaan. We zullen die informatie later schriftelijk bezorgen. Hetzelfde geldt voor uw vraag over het aantal te vervangen personeelsleden.

- formations qualifiantes non certifiées :

a) sûreté et contrôle : la formation concerne les agents de sécurité et les patrouilleurs ;

b) formation en électricité, électromécanique, mécanique : la formation est ici donnée par des experts de la STIB.

En 2012, deux nouveaux projets verront le jour. D'une part, il y a une formation spécifique à la fonction de signaleur et, d'autre part, une formation conjointe STIB / Actiris / Bruxelles Formation / Iristech destinée aux ouvriers peu qualifiés, mais avec potentiel. Ces derniers seront formés aux métiers d'électricien et/ou électromécanicien et/ou mécanicien.

J'en viens à votre question portant sur l'évaluation de la CPE (convention de premier emploi) et sur le nombre de personnes engagées à durée déterminée. Depuis 2006, 370 personnes ont signé un CDD-CPE d'un an comme auxiliaires de prévention ou stewards Mobib. En 2010, cela représente 139 personnes. Durant toute l'année, ces agents ont été suivis et 219 d'entre eux (soit 59%) ont reçu une proposition de CDI (contrat de durée indéterminée). Ainsi, les CPE sont certainement une source de candidats.

J'espère avoir répondu à toutes vos questions. Cependant, Madame Delforge, je ne puis répondre immédiatement à votre question portant sur le nombre, par mode, de personnes qui vont être pensionnées. Nous allons ajouter cette information à notre réponse. Cela vaut également pour l'estimation, par mode, du personnel à remplacer.

Mme Céline Delforge.- Il ne me faut évidemment pas un chiffre à la personne près.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans). Ik verlang geen precieze cijfers, een schatting volstaat.*

Mme la présidente.- La parole est à Mme P'tito.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mme Olivia P'tito.- Je plaide pour obtenir ce Plan stratégique. J'aimerais pouvoir le lire car, selon moi, l'enjeu est important. Comme le dit la STIB elle-même, le manque de personnel technique fait partie de ses points faibles. L'enjeu est donc crucial.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Ik had graag dat strategisch plan ontvangen. Het gaat om een grote uitdaging. De MIVB geeft zelf toe dat het gebrek aan technisch personeel een van haar zwakke punten is.*

En ce qui concerne les 830 recrutements annoncés pour 2012, 640 ouvriers sont concernés. C'est, par

Voor 2012 worden 830 jobs aangekondigd, waarvan 640 voor arbeiders. De technische jobs

définition, à ce niveau que se trouve le personnel technique. Outre les promotions et formations internes, il faut vraiment faire savoir cela et analyser profondément toutes les possibilités de partenariats et de préparation du public constitué par nos demandeurs d'emploi. Cette promotion est nécessaire pour pouvoir accéder à ce genre de fonction.

Nous ne pouvons que nous réjouir du fait que l'on constate une augmentation de la proportion de Bruxellois présents à l'appel. On passe en effet de 69,2% en 2007 à 73,34% en 2011. Toutefois, l'enjeu est de trouver dans un même temps du personnel à la fois qualifié et moins qualifié en apprentissage. Cela ne se fera pas qu'en mettant des offres d'emploi dans les journaux.

Il faudra préparer l'accession de ces personnes à ce genre d'emploi. Au vu du nombre d'individus concernés, il faut profiter de la situation en s'emparant et en lisant ce plan stratégique, voire envisager que l'on vienne nous le présenter. L'enjeu est crucial pour les années à venir.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il convient de ne pas oublier que la STIB est un OIP (Organisme d'intérêt public) présentant une structure assez indépendante. Je suis assez confiante, car il s'agit d'une entreprise publique très performante et créative en ce qui concerne l'emploi.

J'ai assisté personnellement à toute une série de projets qu'ils entament et les résultats que j'ai pu vous donner aujourd'hui témoignent d'une réalité : le pourcentage des personnes embauchées à la STIB pour un premier emploi et qui restent dans l'entreprise après formation est très élevé et il s'agit d'une des entreprises les plus performantes que nous ayons en matière d'emploi.

Je vais voir comment vous informer davantage sur ce Plan stratégique. Toutefois, comme l'a souligné Mme Delforge, on ne peut pas vraiment faire de prévisions pour l'avenir dans le nouveau contrat de gestion que nous élaborons actuellement avec la STIB.

Il est toutefois clair, à l'heure actuelle, que vu l'augmentation de la demande de transports en

zullen per definitie naar arbeiders gaan. Naast bevorderingen en interne opleidingen moet er ook aandacht gaan naar partnerschappen om onze werkzoekenden op die jobs voor te bereiden.

Het kan ons alleen maar verheugen dat het aantal Brusselaars is gestegen van 69,2% in 2007 tot 73,34% in 2011. De uitdaging bestaat er evenwel in om tegelijk geschoold en minder geschoold personeel te vinden. Het volstaat niet om werkaanbiedingen in de kranten te publiceren.

Wij moeten de kandidaten voorbereiden op de jobs. Het strategisch plan kan ons daar daarbij helpen. Misschien kan men het plan in commissie komen toelichten.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- U mag niet vergeten dat de MIVB een instelling van openbaar nut is met een vrij onafhankelijke structuur. Ik maak mij echter niet veel zorgen. De MIVB is een zeer performante en creatieve onderneming op het vlak van tewerkstelling. Zo ligt het percentage personen dat via een startbaan bij de MIVB is begonnen en nadien in het bedrijf is gebleven, bijzonder hoog.*

Ik zal niettemin nagaan hoe ik u meer informatie over het strategisch plan kan bezorgen.

Het is moeilijk om nauwkeurige cijfers in het nieuwe beheerscontract op te nemen, maar gezien de toename van de vraag naar openbaar vervoer, zullen wij zeker verplicht zijn om meer personeel in dienst te nemen.

De MIVB beschikt over een zeer performante personeelsdienst. De kritiek dat zij jongeren niet voldoende kansen zou geven en te weinig interne opleidingen zou organiseren, lijkt mij dan ook ongegrond.

commun, nous serons obligés d'augmenter le personnel. Je tâcherai de vous donner ultérieurement plus de détails.

La STIB possède un service performant au niveau du personnel. Par conséquent, je ne pense pas que l'on puisse dire qu'ils ont négligé les pistes existantes pour donner des chances à des jeunes, parfois moins bien formés, à l'intérieur de l'entreprise et en les formant eux-mêmes.

Former les gens dans l'entreprise même, "on the job" pour le dire autrement, est un élément de plus en plus courant de nos jours.

Mme la présidente.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- J'ai pu être témoin de certains partenariats qui ne se sont pas si bien passés. Les jeunes étaient par avance étiquetés. Objectivement, il y a encore beaucoup de travail de créativité à réaliser au niveau de la gestion des ressources humaines à la STIB, pour attirer un public qui au départ n'est peut-être pas qualifié sur papier et n'a peut-être pas toutes les attitudes optimales pour accéder à certains postes.

Vous avez aussi évoqué le fait que toutes les informations et des explications claires étaient fournies en cas de refus après un entretien d'embauche. Je peux témoigner du contraire, tout comme d'autres qui avant moi ont déjà témoigné dans cette commission. Il y a juste un effort d'ouverture d'esprit à consentir de la part de la STIB. Je me permets d'insister.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la convention Région/commune relative au réaménagement de la chaussée d'Ixelles".

Het gebeurt overigens steeds vaker dat bedrijven hun personeel zelf opleiden.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Ik kan zelf getuigen dat bepaalde partnerschappen niet goed zijn verlopen. De jongeren kregen bij voorbaat een stempel opgeplakt. Het personeelsbeleid kan nog heel wat creatiever. Zo zou de MIVB ook ongeschoolde mensen kunnen aantrekken en hen een opleiding aanbieden.*

U beweert dat de MIVB altijd duidelijk uitlegt waarom een kandidaat niet wordt aangenomen. Heel wat getuigenissen spreken dat echter tegen. Zoiets vergt nochtans slechts een kleine inspanning van de MIVB.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de overeenkomst gewest/ gemeente inzake de heraanleg van de Elsensesteenweg".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- En novembre dernier, la presse faisait état d'une convention entre la Région et la commune d'Ixelles relative au réaménagement de la chaussée du même nom.

Cette convention renoncerait à tout projet de site propre pour les bus 71 et 54, une éventuelle amélioration de la fluidité du trafic étant escomptée de la mise en œuvre par la commune de "l'ensemble des pouvoirs à sa disposition pour éviter tout stationnement en double file et pour gérer les livraisons de telle sorte qu'elles ne gênent pas la fluidité du trafic sur les chaussées de Wavre et d'Ixelles".

Il me semble que si compter sur la commune d'Ixelles pour prendre les problèmes de stationnement en main relève déjà d'un optimisme démesuré, penser que le fait de verbaliser va permettre de rétablir la fluidité du trafic, ce n'est plus de l'ordre de l'optimisme, mais de l'illusion.

Mon inquiétude vient du fait que la Région financerait, en échange de cette espèce de promesse qui n'engage que celui qui y croit, la réfection des trottoirs tout le long de la chaussée. Nous connaissons l'historique de ce dossier et nous nous souvenons que la commune d'Ixelles refusait jusqu'ici l'aménagement de bandes bus pour le 71 et le 54 - qui sont loin d'être des lignes anecdotiques - sous prétexte du non-financement de la réfection des trottoirs par la Région.

Aujourd'hui, je constate que non seulement la Région va financer la réfection de ces trottoirs, mais qu'en outre, la commune ne va pas aménager un site propre pour les lignes de bus 71. Pouvez-vous me confirmer l'existence de cette convention et, le cas échéant, me dire quand elle a été signée ?

Comment a-t-on pu passer d'une situation où la commune d'Ixelles, connue pour sa réticence à favoriser les transports en commun, disait refuser un site propre pour les bus parce que le projet ne prévoyait pas la réfection de tous les trottoirs à une situation où tous les trottoirs sont refaits et le site propre supprimé ? Quelles pénalités sont prévues si, le réaménagement effectué, la commune ne mettait réellement pas en œuvre un contrôle strict du stationnement ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- In november 2011 meldde de pers een overeenkomst tussen het gewest en de gemeente Elsene over de heraanleg van de Elsensesteenweg.*

Het project voor een aparte busbaan zou opgegeven zijn. De gemeente zou het laden en lossen anders willen regelen en het dubbelparkeren bestrijden om zo de doorstroming van het verkeer te verbeteren.

De idee dat het opstellen van pv's voor dubbelparkeren het verkeer vlotter zou doen verlopen, is een zuivere illusie. In ruil voor deze vage belofte moet het gewest de heraanleg van de voetpaden langs heel de steenweg financieren. Dat stelde de gemeente tot nu toe als voorwaarde om een busbaan aan te leggen.

Nu blijkt dat het gewest de voetpaden zal financieren, maar zonder dat de busbaan er komt. Bestaat deze overeenkomst inderdaad en wanneer werd zij getekend?

Hoe is het zover gekomen dat de gemeente geen busbaan aanlegt, terwijl de voetpaden toch allemaal hersteld worden? Kunt u de gemeente sancties opleggen indien ze het parkeerbeleid minder streng handhaaft dan beloofd?

Is er al geld van het Vicom-programma in voorbereidend werk gestoken, zoals studies? De heraanleg van de Elsensesteenweg is geen recent dossier.

Zullen er Vicom-middelen naar de heraanleg van de Elsensesteenweg gaan? Het zou spijtig zijn om dergelijke grote werken uit te voeren zonder dat het openbaar vervoer er beter van wordt.

Hoeveel kost het tijdverlies van de bussen 54 en 71 tussen de Naamsepoort en het Fernand Cocqplein jaarlijks aan de MIVB? Hoeveel gebruikers nemen die bussen dagelijks? Is het inderdaad zo dat men die afstand momenteel sneller te voet aflegt dan met de bus?

De l'argent destiné aux mesures Vicom (vitesse commerciale Siemens) des transports en commun a-t-il déjà été injecté dans les phases préparatoires (études, consultations,...) ? En effet, le réaménagement de la chaussée d'Ixelles n'est vraiment pas un dossier récent.

Est-il prévu d'affecter des moyens du budget Vicom à ce réaménagement ? Je serais quelque peu attristée de constater que l'on procède à un réaménagement d'une telle ampleur sans faire en sorte d'améliorer la circulation des transports publics.

Combien coûte chaque année à la STIB - et donc à la Région ! - le temps perdu par les lignes 71 et 54 entre la porte de Namur et la place Fernand Cocq, soit le tronçon mis en cause ? Quel est le nombre quotidien d'usagers de la STIB qui empruntent les lignes de bus concernées ? Pour ma part, je vais à pied car, cela va plus vite au point où on en est.

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est peut-être malheureux. En tout cas, je ne suis pas une personne cynique. Je suis plutôt positive, mais cela ne signifie pas que je sois naïve.

En effet, une convention existe entre la commune d'Ixelles et la Région. Cette convention a été signée le 1er décembre 2011. Le projet ne consiste pas seulement à la mise en site propre, mais prévoit également un nombre d'autres mesures : l'amélioration des arrêts de bus (principalement Matonge), l'amélioration de zones de livraisons, la suppression du parking dans la chaussée d'Ixelles dans la zone concernée, l'adaptation des sens de circulation (la chaussée de Wavre devient à sens unique) et la simplification du carrefour Wavre-Ixelles. Dans le cadre du projet, les trottoirs seront intégralement refaits. Quand on voit ces trottoirs, tout le monde est d'accord pour les refaire.

Il n'y a pas de pénalités prévues dans la convention. Néanmoins, une évaluation sera réalisée, en concertation avec tous les acteurs, six mois après les travaux. Si le résultat ne donne pas satisfaction, la Région prendra des mesures complémentaires,

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik ben niet cynisch, maar ook niet naïef.*

Het gewest en de gemeente Elsene hebben inderdaad een overeenkomst getekend op 1 december 2011. Er komt een busbaan, naast andere maatregelen, zoals een verbetering van de bushaltes en leveringszones, een parkeerverbod in de betrokken zone van de Elsenesteenweg, een aanpassing van de rijrichting (de Waversesteenweg wordt een eenrichtingsweg) en een vereenvoudiging van het kruispunt tussen de Waversesteenweg en de Elsenesteenweg. Daarnaast worden de voetpaden volledig heraangelegd.

De overeenkomst omvat geen sancties. Zes maanden na de werkzaamheden zullen alle partners het resultaat evalueren en desnoods zal het gewest bijkomende maatregelen nemen, door bijvoorbeeld ook van een deel van de Elsenesteenweg een eenrichtingsweg te maken.

De middelen hiervoor komen inderdaad uit het Vicom-programma, omdat de werkzaamheden

notamment la mise en sens unique limité de la chaussée d'Ixelles.

Les budgets pour la réalisation de ce projet sont en effet des budgets Vicom, étant donné que le premier objectif est l'amélioration de la fluidité des bus 71 et 54 et l'amélioration des arrêts.

Les mesures complémentaires éventuelles à prendre après les travaux pour encore améliorer la vitesse commerciale sont très peu coûteuses. Si six mois après la fin des travaux, on arrive à la conclusion que la vitesse n'est pas satisfaisante, on changera la signalisation dans cette partie de la chaussée d'Ixelles. Le coût ne sera pas si élevé, car il s'agit de créer un sens unique et d'installer une signalisation artère. Au total, un budget de 1.500.000 euros a été engagé en 2011 pour réaliser l'ensemble des travaux.

Actuellement, la vitesse commerciale de la ligne 71 pour le tronçon concerné est, pendant une grande partie de la journée sous les 10 km/h et descend même jusqu'à 6,8 km/h à la pointe du soir. C'est insatisfaisant. Les irrégularités provoquent des conséquences très négatives pour l'exploitation de cette ligne, tant pour les voyageurs que pour la STIB.

Les temps de parcours varient de plusieurs minutes en fonction des circonstances. Si on part de l'objectif d'une vitesse commerciale moyenne de 18 km/h - ce qui est le minimum pour une telle ligne structurante - et qu'on compare avec la situation actuelle, les pertes quotidiennes sont d'environ 1.191 minutes par jour, soit 20 heures par jour. Ces pertes ne tiennent même pas encore compte des cas où les bus sont bloqués par des livraisons intempestives.

Mme Céline Delforge.- Peut-on obtenir des chiffres convertis en euros ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'en dispose pas ici, mais je vous concède qu'il s'agit d'une somme relativement impressionnante. Quand on discute avec toutes les personnes concernées par la chaussée d'Ixelles, le nombre quotidien des usagers des deux lignes est de 40.200. La ligne 71 accueille quotidiennement 30.600 voyageurs et la ligne 54 en compte 9.600.

Comme vous le savez sans doute, la plupart de ces

moeten leiden tot een betere doorstroming van de bussen 54 en 71 en een verbetering van de bushaltes.

Eventuele bijkomende maatregelen die na de evaluatie nodig kunnen blijken, zullen spotgoedkoop zijn. De signalisatie op een deel van de Elsenesteenweg kan eventueel worden aangepast. In 2011 werd in totaal 1,5 miljoen euro vastgelegd voor de werkzaamheden.

Momenteel bedraagt de reissnelheid van lijn 71 op dit traject 10 km/u buiten de piekuren en 6,8 km/u tijdens de avondspits. De te lage reissnelheid heeft erg negatieve gevolgen voor de exploitatie van de lijn.

De rijtijden kunnen meerdere minuten van elkaar verschillen, naargelang de omstandigheden. Voor een buslijn als lijn 71 is een reissnelheid van 18 km/u een minimum. Als we die snelheid als referentiepunt nemen, gaan er dagelijks ongeveer 1.191 minuten of 20 uur verloren, en dan houden we nog geen rekening met het tijdverlies van bussen die door leveringen worden tegengehouden.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Kunt u ons de bedragen in euro meedelen?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het gaat alvast om een indrukwekkende som. Op de Elsenesteenweg gebruiken maar liefst 30.600 reizigers dagelijks lijn 71 en 9.600 reizigers lijn 54. Wij zijn zeer waakzaam. De werkzaamheden zullen zo vlug mogelijk worden aangevat.*

Voorts overleggen wij met de gemeente, die van de Vredestraat een eenrichtingsweg wil maken.

usagers sont Ixellois et empruntent ces lignes afin de se rendre ailleurs dans la Région. Ces lignes sont très importantes et nous y restons très attentifs. Nous allons commencer les travaux le plus rapidement possible.

Nous sommes en concertation avec la commune, car cette dernière veut mettre la rue de la Paix en sens unique. Nous avons également interrogé les impétrants sur la nécessité d'y procéder à des travaux. Il semble que cela soit le cas. Cela va donc quelque peu retarder la remise en ordre des trottoirs. Une fois le projet finalisé, on va évaluer la situation dans les six mois et évaluer la nécessité de la mise en sens unique.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Me confirmez-vous qu'il y aura bien une partie en site propre ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tout est là pour créer un site propre, mais le sens unique de la chaussée ne sera décidé qu'après l'évaluation en situation réelle.

Mme Céline Delforge.- La commune ne devra donc jamais relâcher son attention si on veut éviter des doubles files et de nouveaux problèmes de fluidité.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est évident, le but de toute l'opération - et c'est stipulé clairement dans la convention signée - est d'avoir une vitesse commerciale fluide.

Mme Céline Delforge.- Et si au bout de, par exemple, douze mois, après les tests, la situation se dégrade, que fait-on ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'accord est conclu pour une durée indéterminée et la commune doit continuer à respecter ses engagements au-delà de la période d'évaluation. On doit arriver à une vitesse commerciale acceptable.

Il faut quand même souligner qu'il y a un autre problème, chaque jour plus aigu, c'est que cette ligne est proche du point de saturation et que l'on va devoir envisager d'autres solutions. C'est une problématique sur laquelle la STIB planche actuellement.

Volgens de nutsbedrijven zijn er werkzaamheden nodig, waardoor de heraanleg van de trottoirs langer op zich zal laten wachten. Zes maanden na de voltooiing van het project zullen we de situatie evalueren en de noodzaak van een eenrichtingsweg onderzoeken.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Bevestigt u dat er een busbaan komt?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De busbaan komt er. Over de eenrichtingsweg wordt pas beslist na evaluatie van de situatie.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De gemeente moet de situatie in het oog blijven houden, als ze dubbel parkeren en nieuwe doorstromingsproblemen willen vermijden.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De overeenkomst beoogt een correcte reissnelheid.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Wat doet u als na de tests blijkt dat de situatie erop is achteruitgegaan?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De overeenkomst is van onbeperkte duur. De gemeente moet haar engagementen blijven nakomen, zelfs na de evaluatieperiode.*

Een bijkomend probleem is dat buslijn 71 stilaan haar verzadigingspunt heeft bereikt. De MIVB werkt aan een oplossing.

Mme Céline Delforge.- Bien sûr, mais nous devons résoudre l'engorgement de ces tronçons sans attendre une éventuelle tramification. Je me réjouis de la réfection des trottoirs, car ils en ont besoin, mais je ne voudrais pas que des attitudes peu correctes envers la collectivité se voient récompensées par la Région. C'est une question de cohérence politique.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les conditions de départ du directeur général de la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- La rémunération du poste de direction générale de la STIB a une fois de plus défrayé la chronique. Cette fois, ce sont les indemnités de départ qui sont au centre du débat puisque, selon la presse, le gouvernement a demandé des explications quant aux conditions négociées par le désormais ex directeur général de la STIB.

Une fois de plus, les aspects financiers d'un poste semblent primer la mission de service public. Quand on est à la tête d'une société publique de transport en commun, ne peut-on espérer une motivation autre que pécuniaire, celle de rencontrer le bien-être collectif ? Le fait que, une fois de plus, les aspects financiers et individuels occupent le devant de la scène, provoque une réaction négative parmi la population, appelée pour sa part à consentir des efforts. Et ce, d'autant plus que ladite entreprise voit ses usagers de moins en moins satisfaits, à en croire les baromètres annuels.

Les bonus ne doivent-ils pas s'accompagner de résultats ? Si le monde politique a parfois tendance à tirer un bon bilan du travail de la direction

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Wij moeten nu al werk maken van verkeersopstoppingen en niet wachten op de eventuele aanleg van een tramlijn.*

Ik verheug mij over de heraanleg van de trottoirs. Dat asociaal gedrag door het gewest wordt beloond, vind ik evenwel onaanvaardbaar.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de voorwaarden inzake het vertrek van de directeur-generaal van de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De bezoldiging van de functie van directeur-generaal bij de MIVB heeft opnieuw voor heel wat ophef gezorgd. Middelpunt van het debat is ditmaal de vertrekpremie. Volgens de pers zou de regering meer uitleg over de precieze voorwaarden hebben gevraagd.*

Eens te meer lijken financiële motivaties de bovenhand te hebben. Nochtans zou men van iemand die aan het hoofd van een openbaarvervoersmaatschappij staat, toch verwachten dat die voorrang geeft aan het algemeen belang. De vertrekpremie lokt heel wat negatieve reacties uit bij de bevolking, die zelf aangemaand wordt om inspanningen te leveren.

Bovendien zijn de reizigers alsmaar minder tevreden over de dienstverlening, als wij de jaarlijkse tevredenheidsenquêtes mogen geloven. Moeten dergelijke bonussen niet aan resultaten gekoppeld zijn? Moet de meeste aandacht niet naar de reizigers en de dienstverlening gaan? Hoe kan men blijven volhouden dat dergelijke hoge verloningen normaal zijn?

générale, la préoccupation majeure n'est-elle pas le quotidien des usagers et le service auquel ils ont droit ? Comment leur prétendre que la situation est optimale et qu'il est normal d'atteindre de très hauts niveaux de salaire, avec des revenus assez juteux pour le dirigeant de l'entreprise ?

Il me semblerait judicieux de profiter de l'ouverture du poste de directeur général de la STIB pour entamer un débat sur son profil, au-delà des qualifications requises en termes de diplômes ou d'expérience. La désignation d'un candidat ou d'une candidate ne relève certainement pas de ce parlement, mais il ne serait pas totalement absurde qu'un débat public s'engage sur ce que le citoyen, en particulier usager d'un service public, est en droit d'attendre comme rôle et comme attitude du dirigeant d'une entreprise publique qui conditionne à ce point son quotidien.

Les informations parues dans la presse sur la question des indemnités de départ sont-elles exactes ? Outre les compétences purement techniques des candidats, un débat plus général sur le rôle et l'attitude de la prochaine personne amenée à remplir la fonction de directeur général pourrait-il avoir lieu ou se passera-t-on de réflexion sur cette fonction avant l'analyse des candidatures ?

Enfin, j'aimerais évidemment que vous puissiez nous éclairer sur les motivations du gouvernement quant à sa demande d'explications via son commissaire à la STIB.

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- Avant tout, je suis content que le groupe Ecolo fasse remarquer qu'il désapprouve la position de la présidente du parti Groen. En effet, celle-ci, sans l'avis du conseil d'administration ou du gouvernement, a pris seule la décision de ce qu'il fallait faire concernant les indemnités ou encore la durée du préavis du directeur.

Voilà un fait important à souligner si l'on tient compte du fait que Groen se fait souvent moralisateur quant à la bonne gestion publique des communes. La présidente du CA n'a pas été tout à fait dans les bornes de ce qu'il fallait faire et je tenais à le signaler.

Wij moeten de vacantverklaring van de post van directeur-generaal aangrijpen om een debat te voeren over het profiel van de volgende persoon die de functie zal waarnemen, los van de vereiste kwalificaties op basis van diploma's of ervaring. Het parlement is niet bevoegd om een kandidaat aan te wijzen, maar wel om een openbaar debat te voeren over wat de burgers en de gebruikers van het openbaar vervoer mogen verwachten van de baas van een overheidsdienst die een grote impact heeft op hun dagelijkse leven.

Klopt de informatie in de pers over de vertrekpremie? Overweegt u om nog voor de analyse van de kandidaatstellingen een ruim debat over de rol van de nieuwe directeur-generaal op gang te brengen?

Waarom heeft de regering meer uitleg gevraagd aan haar commissaris bij de MIVB?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Ik ben tevreden dat Ecolo het standpunt van de voorzitster van de raad van bestuur, een lid van Groen, afkeurt. Zij heeft op eigen houtje beslist over de schadevergoedingen en de duur van de vooropzeg van de directeur, zonder de raad van bestuur of de regering te raadplegen.*

Groen spreekt wel graag over goed bestuur, maar daarvan was hier weinig sprake.

Mme Céline Delforge.- Disons que le groupe Ecolo s'inquiète beaucoup du manque de gouvernance et de contrôle que nous avons sur les structures...

M. Philippe Close.- C'est précisément ce que je soulignais et je félicite Ecolo...

Mme Céline Delforge.- Je ne pense pas que nous ayons exactement la même lecture du problème.

M. Philippe Close.- Premièrement, je suis d'accord avec les remarques du groupe Ecolo concernant l'attitude de la présidente de Groen qui n'était sans doute pas la plus adéquate et la plus justifiée pour les statuts de la STIB. Je le souligne, car vous en parliez dans votre interpellation.

Ensuite, le groupe PS n'est pas en faveur de l'idée de perdre du temps en la matière même s'il pourrait certes être intéressant d'avoir un débat général sur les directions des entreprises publiques. Nous avons ici à faire à une entreprise de 6.000 personnes qui a urgemment besoin d'un directeur général. Voilà ce que nous pensons au PS, et ce, même si j'estime important le débat portant sur le futur des entreprises.

Je pense ici, par exemple, à celui qui a eu lieu au niveau fédéral. Peut-être avez-vous entendu à ce sujet la déclaration, sur les ondes, de Paul Magnette, le nouveau ministre des entreprises publiques, au sujet des rémunérations. Celles-ci sont d'ailleurs largement supérieures à celles de M. Flausch dont on parlait. Les rémunérations fédérales dans certaines entreprises publiques constituent véritablement un débat de société fondamental, en ce sens que vient toujours un moment où il faut fixer des limites !

Néanmoins, je ne voudrais pas que le débat sur les rémunérations fasse de l'ombre à tout le reste ! Pour le PS, la priorité est simple et j'exhorte le gouvernement à rejoindre cette idée : il faut rapidement placer quelqu'un à la tête de cette entreprise. Je tiens à mettre en garde le gouvernement bruxellois ainsi que vous, Mme la ministre, sur un point important.

Certes, notre Région ne fonctionne pas toujours simplement sur le plan institutionnel. Elle est le fruit de longs compromis, d'accords assez

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ecolo is bezorgd over het gebrek aan controle...*

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Terecht, dat zei ik net.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Wij hebben toch niet helemaal dezelfde visie op de zaak.*

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Ik ben het om te beginnen eens met de opmerkingen van Ecolo over de houding van de voorzitster.*

Een algemeen debat over de directeurs van openbare maatschappijen kan wel interessant zijn, maar de PS wil geen tijd verliezen. Het gaat om een onderneming met 6.000 werknemers, die dringend een directeur-generaal nodig heeft.

Het debat werd ook op federaal niveau al gevoerd. Misschien hebt u de uitspraken van de federale minister van Overheidsbedrijven Magnette gehoord over de lonen. De lonen liggen in bepaalde federale overheidsbedrijven veel hoger dan dat van de heer Flausch. Er mag wel eens een maatschappelijk debat komen over de grenzen van de verloning van directeurs van overheidsbedrijven.

Er is echter meer dan de verloning alleen. Voor de PS is het prioritair dat er snel iemand aan het hoofd van de onderneming komt. De regering moet daarvoor zorgen.

De werking van het Brussels Gewest is het resultaat van lange onderhandelingen en gecompliceerde akkoorden, waarbij heel wat evenwichten in het oog moeten worden gehouden.

Ik was zelf voorzitter van een jury die een adjunct-directeur van de MIVB moest aanduiden. Iedereen was het erover eens dat die Nederlandstalig moest zijn. Dat soort evenwichten mag u niet verstoren. Overigens is deze adjunct-directeur erg bekwaam en betrokken.

Het 'Sint-Andrieskruis' garandeert terecht de vertegenwoordiging van de Nederlandstalige bevolking en partijen in de diverse gewestelijke structuren en die doos van Pandora laten we best gesloten.

complexes, dans lesquels nous devons retrouver à la fois une représentation de chacun et de ses compétences, mais dans lesquels certains équilibres importants existent également, vous le savez.

J'ai eu la chance de présider un jury pour la désignation d'un directeur adjoint à la STIB. Il était entendu, parmi les partis aussi bien francophones que néerlandophones, que ce directeur général devait être néerlandophone. Je ne peux donc que vous mettre en garde sur l'importance de ne pas rompre ce genre d'équilibre. Pour avoir eu l'occasion de le côtoyer, nous avons un directeur adjoint qui est très compétent. Il a véritablement un sens du service public et œuvre pour cette société.

Ces accords sont les fruits de demandes émanant des partis néerlandophones. La "croix de Saint-André" garantit ainsi, à juste titre, la représentativité de la population et des partis néerlandophones dans les différentes structures régionales. Nous devons éviter de rouvrir cette boîte de Pandore.

Il faut urgemment remplacer M. Flausch, dont nous savons depuis cinq mois qu'il va quitter son poste. Quel est l'agenda des procédures de recrutement du futur directeur général de la STIB ? Quelle sera la composition du jury ?

Lorsque je présidais l'institution faîtière Iris, la désignation de l'administrateur délégué s'est révélée particulièrement compliquée. Mais celui-ci a finalement été désigné il y a trois ans et le réseau des hôpitaux publics se trouve à présent en équilibre.

Il faudra aussi, dans le cadre de cette nomination, rester attentif aux équilibres linguistiques qui, bien que particulièrement complexes et difficiles à expliquer à la population, sont essentiels. La STIB n'a pas besoin que nous ranimions des brûlots sur ce point.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Je suis ravie que M. Close découvre l'existence de Groen. Et, comme toute la famille écologiste, nous sommes soucieux du bon fonctionnement des transports publics .*

We weten al vijf maanden dat de heer Flausch vertrekt. Wat is de planning voor de rekrutering van een nieuwe directeur-generaal ? Hoe zal de jury samengesteld zijn?

De taalkundige evenwichten zijn erg complex en moeilijk uit te leggen aan de bevolking, maar ze zijn essentieel. De MIVB heeft er geen belang bij om die evenwichten te verstoren.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik ben blij dat de heer Close ontdekt dat de partij Groen bestaat. Hij heeft ons drie keer vernoemd. Ik feliciteer hem dat hij voor het eerst ontdekt dat we een aparte partij zijn. Dat wil niet zeggen dat we op een andere manier tewerkgaan dan onze ecologische familie. Een goed

Vous doutez peut-être de la fiabilité de Groen au sein de la majorité, mais nous sommes certains que le conseil d'administration de la STIB est capable de gérer ses affaires sereinement et conformément aux accords légaux, et que ce n'est pas parce que son président a pris une décision que celle-ci est contraire à ce que les autres membres du conseil d'administration ont décidé. Cela contraste avec les propos relayés dans la presse par le vice-président, parfois sans grande considération pour l'intérêt général.

La Région bruxelloise est bilingue et il est donc normal que les grandes institutions travaillent dans les deux langues. Votre question relative à la recherche d'un équilibre au sein de la STIB me surprend.

De quelle manière le directeur général de la STIB sera-t-il remplacé et quelle sera la transparence de la procédure ? Mme Delforge a judicieusement établi un lien entre les bonus et les résultats. Nous devons mettre en question le système des bonus, comme cela se fait dans d'autres institutions, et voir ce qu'il convient d'en faire.

Le critère principal pour choisir le candidat idéal est la compétence et non la carte politique. Cette personne doit en outre être bilingue et placer l'usager au centre de ses préoccupations. En la matière, je ne vois pas de différence entre les points de vue d'Ecolo et de Groen.

functionerend openbaar vervoer is onze bezorgdheid en we doen er alles voor om dat mogelijk te maken. Aan de top van een goede openbaarvervoersmaatschappij moet een competent persoon staan.

U verwijst naar de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB. Er is ook een ondervoorzitter die te pas en te onpas in de media allerlei zaken verkondigt. De raad van bestuur is volwassen genoeg om de zaken af te handelen in alle sereniteit en volgens de wettelijke en juridische afspraken.

Ik vermoed dat u er misschien aan twijfelt of Groen een trouwe partner is in deze meerderheidscoalitie, maar dat zijn we zeker. Het is niet omdat de voorzitter van de MIVB een bepaalde beslissing heeft genomen, dat die tegenstrijdig is met wat de andere leden van de raad van bestuur hebben beslist. Het grote verschil is dat we niet te pas en te onpas zaken in de pers verkondigen die niet altijd stroken met het algemene beleid.

Het Brussels Gewest is officieel tweetalig. Het is niet meer dan normaal dat alle grote instellingen tweetalig werken. Dat is de evidentie zelf. Ik vind het verrassend dat u in vraag stelt dat er binnen de MIVB naar een evenwicht wordt gestreefd.

Nu gaat het over de vervanging van de algemene directeur. De vragen van mevrouw Delforge zijn terecht. Op welke manier gaat die vervanging gebeuren en met welke transparantie? Ze legt ook terecht een link tussen de bonussen en de resultaten. Men moet het bonussensysteem in vraag stellen. Dat gebeurt ook in andere instellingen. Als de resultaten slecht zijn, dan zijn er geen bonussen. Het debat moet gevoerd worden over de vraag of die bonussen nog van deze tijd zijn en op welke manier men daarmee moet omgaan.

Het belangrijkste criterium om de geschikte kandidaat te kiezen blijft voor ons de competentie. Het moet iemand zijn met een visie op langere termijn en niet iemand met de juiste politieke kleur. Het verdelen van de postjes dateert van de vorige eeuw. In de 21ste eeuw komt het erop aan om te kiezen voor competente tweetalige mensen met kennis van zaken die in hun visie de gebruiker centraal stellen. Ik zie terzake geen verschillen tussen de standpunten van Ecolo en Groen.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le 4 octobre 2011, le comité de gestion de la STIB a fixé le mandat pour le traitement de la démission de M. Flausch. Sur la base de ce mandat, un accord relatif aux conditions de départ a été conclu le 1er décembre dernier. La démission a, par conséquent, pris effet le 31 décembre 2011.

Le gouvernement élabore en ce moment la procédure à suivre pour la désignation d'un successeur de M. Flausch. C'est dans ce cadre qu'un profil de fonction a été rédigé, et ce, sur la base de l'avis du comité de gestion. La procédure à suivre ainsi que la description de fonction sont en ce moment analysées par le gouvernement.

Il est évident, en Région de Bruxelles-Capitale, que nous devons toujours rechercher un équilibre, notamment linguistique. Je peux vous certifier qu'aujourd'hui, au sommet de la STIB, l'équilibre linguistique est totalement rompu. Dans une entreprise publique, on devrait pouvoir avoir un rapport de 50/50, mais nous en sommes très loin puisque les francophones sont largement sur-représentés.

J'ai déjà mentionné au responsable du conseil d'administration cette problématique.

Nous avons été plutôt satisfaits, ces dernières années, d'avoir une entreprise de transports en commun qui était, tout en étant publique, gérée comme une entreprise privée. Elle avait une liberté de décision et d'action importante lui permettant de réagir rapidement sur les situations concrètes qui se présentaient. Il faudrait toutefois, aujourd'hui, rétablir, au niveau de la représentation linguistique, un équilibre représentatif d'une entreprise de service public comme c'est le cas à la SNCB.

Par ailleurs, il va de soi que le profil de fonction prévoit un certain nombre de compétences "techniques", comme vous le mentionnez dans votre question. Le directeur général d'une entreprise comptant près de 7.000 membres du personnel, doit, bien évidemment, répondre à des compétences en matière de gestion.

Cette nomination ne doit pas être une nomination politique, mais une nomination de fonction.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het beheerscomité van de MIVB heeft het mandaat om het ontslag van de heer Flausch te regelen, goedgekeurd op 4 oktober 2011. Op basis daarvan heeft men op 1 december een akkoord bereikt over de ontslagvoorwaarden. Het ontslag is op 31 december 2011 ingegaan.*

Momenteel stelt de regering de aanstellingsprocedure op voor een opvolger van de heer Flausch, die moet beantwoorden aan het door het beheerscomité aanbevolen functieprofiel.

Daarbij moeten we het taalevenwicht respecteren. Dat is alvast vandaag niet het geval aan de top van de MIVB. Door het ruime overwicht aan Franstaligen is er geen sprake van een 50/50-verhouding, de regel die nochtans vastligt voor overheidsbedrijven. Ik heb dat probleem al aangekaart bij de raad van bestuur.

De Brusselse openbaarvervoermaatschappij werd de voorbije jaren gerund als een privébedrijf, en dat vinden we een goede zaak. Dat betekent dat zij een grote beslissings- en bestuursautonomie geniet. Dat neemt echter niet weg dat we alsnog het taalevenwicht moeten herstellen.

Bovendien moet de kandidaat toch wel enige technische kennis kunnen aantonen en een bedrijf met 7.000 personeelsleden kunnen leiden.

Het mag geen politieke benoeming worden. We hebben nood aan de juiste man of vrouw op de juiste plaats. Bovendien moet de nieuwe directeur-generaal het algemeen belang, de noodzaak van een kwaliteitsvolle dienstverlening, de sociale verantwoordelijkheid van de MIVB en haar waarden voor ogen houden.

Het wordt een openbare procedure op basis van een duidelijk profiel. Wij moeten veeleisend zijn, want het betreft een zeer belangrijke onderneming. De regering zal na de opmaak van het functieprofiel zo snel mogelijk een oproep tot kandidaten bekendmaken.

De regering noch ikzelf hebben aan de regeringscommissarissen specifieke vragen gesteld over het ontslag van de heer Flausch.

En outre, il est fortement souhaité que le futur directeur général de la STIB ait de grandes affinités avec les préoccupations relatives à l'intérêt général, à un service de transports publics performant de qualité, à la responsabilité sociale de l'entreprise ainsi qu'avec les valeurs de la STIB.

Le but est d'entrer dans une procédure ouverte avec un profil bien déterminé. Nous avons le devoir d'être exigeants, car c'est une entreprise très importante pour notre Région. Nous avons besoin d'une personne, homme ou femme, de qualité. Le gouvernement analyse en ce moment la description de fonction afin de pouvoir, au plus vite, procéder à l'appel à candidatures.

Dans le cadre de ce dossier, ni le gouvernement, ni moi-même en tant que ministre de tutelle, n'avons posé de questions spécifiques aux commissaires du gouvernement concernant la démission de M. Flausch.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- M. Philippe Close m'étonne un peu. Il trouve assez amusant d'attaquer Groen et Ecolo et nous dit en même temps qu'il ne faudrait pas trop de contrôle démocratique et de débats sur les entreprises publiques.

M. Philippe Close.- Il s'agit d'un fait personnel.

Mme Céline Delforge.- Il est quand même de bon ton de vous répondre ! Il ne faut pas exagérer ! J'estime qu'en tenant ce type de discours, l'on s'éloigne du socialisme... Soit... Je trouve assez inquiétant, pour des raisons de comptabilité et de finances publiques pures, d'assister à une perte du contrôle démocratique sur des entreprises publiques aussi fondamentales.

Je ne voudrais donc pas que l'on tombe dans les petits jeux consistant à taper sur l'un ou l'autre alors qu'on est confronté à un enjeu de taille, ce qui est le cas ici.

Je ne doute pas que la façon dont vous trépignez pour placer votre candidat ad interim laisse planer le moindre doute sur le fait que quelqu'un est déjà derrière la porte.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De heer Close valt Groen en Ecolo aan, maar tegelijk zegt hij dat er niet te veel democratische controle op de overheidsbedrijven mag zijn.*

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Dit is een persoonlijk feit.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Zo'n standpunt staat wel erg ver van het socialistische gedachtengoed. Minder democratische controle op cruciale overheidsbedrijven maakt mij net ongerust.*

Het is nu niet het moment om politieke spelletjes te spelen. De inzet is te groot. Trouwens, de manier waarop u staat te trappelen om een kandidaat ad interim in te schakelen, geeft aan dat er al iemand klaarstaat.

(Samenspraak)

Dit debat geeft aan dat er eigenlijk veel meer te bespreken valt dan de vraag of de volgende directeur-generaal van de MIVB over de nodige diploma's en ervaring beschikt.

(Colloques)

Le débat auquel nous assistons aujourd'hui est assez intéressant et démontre qu'il y a matière à discussion bien au-delà de savoir si le/la prochain(e) directeur/directrice général(e) de la STIB a tel diplôme, telle expérience. On a bien constaté ici qu'on touche à des questions bien plus larges et qui suscitent des débats.

Pour ma part, en termes d'équilibre, je suis assez inquiète de savoir qu'un directeur général de la STIB n'utilise pas la STIB pour ses déplacements ! C'est sans doute bête de le relever, mais comment peut-on gérer une entreprise de transports publics quand on n'utilise pas ces derniers ou quand, dans la presse, on tient des discours du type "Les transports en commun, c'est bien pour aller travailler, mais, le restant du temps, il faut une voiture !" Au-delà des compétences techniques, ce n'est pas du détail et cela mérite la tenue d'un débat. Cela reflète le type de rapport que la STIB va entretenir dans le futur avec ses usagers et la sphère démocratique, ainsi que la manière dont elle va jouer un rôle dans la société.

Ma question n'était donc pas du tout destinée à piéger qui que soit. Elle sert à mettre en évidence le fait qu'il n'est pas stupide d'avoir un débat démocratique au-delà des procédures formelles prévues pour la désignation du candidat. J'espère que nous pourrons l'avoir.

- L'incident est clos.

Hoe kan iemand aan het hoofd staan van een openbaarvervoermaatschappij als hij er zelf geen gebruik van maakt of tegen de pers zegt dat openbaar vervoer wel goed is voor het woon-werkverkeer, maar dat andere verplaatsingen toch beter met de auto gebeuren. Dat is geen futiele opmerking. Ze geeft aan hoe de MIVB zich de komende jaren tot haar reizigers zal verhouden en welke maatschappelijke rol ze zal spelen.

Ik wou met mijn vraag enkel duidelijk maken dat, naast de formele selectieprocedure, een parlementair debat zeker niet zinloos is. Hopelijk zullen we daartoe komen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "le point sur le dossier d'élargissement du ring".

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

M. Hervé Doyen.- Dans les derniers développements du dossier d'élargissement du ring, la cellule interrégionale de l'environnement

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de stand van het dossier inzake de verbreding van de Ring".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- In het dossier over de uitbreiding van de Ring heeft de Intergewestelijke Cel voor Leefmilieu in juni*

(Celine) a sorti en juin dernier l'étude d'incidences intitulée "Estimation de l'impact des émissions du ring sur la qualité de l'air en Région bruxelloise".

Cette étude confirme que l'influence du trafic automobile est très importante sur une zone de 500 mètres autour du ring, soit une zone où vivent 63.000 personnes, avec des taux de dioxyde de carbone jusqu'à 80% plus élevés, et des taux de particules fines jusqu'à 30% plus élevés que les moyennes annuelles. L'étude met également en avant que ces concentrations diminuent au fur et à mesure que l'on s'éloigne du ring.

Sur le plan de la santé, l'étude renvoie à l'étude de 2007 de Gauderman qui a montré que la fonction respiratoire des enfants habitant à moins de 500 mètres d'une autoroute est significativement inférieure à celle des enfants vivant à plus de 1.500 mètres de l'axe routier concerné. Rien dont on ne se doutait pas, mais quand on sait que les taux dépassent déjà les normes européennes en vigueur dans certaines stations de mesure bruxelloises, on est en droit de tirer la sonnette d'alarme.

Cette nouvelle étude confirmant les impacts négatifs sur la santé et l'environnement ne fait que donner un argument de plus à la Région bruxelloise dans son combat face à la logique du "tout à la route" du gouvernement flamand, logique qui va incontestablement à l'encontre du Plan Iris 2, celui-ci visant à expurger la voiture de la ville. Pour rappel, Iris 2 prévoit notamment une diminution de 20% du trafic automobile pour 2020, tandis que la Flandre ne fait qu'encourager son utilisation.

À ce propos, il y a quelques mois, les associations Inter-Environnement Bruxelles et ses homologues flamands, le Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL) et le Bond Beter Leefmilieu, mettaient en garde les gouvernements flamand et bruxellois face aux effets qu'un élargissement du ring tel qu'il est prévu, conjointement à différents projets de développement de nouveaux centres commerciaux, de bureaux supplémentaires, de centres logistiques ou de services en tous genres, pourrait avoir sur la mobilité, la qualité de l'air et la santé.

Basant leurs revendications sur les résultats de l'étude d'incidences du nouveau Plan régional d'exécution spatiale pour la zone stratégique de la périphérie flamande, ces associations annoncent que la Flandre pourrait créer plus de bouchons

jongstleden de effectenstudie voorgesteld over de impact van de emissies van de Ring op de luchtkwaliteit in Brussel.

Die studie bevestigt dat de impact van het autoverkeer zeer groot is in een zone van 500 meter rond de Ring, met CO2- en fijnstofconcentraties die respectievelijk tot 80% en 30% hoger liggen dan de jaargemiddelden. Die concentraties nemen af naarmate men verder van de Ring verwijderd is.

Voor de gezondheidsimpact wordt verwezen naar de studie van Gauderman uit 2007, die aantoont dat de ademhalingsfunctie van kinderen die op minder dan 500 meter van een autosnelweg wonen, beduidend slechter is dan die van kinderen die op meer dan 1.500 meter van de betrokken snelweg wonen. Aangezien de vervuiling in een aantal Brusselse meetstations de Europese normen overschrijdt, is het hoog tijd om aan de alarmbel te trekken.

Deze nieuwe studie geeft het Brusselse Gewest een bijkomend wapen in de strijd tegen de Vlaamse logica die het autoverkeer aanmoedigt. Die logica staat haaks op het Iris 2-plan, dat streeft naar een vermindering van het autoverkeer met 20% tegen 2020.

Enkele maanden geleden hebben Inter-Environnement Bruxelles, de Brusselse Raad voor het Leefmilieu en de Bond Beter Leefmilieu de Vlaamse en Brusselse regeringen gewaarschuwd dat de uitbreiding van de Ring, in combinatie met ontwikkelingsprojecten zoals nieuwe handelscentra, kantoorgebouwen, logistieke en andere dienstencentra, een grote impact op de mobiliteit, de luchtkwaliteit en de gezondheid zal hebben. Zij vrezen dat hierdoor nog meer files zullen ontstaan, met alle negatieve economische gevolgen van dien.

De petitie "Neen aan de uitbreiding van de Ring - Ja aan het behoud van het Laarbeekbos" telt ondertussen al meer dan 8.000 handtekeningen. Dankzij een soortgelijke petitie, in combinatie met andere burgeracties op het terrein, kon de opening van een verbrandingsoven in Drogenbos worden verhinderd. Politieke moed betekent soms dat men naar de burgers en de verenigingen luistert.

Ondertussen heeft de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant beslist om geen

qu'elle ne peut en absorber, rendant ces zones inaccessibles et créant ainsi un impact négatif sur l'économie, avec le risque qu'on se retrouve in fine dans un cercle vicieux.

La pétition "Non à l'élargissement du ring - Oui à la préservation du Bois du Laerbeek" continue à se remplir. Elle a maintenant passé la barre des 8.000 signatures. Cette levée de boucliers importante pour ce type de pétition, accompagnée de certaines actions citoyennes de terrain, n'est pas sans rappeler celle qui a empêché l'ouverture de l'incinérateur de Drogenbos. Rappelons que le courage politique trouve dans certains cas tout son sens dans l'écoute citoyenne et associative.

Au sujet de la construction du complexe commercial et d'entreprises Uplace sur le terrain de l'ancienne usine Renault à Machelen, la députation permanente du Brabant flamand a pris la décision de ne pas attribuer de permis d'environnement en vue de sa construction. Bien que Uplace ait d'ores et déjà interjeté appel et que la décision d'attribuer ou non ce permis ne soit toujours pas tombée au sein du gouvernement flamand, notons tout de même un geste positif de l'exécutif brabançon qui a jugé bon de ne pas valider le tout d'emblée, sans préoccupation aucune pour les enjeux y afférents en termes de mobilité, de santé publique, et d'impact sur les commerces locaux.

Plus récemment encore, le 9 décembre, après l'Unizo, les communes de Louvain, de Vilvoorde et de Grimbergen, c'est la province du Brabant flamand qui a introduit un recours au Conseil d'État contre l'octroi par le gouvernement flamand du permis de bâtir au projet du complexe.

Là aussi, parmi les raisons invoquées pour justifier cette demande d'annulation du permis, nous trouvons la congestion insurmontable du trafic, les nuisances environnementales majeures. Cette pointe d'enthousiasme doit malheureusement être tempérée par des avis contradictoires, notamment de la part de l'agence flamande Wegen en Verkeer qui, soit dit en passant, collabore avec Uplace sur le plan d'investissement visant à prendre en compte les conséquences du projet dans le domaine de la mobilité.

Sur la page web de l'agence parlant du projet START1 (Strategisch actieplan voor reconversie en tewerkstelling in de luchthavenregio), nous

milieuvergunning toe te kennen voor het project Uplace op het terrein van de voormalige Renaultfabriek in Machelen. Bovendien heeft ze op 9 december jongstleden, in navolging van Leuven, Vilvoorde en Grimbergen, een beroep bij de Raad van State ingediend tegen de bouwvergunning die de Vlaamse regering voor het complex had afgeleverd. Dat is positief.

Dit vleugje enthousiasme moet evenwel worden getemperd, want niet iedereen is de mening toegedaan dat Uplace tot nog meer verkeerscongestie en milieuoverlast zal leiden. Zo werkt het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer samen met Uplace aan het mobiliteitshoofdstuk van het investeringsplan.

Op de website van het agentschap wordt met videobeelden uitgelegd waarom een uitbreiding van de Ring noodzakelijk is voor een betere mobiliteit rond Brussel. Volgens het agentschap voldoet de huidige Ring niet langer aan de hedendaagse behoeften en zal het verkeer veiliger en vlotter verlopen als het plaatselijk verkeer van het doorgaand verkeer wordt gescheiden. Nergens wordt evenwel verwezen naar het aanzuigeffect dat een bredere Ring zal hebben.

Van meet af aan hebben wij ons verzet tegen dit Vlaamse project, dat ons rechtstreeks aanbelangt maar waarbij wij onvoldoende worden betrokken. Ondertussen is er qua overleg wel enige vooruitgang geboekt. Zo zijn er intergewestelijke werkgroepen opgericht. De vertegenwoordigers van Brusselse diensten, zoals het BROH, Leefmilieu Brussel en Mobiel Brussel, worden hierop regelmatig uitgenodigd. Maar waar wordt er ook echt naar de Brusselse instanties geluisterd? Ik denk bijvoorbeeld aan onze vraag om de nuloptie te overwegen of alternatieven voor de uitbreiding van de Ring te onderzoeken. Het is positief dat het Vlaams Parlement onlangs heeft voorgesteld om samen met het Brussels Hoofdstedelijk Parlement een verenigde commissie op te richten.

Het institutioneel akkoord biedt ons nog een ander denkspoor, namelijk de metropolitane gemeenschap, die bedoeld is om de interregionale samenwerking tussen Brussel en zijn hinterland te versterken. Aangezien dat concept nog geen duidelijke inhoud heeft gekregen, hangt het volledig van ons af welke invulling wij daaraan geven. Als er één domein is waar een dergelijke samenwerking

pouvons ainsi découvrir à l'aide d'une vidéo "pourquoi le projet du ring est bien nécessaire pour une meilleure mobilité autour de Bruxelles". En informant les visiteurs que le ring actuel ne répond plus aux exigences de la circulation contemporaine, la vidéo affirme que la solution à tous les maux réside dans la séparation entre "trafic local et trafic passant" et que "la circulation gagnera en sécurité et en fluidité par un entrelacement atténué". Aussi bien dans la vidéo que dans le corps du texte, nous ne trouvons aucune mention à l'appel d'air que créera un ring plus large et a priori plus fluide.

Depuis le début, nous nous insurgeons sur ce projet de la Région flamande qui nous touche en première ligne, mais dans lequel nous devrions être associés. Depuis lors, des progrès ont été réalisés, des groupes de travail interrégionaux ont été créés, des représentants d'administrations bruxelloises (AATL, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité) sont régulièrement conviés. Mais sommes-nous réellement entendus, nos remarques sont-elles vraiment prises en compte ? Je pense notamment à nos demandes répétées d'envisager l'option zéro ou d'étudier d'autres possibilités que celle de l'élargissement. Un progrès notoire en matière de concertation interrégionale est quand même à signaler, c'est la demande toute récente du parlement flamand d'établir une commission réunie avec le parlement bruxellois. Une piste à suivre.

L'accord institutionnel a récemment donné un nouveau visage au paysage institutionnel belge et dégage dès lors une autre piste. La Communauté métropolitaine devrait voir le jour prochainement. Elle devrait avoir pour objectif de renforcer les collaborations entre les autorités publiques gravitant autour de la Région bruxelloise et de son "hinterland" sur des sujets de compétence régionale et d'importance transrégionale. Encore mal définie, il ne tient qu'à nous de faire de cette naissance un beau projet, de définir ses grandes priorités et de nous donner les moyens nécessaires à son déploiement. S'il est typiquement un domaine sur lequel cette nouvelle Communauté métropolitaine prend tout son sens, c'est bien entendu celui de la mobilité et des travaux d'infrastructure vers et autour de Bruxelles.

Désormais, toute modification d'un projet comme celui qui nous occupe devrait faire l'objet d'une réelle concertation entre les différents niveaux de pouvoir, empêchant la Région flamande de faire

nuttig is, dan is het wel dat van de mobiliteit en de infrastructuurwerken rond Brussel.

Voortaan moet elke wijziging van een project, zoals de uitbreiding van de Ring, het voorwerp uitmaken van daadwerkelijk overleg tussen de verschillende beleidsniveaus. Het Vlaams Gewest zal niet langer op eigen houtje kunnen handelen. Laten wij hopen dat dit nieuwe institutionele instrument de Brusselse instanties meer gewicht zal geven, ook al zijn de conclusies van dat overleg niet bindend.

Tot nu toe werd dit debat niet overschaduwd door communautaire overwegingen. Dat moet zo blijven. Eventuele meningsverschillen moeten over leefmilieu, volksgezondheid, mobiliteit of ruimtelijke ordening gaan, of men nu ten zuiden dan wel ten noorden van de Ring woont.

Hebt u inzage gehad in de studie over de impact van de emissies van het autoverkeer op de Ring op de luchtkwaliteit in Brussel? Bevestigt u dat de conclusies alarmerend zijn voor 63.000 Brusselaars, als wij uitgaan van een straal van 500 meter rond de Ring, of voor meer dan 500.000 personen als wij die straal uitbreiden tot 3.000 meter?

Er zijn nog andere effectenstudies over de uitbreiding van de Ring lopende. Het Vlaams MER-plan had op strategisch niveau al in juli 2011 voltooid moeten zijn, maar er waren nog bijkomende studies nodig.

Volgens de website van het Agentschap Wegen en Verkeer zullen de resultaten van de effectenstudie en de kosten-batenanalyse pas in het voorjaar van 2012 voltooid zijn. Op basis van die resultaten zal de Vlaamse regering een beslissing nemen. Hebt u reeds enig zicht op de resultaten, ook al zijn die nog niet officieel?

Beschikt u nog over andere informatie, bijvoorbeeld via de gewestelijke ambtenaren die aan de overlegvergaderingen deelnemen?

cavalier seul. Espérons que, si les conclusions de cette concertation ne seront pas contraignantes, ce nouvel outil institutionnel pourra quand même donner plus de poids aux instances bruxelloises par rapport aux enjeux sur la mobilité, la santé, l'environnement ou encore l'aménagement du territoire.

Pour terminer, comme je l'ai déjà fait précédemment, je tiens à rappeler que le débat qui nous occupe est jusqu'ici exempt de toute considération communautaire et doit le rester. Au nord du ring comme au sud, si les points de vue des femmes et hommes politiques, des habitants ou des associations diffèrent, cela doit se faire sur des questions d'environnement, de santé publique, de mobilité et d'aménagement du territoire.

Avez-vous pris connaissance des conclusions de l'étude d'incidence "Estimation de l'impact des émissions du ring sur la qualité de l'air en Région bruxelloise" ? Me confirmez-vous que cette étude tire des conclusions plutôt alarmantes sur les effets du ring sur 63.000 personnes en Région bruxelloise (si l'on considère la fourchette de personnes vivant en-deçà des 500m du ring), voire sur plus de 500.000 personnes si l'on porte cette fourchette à 3.000m ?

D'autres études concernant les incidences de l'élargissement du ring sont en route. Le rapport de la Région flamande relatif au volet stratégique de l'évaluation environnementale (MER-plan op strategisch niveau) devait être terminé en juillet, puis à l'automne 2011. Lors de la dernière commission où ce point a été abordé, vous nous communiquiez que ce plan n'était pas finalisé car il demandait la réalisation d'études complémentaires.

L'agence Wegen en verkeer nous apprend sur son site internet que les résultats de l'étude ainsi que l'analyse des coûts et bénéfices sur la société ne seront achevés qu'au printemps 2012. Le gouvernement flamand devrait, sur la base de ces résultats, prendre une décision quant à la suite à réserver au réaménagement du ring. Avez-vous des nouvelles, même officieuses, de ces résultats ?

Enfin, disposez-vous d'autres informations complémentaires dont nous ne serions pas au courant, éventuellement par le biais des fonctionnaires régionaux qui assistent aux réunions de concertation ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Je ne serai pas longue puisque M. Doyen a déjà largement développé le sujet. En outre, nous sommes plusieurs à nous en inquiéter depuis maintenant quelques années et nous partageons, je crois, la même préoccupation en termes de société.

Je tiens à appuyer le fait qu'il n'y a pas véritablement non plus de problèmes communautaires ni même politiques à venir ajouter à cela. En effet, nous sommes tous très inquiets des impacts de ce dossier en termes de santé.

Je ne vais donc pas reposer les questions de M. Doyen. Néanmoins, sans vouloir charger la barque, on peut s'inquiéter de l'impact d'une dégradation supplémentaire de l'air en ce qui concerne les amendes européennes qui nous guettent.

En effet, il serait tout de même dommage que l'on constate une augmentation des particules fines liée à un élargissement du ring et que nous ayons en plus à payer des amendes qui nous pénaliseraient pour non-respect de la qualité de l'air.

Je suis donc aussi impatiente que M. Doyen d'entendre vos réponses.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Je me joins aux questions de M. Doyen. Ce serait une bonne chose que la ministre nous fasse le point de la situation dès qu'elle aura davantage d'informations de la Flandre. Ce que j'en entends ne me rassure pas.*

On ne veut pas tenir compte d'Uplace et on fait comme si cela n'entraînera pas de flux de circulation. De nombreux projets sont étudiés et développés en Flandre, sans qu'un lien ne soit établi entre des éléments comme ces flux de circulation.

Le ring est aussi lié à l'aéroport et au développement de la zone au nord de Bruxelles. Vous dites régulièrement que votre collaboration

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De bezorgdheid die de heer Doyen vandaag uit, wordt door velen gedeeld, los van elke politieke of communautaire overtuiging.*

Het zou bovendien bijzonder betreurenswaardig zijn mochten we binnenkort, ten gevolge van de verbreding van de Ring, aan Europa boetes moeten betalen wegens de daling van onze luchtkwaliteit

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De heer Doyen heeft al heel veel aangehaald en ik steun al zijn vragen. Samen met andere collega's komen we regelmatig op dit onderwerp terug in deze commissie. Het zou goed zijn dat de minister zo snel mogelijk een stand van zaken geeft van zodra ze meer informatie heeft vanuit Vlaanderen. De signalen die ik van daaruit opvang, stellen me niet gerust.

Er zijn een aantal indicatoren, onder andere het feit dat men geen rekening wil houden met Uplace en doet alsof dat geen mobiliteitsstromen zal veroorzaken. Er worden in Vlaanderen heel wat projecten bestudeerd en ontwikkeld, maar men legt geen verband tussen al die verschillende zaken, zoals de mobiliteitsstromen.
De Ring houdt ook verband met de luchthaven en

avec la ministre Crevits est bonne, mais je crains qu'il n'y ait pas vraiment d'écoute. L'élargissement du ring est devenu une 'optimalisation', mais tout le monde sait que cela revient au même.

Cela fait des années que nous disons que ce projet ne convient ni pour les Bruxellois, ni pour les riverains flamands, pour des raisons de santé, mais aussi économiques. L'optimalisation ne ferait que déplacer les problèmes d'accessibilité soulignés par les entreprises.

Je compte sur la ministre pour être claire face à son homologue flamande. Nous avons à de nombreuses reprises fait savoir que nous étions résolument opposés à l'élargissement. Quand aurons-nous enfin les résultats de l'étude du plan MER et de celle relative aux particules fines à Bruxelles ?

La ministre a jadis laissé entendre dans la presse qu'elle était une adversaire des voitures de société. Ces voitures contribuent largement aux pics de circulation du matin. Vous devez aussi lier ce dossier concret aux avantages fiscaux exagérés dont bénéficient ces véhicules.

J'espère que vous discuterez de ce dossier avec votre collègue flamande et que vous démontrerez qu'il implique de nombreux autres aspects, comme la santé et les particules fines, mais aussi les véhicules de société et les stimulants fiscaux, comme la taxe kilométrique intelligente, etc. J'espère que vous serez en mesure de nous rassurer.

de ontwikkeling van de zone aan de noordkant van Brussel. U zegt regelmatig in deze commissie dat u een goed overleg hebt met Vlaams minister Hilde Crevits en dat de administraties goed samenwerken. Dat is op zich positief nieuws, maar het verontrust me toch dat er niet echt geluisterd wordt. De verbreding van de Ring is plots wel een 'optimalisering' geworden, maar iedereen weet dat die optimalisering eigenlijk niets anders is dan een verbreding.

We trekken hier al jaren aan de alarmbel en zeggen dat het project niet deugt, niet alleen voor de Brusselaars maar ook voor de mensen in Vlaanderen die in de buurt wonen. Het gaat niet alleen om de gezondheid, maar ook om economische factoren. Bedrijven hebben onlangs de slechte bereikbaarheid aangeklaagd. Men denkt dat de optimalisering ervoor gaat zorgen dat bedrijven beter bereikbaar zijn, maar men zal maar een paar kilometers beter kunnen rijden. Men verplaatst de problemen ofwel naar Brussel ofwel naar de randgemeenten ofwel naar de viaduct van Vilvoorde.

De Vlaamse manier van denken wordt maar niet doorbroken. Ik reken op de minister dat ze duidelijk is tegenover de Vlaamse minister. We hebben al zoveel signalen gegeven dat we absoluut tegen die verbreding zijn. De studieresultaten van het MER-plan en de Brusselse studieresultaten over fijn stof enzovoort worden telkens weer uitgesteld. Ze zullen er eerstdaags zijn. Ik hoop vandaag een antwoord te ontvangen en zo niet vraag ik dat we zo snel mogelijk op de hoogte worden gebracht.

De minister heeft ooit in de pers laten verstaan dat ze een tegenstander is van bedrijfswagens. Het aandeel van bedrijfswagens in de ochtendspits op de Ring is groot. U moet dat concrete dossier ook linken aan het feit dat bedrijfswagens nog te veel fiscaal bevoordeeld worden.

Ik hoop dat u het dossier met uw Vlaamse collega bespreekt en duidelijk stelt dat er een heleboel andere aspecten mee te maken hebben, zoals de gezondheid en het fijn stof. Binnenkort krijgt België allicht een enorme boete voor het niet halen van de luchtkwaliteitsnormen. Verder zijn er ook de bedrijfswagens en de fiscale stimulansen, zoals een slimme kilometerheffing enzovoort. Ik hoop dat u in Vlaanderen het grotere plaatje verdedigt en dat u ons kan geruststellen.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- Je m'associe aux propos de M. Doyen. Cependant, nous devons aussi balayer devant notre porte et admettre que la politique de mobilité à Bruxelles est catastrophique. Pas la moindre mesure du plan Iris 2 n'a été mise en oeuvre un an et demi après son approbation. Certes, la Flandre se trompe, mais Bruxelles doit mener une politique de mobilité plus sévère.*

La ministre a toujours plaidé pour une collaboration avec son homologue flamande. Elle a là un dossier concret pour s'y appliquer. J'attends toujours d'elle un signal très clair contre le projet du Ring bruxellois et contre le projet Uplace.

Vous n'êtes pas allée en appel. Vous avez choisi de vous taire pour des raisons communautaires. Or, il ne s'agit pas d'un problème communautaire mais d'un problème de mobilité. Vous devez exploiter toutes les possibilités à votre disposition. J'aimerais que l'ensemble du gouvernement bruxellois se prononce clairement contre ces projets.

Nous devons employer la voie juridique et, le cas échéant, aller effectivement en appel. N'attendons pas que le projet arrive sur la table du gouvernement flamand. Vous pouvez d'ores et déjà le bloquer en vous opposant fermement à la ministre flamande. J'espère que vous aurez ce courage.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik hoop dat dit soort interpellaties de komende maanden wel nog aan bod komt, ook al worden ze ingediend door de burgemeester van Jette. Ze hebben een bovenlokaal karakter. Het is een goede zaak als ze in deze commissie behandeld worden.

Ik sluit me volledig aan bij de woorden van de heer Hervé Doyen. Ik wil eraan toevoegen dat we de hand in eigen boezem moeten steken en toegeven dat het mobiliteitsbeleid in Brussel catastrofaal is. Er is nog geen enkele maatregel van het Iris 2-plan uitgevoerd anderhalf jaar na de goedkeuring ervan. We hebben nog een hele weg te gaan, bijvoorbeeld wat betreft de uitvoering van de parkeerordonnantie, de invoering van het rekeningrijden of de stadstol, het drastisch beperken van parkeerplaatsen op de openbare weg en het verbeteren van de fietsinfrastructuur en van de openbaarvervoerinfrastructuur. Zeggen dat Brussel zijn best doet en Vlaanderen de boel verpest is heel kort door de bocht. Het is een fout project vanuit Vlaanderen, maar ook Brussel moet een straffer mobiliteitsbeleid voeren.

Het project van de verbreding van de Ring bestaat in Vlaanderen al heel lang op administratief niveau. Het is nog nooit bij de Vlaamse regering beland en jammer genoeg wordt het daar momenteel ook niet tegengehouden.

De minister heeft er altijd al voor gepleit om samen te werken met de Vlaamse minister. Dit is een van de eerste heel concrete dossiers waarin ze dat daadwerkelijk kan doen. Ik wacht nog steeds op een heel duidelijk signaal van haar en van de Brusselse regering tegen het project van de Brusselse Ring en ook tegen het project van Uplace.

U bent niet in beroep gegaan. U hebt ervoor gekozen om te zwijgen vanwege communautaire overwegingen. Het gaat echter niet om een communautair probleem, maar om een mobiliteitsprobleem. U moet alle mogelijkheden gebruiken tegen het project van Uplace en dat van de verbreding van de Ring. Ik zou graag hebben dat de hele Brusselse regering zich duidelijk uitspreekt tegen die projecten.

Mme la présidente.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Je me joins aux questions de M. Doyen. Cela dépasse le cadre de la commune de Jette et concerne l'ensemble de la Région bruxelloise.

Dès 2008, j'avais déjà insisté, comme je continue à le faire, sur le fait que juridiquement nous avons raison. Nous pouvons pleinement être associés, en tant que Région bruxelloise, à la consultation et à la concertation avec la Région flamande. Il en va de même pour nos habitants parce que la convention Despoo prévoit qu'une Région qui a un tel projet d'extension doit consulter sa voisine ainsi que ses habitants sur les conséquences environnementales.

Au-delà d'une concertation et d'un dialogue avec la Région flamande, il doit y avoir une consultation réelle à toutes les étapes du projet tant du côté flamand que du côté bruxellois. Ce n'est pas vraiment le cas aujourd'hui. Je plaide pour que nous disposions effectivement des résultats de cette étude "MER-plan op strategisch niveau" qui étaient d'abord prévus en octobre 2010 et qui sont maintenant reportés au printemps 2012, ce qui est regrettable.

C'est bien de parler de communauté urbaine avec les collègues du parlement flamand. Mais, nous devons avoir une présentation de la situation et des résultats de l'enquête en tant que Région bruxelloise, quitte à en discuter après. Objectivement, il faut être conscient de l'importance des discussions à des moments et en des lieux déterminés. Le gouvernement n'est pas le parlement. À certains moments, les concertations se font au niveau gouvernemental. Par contre les avis, les consultations et les informations doivent impérativement se faire au niveau du parlement. J'espère que ce sera vraiment le cas au printemps 2012.

Het komt er niet alleen op aan om zich af en toe stoer op de borst te kloppen, men moet ook juridisch handelen en desgevallend effectief in beroep gaan. Men moet niet wachten tot het project er is, maar handelen voor het dossier op de agenda van de Vlaamse regering is beland. U kan het project nu al blokkeren met de Vlaamse minister en duidelijk stellen dat Brussel zulks niet ziet zitten. Ik hoop dat u die moed hebt.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Doyen, die niet alleen Jette, maar heel het gewest aangaan.*
Ik herhaal sinds 2008 dat het gewest juridisch in zijn recht is. De Despoo-conventie bepaalt dat een gewest over een uitbreidingsproject als dat van de Ring het naburige gewest en zijn bewoners moet raadplegen over de impact op het milieu.

Een dialoog tussen de gewesten volstaat dus niet. Wij moeten bij alle stappen van de procedure betrokken worden. Dat gebeurt nu niet. Ik betreur dat we de resultaten van de studie 'MER-plan op strategisch niveau' pas in de lente van 2012 zullen krijgen.

Ook al kunnen we het met onze collega's van het Vlaams Parlement hebben over een metropolitane gemeenschap, toch moet het Brussels Gewest als dusdanig kunnen beschikken over de resultaten van de enquête en een overzicht van de situatie. Sommige gesprekken worden tussen de regeringen gevoerd, maar de adviezen en raadplegingen dienen door het parlement te worden besproken. Hopelijk zal dat in de lente gebeuren.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il est effectivement pertinent de ne pas parler d'un élargissement du ring mais bien d'une optimalisation. Il est important d'objectiver cette discussion et de traiter cette problématique de mobilité car elle est réelle.

Je crois qu'il est important de ne pas aborder cette question d'un point de vue émotionnel mais plutôt de garder une vison rationnelle.

Quand le gouvernement flamand a lancé l'idée d'aborder cette problématique, il a rédigé une note informative à l'attention du gouvernement bruxellois. À ce moment-là, nous avons donné notre avis sur le projet.

(poursuivant en néerlandais)

M. Van Damme, c'était une décision du précédent du ministre de la Mobilité. Les choses n'ont pas beaucoup changé depuis. L'approche est peut-être différente.

(poursuivant en français)

La Région bruxelloise avait mis une série d'éléments-clés en avant.

Ainsi, créer des bandes destinées au trafic interrégional pourrait faciliter l'écoulement régulier de celui-ci, compte tenu du fait que la concentration en particules fines est plus importante lorsque les véhicules sont à l'arrêt ou roulent à faible allure. En outre, certaines de ces bandes seraient réservées au trafic local.

La Région bruxelloise avait également clairement stipulé qu'en aucun cas les travaux au niveau du ring ne devaient attirer davantage de véhicules mais que ces travaux devaient, au contraire, aller impérativement de pair avec le développement des transports en commun, pas uniquement du côté bruxellois mais aussi en Brabant flamand.

Ces éléments sont essentiels dans le débat sur le ring. À l'heure actuelle, la demande n'est absolument plus d'étendre territorialement le ring. D'autres solutions sont envisagées pour résoudre ce point noir de la mobilité dans notre pays.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het is belangrijk te spreken over de optimalisatie en niet over een uitbreiding van de Ring. We moeten de mobiliteitsproblematiek onder ogen zien en de discussie zo objectief en rationeel mogelijk houden, zonder emoties.*

Toen de Vlaamse regering het idee lanceerde om deze problematiek aan te snijden, stelde het een nota op ter attentie van de Brusselse regering. Wij hebben daarover toen onze mening gegeven.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Van Damme, dat is tijdens de vorige regeerperiode gebeurd. Het was een beslissing van de toenmalige minister van Mobiliteit. De zaken zijn sindsdien niet veel veranderd. Misschien is men er zelfs anders over gaan denken.

(verder in het Frans)

Het Brussels Gewest schoof toen een aantal belangrijke elementen naar voor. Door een rijkstrook voor te behouden voor intergewestelijk verkeer en een andere rijstrook voor lokaal verkeer, zouden er minder voertuigen aan een lage snelheid rijden, wat voor een betere doorstroming zou zorgen maar ook voor een lagere concentratie aan fijn stof.

Het Brussels Gewest zei ook dat het geenszins de bedoeling mocht zijn om meer verkeer aan te trekken naar de Ring, en dat het openbaar vervoer in het Brussels Gewest en in Vlaams-Barbant verder moest worden uitgebreid.

De Intergewestelijke Cel voor Leefmilieu (Ircel) werd belast met een studie die de impact moest inschatten van de Ring op de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest. De resultaten van dat onderzoek werden nooit officieel aan Mobiel Brussel meegedeeld. De studie zal ook worden gebruikt bij de analyse van het milieueffectenrapport (plan MER) voor de aanpassing van de Ring. Leefmilieu Brussel wordt ten volle betrokken bij de analyse van het plan.

Velen hebben de commerciële projecten in de Rand aangehaald. Maar men mag niet vergeten dat ook

La Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE) a été chargée de l'étude intitulée "Estimation de l'impact des émissions du ring sur la qualité de l'air en Région bruxelloise" par le cabinet de la ministre Huytebroeck. Les conclusions de cette étude n'ont jamais été communiquées de façon officielle à Bruxelles Mobilité. Il va toutefois de soi que cette étude sera également utilisée lors de l'analyse du Rapport d'incidence environnementale (RIE) pour l'adaptation du ring. Bruxelles Environnement est d'ailleurs entièrement impliquée dans l'analyse de ce plan.

Vous avez été nombreux à évoquer les projets éventuels situés hors de Bruxelles. Il convient toutefois de noter que d'autres "grands" projets, comme ceux de centres commerciaux, se situent dans notre Région et auront sans doute aussi un impact négatif sur la qualité de l'air dans différentes zones de celle-ci. Par conséquent, il ne faut pas renvoyer uniquement à la responsabilité de la Région flamande dans ce débat. Je rejoins donc l'intervention de M. Van Damme en ce sens.

Le 9 décembre dernier, les différents cabinets et administrations - Environnement, Mobilité, Travaux Publics et Urbanisme - ont assisté à une réunion d'information organisée par le cabinet de la ministre Crevits, où ils ont reçu une première explication relative aux résultats des études et du plan RIE.

À ce moment, ils n'ont toutefois reçu aucun document. Je ne peux donc pas encore vous présenter d'analyse de ce Plan RIE.

Le rapport relatif au volet stratégique du Plan RIE a été remis lors de la réunion d'information du 13 janvier dernier, qui était organisée par Wegen en Verkeer Vlaams Brabant et au cours de laquelle les résultats ont également fait l'objet de commentaires.

Les administrations bruxelloises concernées étaient présentes à cette réunion. Celles-ci, ainsi que le gouvernement ont maintenant jusqu'au 27 février pour remettre un avis sur ce projet de texte au service RIE. Nous avançons donc par rapport aux délais qui sont fixés.

Une réunion au sein du service RIE est prévue le 9 mars 2012 afin de mener une discussion de contenu qui aboutira à la formulation

het Brussels Gewest grote projecten telt, die een negatieve impact kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Ik sluit mij aan bij de heer Van Damme. We mogen de verantwoordelijkheid niet volledig naar het Vlaams Gewest doorschuiven.

Op 9 december 2011 hebben verschillende kabinetten en administraties (Leefmilieu, Mobiliteit, Openbare Werken en Stedenbouw) deelgenomen aan een informatievergadering georganiseerd door mevrouw Crevits. Daar werden ze voor het eerst ingelicht over de resultaten van de studies en het millieueffectenrapport.

Ze hebben echter nog geen enkel document ontvangen, waardoor ik u nog geen analyse van het plan MER kan bezorgen.

Het rapport betreffende de strategische aspecten van het plan MER werd uitgedeeld tijdens de informatievergadering van 13 januari 2012, georganiseerd door Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant.

De betrokken Brusselse administraties waren aanwezig op die vergadering. Nu hebben zij en de regering tot 27 februari om een advies te formuleren over het tekstontwerp.

De dienst MER plant een vergadering op 9 maart 2012 om de inhoud te bespreken en een aantal opmerkingen te formuleren.

Zo ver staan we. Het gaat inderdaad niet zo snel als de Vlaamse regering aanvankelijk had gedacht, maar dat is niet noodzakelijk de schuld van het Brussels Gewest...

U stelt vast dat het Brussels Gewest ten volle bij de zaak wordt betrokken.

d'observations.

Voilà où nous en sommes. Il est vrai que le projet n'avance pas aussi vite que ce que le gouvernement flamand l'avait cru au départ. Cela n'est pas nécessairement dû au fait que Bruxelles ne remette pas des avis ou ne soit pas concernée, mais plutôt à d'autres facteurs comme ce qui se passe dans les administrations en Flandre...

Prochainement, la Région de Bruxelles-Capitale aura l'occasion de réagir sur le Plan RIE et devrait donc donner son commentaire avant le 27 février. Cela n'équivaudra bien évidemment pas à la fin de toute la procédure.

À l'heure actuelle, il est en tous les cas certain que la Région est bel et bien impliquée et assiste à toutes les réunions importantes sur le sujet.

Mme la présidente.- La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen.- Je voudrais préciser à M. Van Damme, par ailleurs échevin de Molenbeek, que j'ai fait largement mention de tous les recours introduits par des communes flamandes, par le Brabant flamand, pour montrer que nous ne sommes pas dans un débat partisan où la Région bruxelloise aurait raison envers et contre la Région flamande.

Mais le vrai débat, aujourd'hui, est ailleurs. Mme Grouwels, dans ses réponses, parle fréquemment d'une approche pragmatique, ce que j'approuve dans le cadre d'un certain nombre de dossiers relatifs à la gestion de la cité.

Par contre, il est des dossiers où l'emblématique et le symbolique sont si forts qu'il faut dépasser le pragmatisme afin de se poser les questions de fond. Le point central de ce débat est l'élargissement du ring. Je ne sais pas si vous avez vu les plans, mais il ne s'agit pas d'un simple aménagement. À Jette, par exemple, on passe de six à douze bandes. Appelez cela "aménagement" ou "optimisation" si vous le désirez, mais il s'agit d'un réel élargissement.

Le vrai débat n'est pas de savoir comment le réaliser, mais plutôt de savoir quel visage nous voulons donner à notre Région aujourd'hui et demain. Comment va-t-on un jour sortir de la logique consumériste du "toujours plus de

Mevrouw de voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Mijnheer Van Damme, het feit dat een aantal Vlaamse gemeenten en de provincie Vlaams-Brabant beroepen instelden, geven aan dat het niet gaat om een strijd tussen de twee gewesten.*

Mevrouw Grouwels spreekt graag over een pragmatische aanpak, wat in veel gevallen de juiste aanpak is.

Er zijn echter kwesties met een grote symbolische waarde, waar fundamentele vragen rijzen. De kern van het debat is de verbreding van de Ring. De plannen gaan verder dan een eenvoudige heraanleg. In Jette gaat men van zes naar twaalf rijstroken. Dat is toch een reële verbreding.

De vraag is hoe we willen dat het gewest er vandaag en morgen uitziet. Hoe kunnen we ooit de logica van steeds meer wagens en steeds meer wegen doorbreken?

Brussel is en blijft een kleine Europese stad met 1.100.000 inwoners. De huidige Ring, die op sommige plaatsen veertien rijstroken telt, moet voldoende zijn.

Hoe kunnen we de betonlogica stoppen en onze aandacht ten volle richten op mobiliteit, openbaar vervoer, gezondheid, leefmilieu, luchtkwaliteit en

voitures", du "toujours plus de routes" ?

Bruxelles, qui n'est jamais qu'une petite ville européenne de 1.100.000 habitants, a déjà son ring avec, à certains endroits, quatorze bandes, ce qui me semble déjà démesuré par rapport à la taille de la Ville-Région qui est la nôtre.

Comment mettre un terme à cette logique de bétonneur ? Comment se remettre en question sur les thématiques de mobilité, de transports publics, de santé, d'environnement, de qualité de l'air, de gestion des espaces ?

- L'incident est clos.

ruimtelijke ordening?

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pinxteren.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la suppression des tourne-à-gauche sur le boulevard du Souverain".

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Le 10 décembre 2011, divers journaux ont annoncé qu'après concertation avec les bourgmestres d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort, vous avez décidé de renoncer aux bandes de tourne-à-gauche installées récemment sur le boulevard du Souverain et de rétablir ainsi deux bandes de circulation dans chaque sens.

L'utilité des bandes de tourne-à-gauche était, rappelez-vous, de permettre aux automobilistes d'attendre en toute sécurité que la voie soit libre de

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de afschaffing van de voorsorteerstroken naar links op de Vorstlaan".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- Op 10 december 2011 kondigden verschillende kranten aan dat u, na overleg met de betrokken burgemeesters, beslist had om de recente voorsorteerstroken naar links op de Vorstlaan af te schaffen, zodat er terug twee rijstroken zouden zijn in elke richting.*

Het voordeel van de voorsorteerstroken is dat de bestuurders veilig kunnen wachten tot de weg vrij is van trams of fietsers. In een communiqué van 7 december beklemtoonde de GRACQ (Groupe de

trams et de cyclistes avant de traverser la berme centrale et donc de tourner.

Le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ), dans un communiqué de presse du 7 décembre, avait insisté sur l'importance de ce dispositif pour la sécurité des cyclistes qui empruntent la piste cyclable.

En effet, les cyclistes sont masqués par les arbres. Les automobilistes voulant tourner à gauche pourront difficilement ralentir et, le cas échéant, s'arrêter sur cette artère où la vitesse est souvent élevée. Une fois engagés sur le site propre du tram, les automobilistes devront le dégager rapidement sans peut-être avoir eu le temps de s'assurer qu'aucun cycliste n'arrive.

Quelles mesures alternatives avez-vous prises pour assurer la sécurité des automobilistes, des usagers des transports publics ainsi que des cyclistes à cet endroit de conflit potentiel entre usagers de la voirie ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dans le cadre du programme Vicom et en accord avec les recommandations des états généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale, les feux au boulevard du Souverain ont été adaptés au courant du mois de juin de l'année dernière.

La circulation tournant à gauche s'est vu attribuer une phase verte séparée. Le tram roulant tout droit n'entrait ainsi plus en conflit avec les automobilistes voulant tourner à gauche. À cet effet, la création d'une bande de circulation supplémentaire était nécessaire pour pouvoir tourner à gauche. Mais cela signifiait également qu'aux carrefours, il ne resterait plus qu'une seule bande de circulation libre pour la circulation allant tout droit.

Les communes de Watermael-Boitsfort et Auderghem avaient communiqué que cette nouvelle réglementation occasionnait des embouteillages ainsi qu'une augmentation de la circulation de transit dans les quartiers.

Après deux réunions de concertation avec la zone de police et les deux communes concernées, qui

recherche et d'action des cyclistes quotidiens) het belang daarvan voor de veiligheid van de fietsers.

Door de bomen zijn de fietsers immers moeilijk zichtbaar. Zonder voorsorteerstrook zijn de automobilisten minder geneigd om te wachten voor ze afslaan, want de snelheid op de weg ligt hoog. Ze kunnen ook moeilijk op de tramsporen wachten om te kijken of er geen fietser aankomt.

Welke andere maatregelen hebt u genomen om de veiligheid van alle weggebruikers te garanderen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- In juni 2011 werden de verkeerslichten op de Vorstlaan aangepast, in overeenstemming met het Vicom-programma en de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.*

Het verkeer dat links afdraait, kreeg een aparte groene fase. Daarvoor was een voorsorteerstrook noodzakelijk. Daardoor was er aan de kruispunten slechts één rijstrook over voor het verkeer dat rechtdoor moest.

De gemeenten Watermaal-Bosvoorde en Oudergem deelden mij mee dat opstoppingen en meer sluipverkeer de gevolgen waren.

Na twee vergaderingen met de politiezone en de twee gemeenten, op 12 en 22 september 2011, heb ik Mobiel Brussel om een objectieve meting gevraagd. Die vond plaats tijdens de avondspits op 8 en 15 november.

Hieruit bleek dat de nieuwe maatregel niet het verhoopte resultaat had opgeleverd. De winst voor het openbaar vervoer was verwaarloosbaar en de conflicten tussen het verkeer dat links afsloeg en

eurent lieu les 12 et le 22 septembre 2011, il a été demandé à Bruxelles Mobilité de réaliser une observation objective. Ce ne sont que les 8 et 15 novembre que ces observations furent réalisées pendant l'heure de pointe en fin de journée.

Les observations de Bruxelles Mobilité ont révélé que la nouvelle mesure n'avait pas atteint l'objectif visé. Le bénéfice pour les transports publics était négligeable, et un certain nombre de situations conflictuelles persistaient d'une part, entre les cyclistes roulant tout droit et la circulation automobile se dirigeant vers la gauche et, d'autre part, entre les piétons et la circulation automobile tournant à gauche. En outre, le boulevard du Souverain ne disposait plus que d'une voie pour la circulation allant tout droit. Ceci occasionnait de véritables embouteillages.

Étant donné que la situation n'était optimale pour aucun usager de la route, il a été décidé de retourner à la situation précédente lors d'une réunion de concertation avec les communes concernées, la STIB et la zone de police, qui eut lieu le 9 décembre 2011.

Sur le boulevard du Souverain, à hauteur des carrefours, deux bandes sont désormais à nouveau prévues pour la circulation allant tout droit et la voie de gauche peut également être utilisée par la circulation tournant à gauche. Le programme des feux est aussi adapté afin de limiter les conflits.

Des mesures supplémentaires feront l'objet de discussions avec les communes concernées.

L'aménagement de trois bandes de circulation sur cette chaussée, dont l'une tournant à gauche au croisement et des deux autres continuant tout droit, aurait sans doute amélioré la circulation au croisement. Ce n'est pas l'option qui a été retenue.

Il est pour le moment malaisé d'envisager de nouveaux travaux dans cette chaussée qui vient d'être réaménagée. Nous n'excluons toutefois pas cette possibilité à l'avenir. Nous poursuivons d'ailleurs nos discussions avec les communes concernées en ce sens.

L'adaptation des feux de signalisation offre quoi qu'il en soit une plus grande protection aux utilisateurs de la route, notamment aux piétons et aux cyclistes.

fietsers en voetgangers bleven bestaan. Er ontstonden ook grote opstoppingen.

Daarom hebben we besloten om terug te keren naar de oorspronkelijke situatie. Die beslissing hebben we genomen op een overlegvergadering met de gemeenten, de MIVB en de politiezone, die op 9 december 2011 plaatsvond.

Nu zijn er opnieuw twee rijstroken beschikbaar voor het verkeer dat rechtdoor rijdt. Vanop de linkerrijstrook kun je ook links afslaan. De verkeerslichten zijn aangepast om het verkeer zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Over bijkomende maatregelen zal ik praten met de betrokken gemeenten.

Drie rijstroken op de kruispunten, waarvan een om af te slaan, zou natuurlijk beter geweest zijn, maar de weg is pas heraangelegd en nieuwe werken zijn niet haalbaar. In de toekomst is zulks echter wel mogelijk.

De aanpassing van de lichten zorgt er in elk geval voor dat de weggebruikers, met name de voetgangers en de fietsers, beter beschermd zijn.

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Face à une situation insatisfaisante, l'amélioration apportée n'a pas, à son tour, donné pleine satisfaction. On en revient donc à la situation insatisfaisante, moyennant quelques changements aux phases de feux. Je doute que ces seuls changements améliorent significativement la sécurité des différents usagers, en tout cas dans une même proportion, et en particulier celle des usagers les plus faibles.

J'entends que vous allez poursuivre la discussion et je le salue. Je souhaite cependant qu'elle soit poursuivie avec l'ensemble des parties prenantes, c'est-à-dire pas uniquement avec les communes, qui ont parfois des intérêts très locaux - ce qui n'est pas forcément mauvais en soi -, mais aussi avec les associations cyclistes, les usagers cyclistes ou les usagers des transports en commun qui empruntent régulièrement cette portion de voirie.

- L'incident est clos.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- De aanpassing van de verkeerslichten heeft geen soelaas gebracht. Ik betwijfel ook ten zeerste of dergelijke ingrepen de veiligheid van de zwakke weggebruikers verhogen.*

U zegt het debat niet te hebben afgesloten. Bij uw denkwerk moet u evenwel niet alleen de gemeenten betrekken, maar ook de fietsersverenigingen, de fietsers en de gebruikers van het openbaar vervoer.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "les propositions visant à modifier le code de la route en faveur du cycliste".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de voorstellen om het verkeersreglement te wijzigen in het voordeel van de fietser".

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- Le 20 juillet 2011, la Chambre a approuvé un projet de loi modifiant le code de la route de telle sorte que dans certaines circonstances, il soit permis aux cyclistes de passer au feu rouge. Un autre projet de loi adopté ancre la rue cycliste dans le code de la route a été adopté simultanément.*

Deux jours plus tard, vous avez annoncé que vous utiliseriez le nouveau panneau de signalisation, mais vous n'avez pas évoqué les rues cyclistes.

Les Régions doivent rendre un avis à propos de ces modifications du code. Le 1er décembre 2011, le ministre flamand de la Mobilité a remis un avis négatif quant à la modification concernant les feux de circulation, estimant les panneaux peu clairs.

Quel avis le gouvernement bruxellois a-t-il remis à propos des modifications du code de la route ? Votre communication du 22 juillet me laisse penser qu'il est positif.

Quelles seront les conséquences de ces modifications à Bruxelles ? Avez-vous déjà pris des mesures pour mettre ces modifications en oeuvre ? Quelles sont les conséquences de l'avis négatif du gouvernement flamand ? Pouvons-nous malgré tout poursuivre la mise en oeuvre des modifications ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Cette réforme en cours d'élaboration semble déjà assez avancée. Il est intéressant de se poser la question de son impact potentiel sur la vie des cyclistes à Bruxelles.

De heer Jef Van Damme.- Tijdens de periode zonder federale regering, werd de federale Kamer plots zeer assertief. Op 20 juli 2011 keurde de Kamer van Volksvertegenwoordigers een wetsontwerp goed dat het verkeersreglement wijzigt, zodat fietsers in bepaalde gevallen wordt toegestaan de verkeerslichten voorbij te rijden, bijvoorbeeld wanneer ze afslaan naar rechts. Tegelijkertijd werd ook een wetsontwerp aangenomen dat de fietsstraat wil verankeren in het verkeersreglement.

Twee dagen later deelde u zelf mee dat u het nieuwe bord zult gebruiken. Over de invoering van de fietsstraat hebt u nog niet gesproken. In elk geval is het zo dat de gewesten een advies moeten geven over deze wijzigingen van het verkeersreglement.

Op 1 december 2011 gaf de Vlaamse minister van Mobiliteit een negatief advies met betrekking tot de verkeerslichten. De bijhorende verkeersborden zouden onduidelijk en verwarrend zijn.

Naast Nederland en Duitsland, heeft ook Gent overigens reeds een fietsstraat: de Visserij.

Welk advies heeft de Brusselse regering gegeven over de wijzigingen aan het verkeersreglement? Afgaand op uw mededeling van 22 juli 2011, verwacht ik een positief advies.

Welke gevolgen zal deze wetswijziging hebben in Brussel?

Hebt u al maatregelen genomen om de veranderingen uit te voeren?

Welke gevolgen heeft het negatieve advies van de Vlaamse regering? Kunnen we ondertussen verdergaan met het uitvoeren van de veranderingen?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- De Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ) heeft naast een paar punten van vooruitgang, kanttekeningen geplaatst bij een*

Dans ce cadre, le GRACQ avait fait une analyse du texte proposé, pointant une série d'avancées, mais aussi de reculs. Certaines remarques me semblent préoccupantes :

- l'obligation maintenue pour les cyclistes de serrer à droite malgré le risque bien connu d'ouverture de portière ;

- dans un rond-point, les cyclistes ne peuvent emprunter que la bande de droite alors que l'on sait que c'est un facteur d'accident ;

- l'absence dans le texte d'un tourne-à-droite au feu rouge pour les cyclistes.

Avez-vous également identifié ces problèmes dans l'analyse que vous aviez faite de ce projet de réforme de code de la route ? Avez-vous pu, à cette occasion, évaluer l'impact de ces réformes sur le quotidien des cyclistes bruxellois ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- La Flandre serait réticente à l'idée d'autoriser les cyclistes à franchir un feu rouge pour tourner à droite, à cause d'un soi-disant flou de la signalisation. Il serait pourtant parfaitement possible d'éviter cette imprécision en s'inspirant, par exemple, du feu clignotant utilisé aux Pays-Bas et en Allemagne. Une période de transition sera certes nécessaire pour intégrer cette règle, comme ce fut le cas avec le sens unique limité. Bruxelles ne doit pas se laisser intimider par la frilosité de la Flandre, mais au contraire jouer un rôle de pionnier dans la mise en oeuvre de ce type de mesures.*

L'usage de plus en plus fréquent du panneau F 99 pour signaler les voies partagées par les cyclistes et les piétons risque de substituer un conflit entre cyclistes et piétons au conflit entre cyclistes et automobilistes. Ce panneau est, à l'origine, destiné aux routes de campagne partagées par les cyclistes, les promeneurs et les cavaliers. Il vaudrait mieux prévoir un panneau de signalisation adapté à la ville.

Enfin, le nouveau règlement risque de priver les cyclistes de la possibilité de dépassement par la droite, à cause de l'obligation de maintenir une aantal bepalingen in de nieuwe wegcode. Hij vindt het veeleer een achteruitgang dat fietsers verplicht worden om uiterst rechts te rijden, gelet op het gevaar van openslaande portieren. Voorts mogen fietsers op een rotonde enkel de rechterrijstrook gebruiken en wordt er geen werk gemaakt van een aanpassing van het verkeerslicht, zodat fietsers veilig naar rechts kunnen afslaan wanneer het rood is voor de auto's.

U hebt de wegcode laten doorlichten. Zijn er nog andere problemen?

Wat is de impact van de hervorming op de fietsers in Brussel?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Er liggen een aantal maatregelen op de tafel, waaronder het principe dat je naar rechts mag afslaan als het rood is. In de Verenigde Staten bestaat dat al, zelfs voor auto's. In Europa is het meestal beperkt tot fietsers. Ik vernam dat Vlaanderen niet warm loopt voor de maatregel wegens de zogezegd onduidelijke signalisatie. Het is nochtans perfect mogelijk om de voorbeelden van Nederland of Duitsland over te nemen. Daar gebruiken ze een specifiek knipperlicht. Men vreest voor onduidelijkheid, wat onveiligheid schept. Ik denk echter dat er oplossingen mogelijk zijn om die onduidelijkheid te vermijden. Zoals met het beperkt eenrichtingsverkeer voor fietsers zal het een bepaalde overgangsperiode vergen om die regel te leren kennen. Het zou zeer jammer zijn als Brussel zich zou laten afschrikken door de koudwatervrees van Vlaanderen. Brussel zou door haar stedelijke context net een pionier moeten zijn voor dit soort maatregelen en de goede praktijken van andere steden moeten volgen.

Er zijn mogelijk nogal wat veranderingen voor fietsers. Ik maak me zorgen over verkeersbord F 99. Dat is een blauw bord waarop zowel een fietser, een voetganger als een paard staan afgebeeld. Oorspronkelijk was het vooral bedoeld

distance suffisante.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Durant l'été, M. Schouppe, secrétaire d'État fédéral à la Mobilité de l'époque, a remis une demande d'avis à la Région de Bruxelles-Capitale concernant une adaptation et une simplification du Code de la route. Toutes les modifications décidées depuis la publication du Code de la route ont été incorporées dans un nouveau texte.*

(poursuivant en français)

J'ai soumis une proposition d'avis volumineuse au gouvernement. Dans son avis, le contenu du projet de loi du 20 juillet 2011 visant à autoriser les cyclistes à franchir, dans certains cas, les feux de

voor landwegen waar je mag fietsen, wandelen en paardrijden. Ik merk dat het bord steeds vaker in steden wordt gebruikt om aan te geven dat er op een voetpad ook mag worden gefietst. In Brussel zullen er allicht situaties zijn waar er geen andere mogelijkheid is. We moeten echter vermijden dat voetpaden ook als fietspad worden gebruikt omdat de overheid niet in staat is om een deel van de weg voor fietsers voor te behouden. De Brusselse administratie zal snel geneigd zijn om het gemakkelijker te maken voor zichzelf en een F 99-bord te plaatsen. In feite wordt het conflict tussen fietsers en auto's vervangen door een conflict tussen fietsers en voetgangers. Volgens mij komt er best, naar aanleiding van de wijziging van het verkeersreglement, een verkeersbord dat de voornoemde maatregel makkelijker mogelijk maakt in de steden.

Tot slot wil ik het hebben over een risico die de nieuwe regeling met zich mee kan brengen. Fietsers zouden niet meer rechts mogen inhalen omdat men volgens het verkeersreglement altijd voldoende afstand moet houden. Het zou echter kunnen dat ik me vergis.

Als we verplicht worden een bepaalde afstand te bewaren, betekent dat concreet dat een fietser stilstaande auto's niet meer mag voorbijfietsen.
Misschien is dat wel een verkeerde interpretatie van wat nu op tafel ligt. We moeten waakzaam blijven, maar in Brussel kunnen we nog altijd een pioniersrol vervullen.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Tijdens de zomermaanden heeft de toenmalige federale staatssecretaris Schouppe, bevoegd voor mobiliteit, inderdaad een advies gevraagd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over een grondige aanpassing van de Wegcode, waarbij alle wijzigingen sinds de publicatie van de Wegcode verwerkt werden in een nieuwe tekst. De bedoeling was vooral om de Wegcode te vereenvoudigen.

(verder in het Frans)

Het advies herneemt de volledige passage uit het wetsontwerp die fietsers toelaat om in sommige gevallen verkeerslichten te negeren, evenals de passage betreffende de creatie van fietsbanen.

signalisation, ainsi que le contenu du projet de loi de la même date visant à inscrire la piste cyclable dans le code de la route, ont été repris intégralement.

Personnellement, je suis totalement favorable à cette introduction. Le projet d'avis que j'ai soumis au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale reprenait une série des points mis en avant par le GRACQ. Hélas, je ne peux vous donner de détails pour le moment.

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement a finalement estimé qu'il était préférable d'attendre qu'un membre d'un gouvernement de plein pouvoir introduise cette demande d'avis.

L'actuel secrétaire d'État fédéral à la Mobilité, M. Melchior Wathelet, n'a malheureusement pas effectué de démarche en ce sens. Un projet de loi aurait été soumis au Roi et devrait être publié au Moniteur belge dans les prochaines semaines, qui intégrera probablement la signalisation des pistes cyclables.

(poursuivant en français)

J'ai demandé à l'administration de se préparer à cette possibilité.

En ce qui concerne les routes régionales, l'administration effectue une analyse des carrefours où les nouveaux panneaux de signalisation pourraient être placés. L'exécution proprement dite ressort de la compétence de ma collègue, Mme Grouwels.

(poursuivant en néerlandais)

Je ne comprends pas bien votre remarque, Mme Maes, sur le risque pour les cyclistes d'entrer en conflit avec les automobilistes et la nécessité d'un feu clignotant pour tourner à droite. Le panneau devrait justement permettre de bifurquer à droite là où il n'est pas possible d'entrer en conflit avec des véhicules. Cela n'empêche qu'il faut évidemment rester attentif aux piétons qui traversent au feu vert.

Overigens waren in mijn tekst een aantal opmerkingen van de GRACQ opgenomen. Op dit moment kan ik evenwel nog geen details geven.

(verder in het Nederlands)

De regering heeft uiteindelijk beslist om geen advies uit te brengen. Ze stelde immers vast dat het initiatief om de Wegcode te vereenvoudigen afkomstig was van een staatssecretaris in een regering in lopende zaken, die dat wettelijk gezien niet kan. Daarom heeft de regering geoordeeld dat het beter was te wachten tot een lid van een regering met volle bevoegdheden opnieuw een advies zou vragen.

Helaas heeft de huidige staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Melchior Wathelet, geen advies gevraagd om een wetsontwerp op te stellen. Hij zou het op dit ogenblik aan de koning voorleggen of voorgelegd hebben en het zou dus de komenden weken in het Belgisch Staatsblad verschijnen.

Ik vind dat hij wel een advies had moeten vragen. Ik weet ook niet precies wat er in het wetsontwerp staat, maar ik meen dat de voorgestelde verkeersborden er wel instaan, ook de verkeersborden in verband met de fietspaden.

(verder in het Frans)

Ik heb de administratie gevraagd om zich op die mogelijkheid voor te bereiden.

Voorts moet de doorlichting van de kruispunten op de gewestwegen toelaten de plaats van de nieuwe signalisatie te bepalen. Voor de weginrichting is minister Grouwels bevoegd.

(verder in het Nederlands)

Ik begrijp de opmerkingen niet goed dat men in conflict kan komen met auto's en dat er op dergelijke plaatsen een knipperlicht nodig is wanneer fietsers rechts afslaan. De bedoeling van het bord was net om rechts afslaan te voorzien op plaatsen waar men niet in conflict kon komen met wagens. Het enige conflict dat mogelijk is, is met overstekende voetgangers. Als fietsers groen licht hebben, komen ze achter de bocht in contact met voetgangers. Als ze de bocht willen nemen bij rood licht, komen ze in contact met voetgangers die de straat loodrecht oversteken en zien ze die zelfs

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- À certains endroits, l'obligation pour les automobilistes de libérer le carrefour pourrait générer des conflits.*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Là où la sécurité des cyclistes n'est pas garantie, nous pourrions effectivement interdire de tourner à droite.*

Je ne rejoins pas vos objections à propos du panneau F 99. Celui-ci ne peut certes pas être utilisé comme solution de facilité là où, par manque de place, on ferait circuler les cyclistes et les piétons sur la même voie. À Bruxelles, où 30% des déplacements s'effectuent à pied, nous devons garantir le confort et la sécurité des piétons.

Je vérifierai l'information à propos de l'interdiction de dépasser les véhicules par la droite. Je ne suis en tout cas pas favorable à l'option qui consisterait à dépasser les voitures par la gauche, ce qui obligerait les cyclistes à rouler au milieu de la route et serait particulièrement dangereux !

Les voitures sont de toute façon obligées de maintenir une distance avec la bordure du trottoir et les véhicules stationnés, qui est en général suffisante pour laisser passer un vélo.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne les carrefours sur les routes communales, j'espère que les communes analysent également les lieux où les nouveaux panneaux pourraient être appliqués. En tant que secrétaire d'État à la mobilité, en charge notamment des plans de mobilité communaux et du code de la route, je suis prêt à soutenir les communes dans l'exécution et l'application des nouveaux panneaux.

beter.

Mevrouw Annemie Maes.- Op heel ingewikkelde en grote kruispunten is dat wel mogelijk. Zodra er zich een auto op het kruispunt bevindt, is die verplicht om dat vrij te maken. Dat kan een conflictsituatie zijn. Het gaat om uitzonderlijke gevallen.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Als het gaat om uitzonderingen, stel ik voor dat we dat bekijken en in dergelijke gevallen niet toestaan dat men rechtsaf slaat. De eerste bekommernis moet nog altijd de veiligheid van de fietser zijn. In gevallen waar er een conflict mogelijk is met auto's, is het immers de fietser die de rekening betaalt.

Ik ben het eens met de opmerking over het bord F 99. Ik moet dat laten bekijken want ik weet dat niet uit het hoofd. Ik kan me moeilijk voorstellen dat men een paard op een te smal voetpad toelaat. Dat lijkt me geen goed idee. Het mag geen gemakkelijkheidsoplossing worden om bij plaatsgebrek fietsers bij voetgangers te stoppen. Ook voor voetgangers moet er een groot comfort zijn. In Brussel gebeurt 30% van de verplaatsingen te voet. Dat is heel erg veel. We moeten dat niet gaan bemoeilijken en mogen mensen ook niet in gevaar brengen.

Ook over de vraag over het feit dat het niet meer toegelaten is om rechts voorbij te steken moet ik me verder informeren, mevrouw Maes. Ik vind het heel erg vreemd dat men dat zou invoeren. Dat men zich veel sneller verplaatst met de fiets dan met de auto is net een pluspunt. Als men auto's links voorbij moet steken, moet men bijna constant in het midden van de weg rijden. Men gaat ze bijna altijd rechts voorbij. Links voorbijsteken levert juist extra gevaarlijke situaties op!

De auto's zijn sowieso verplicht om een bepaalde afstand te bewaren tot de stoeprand en de geparkeerde wagens. Die moet in principe voldoende zijn om een fietser veilig te laten doorrijden. Ik ben het er wel mee eens dat dit niet altijd gebeurt, maar dan komt het er veeleer op aan om dat te laten afdwingen in plaats van fietsers te verplichten om tussen de auto's links voorbij te steken. Daar is op veel plaatsen in Brussel sowieso geen plaats voor. Ik ben in elk geval geen vragende partij om dat toe te passen.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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 véhicules électriques".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- Il me revient que le nombre de voitures fonctionnant exclusivement à l'électricité en Belgique arrive péniblement à 156 unités. C'est très peu. En outre, ces voitures électriques auraient pour la plupart été achetées par des entreprises ou par des collectivités, non par des particuliers. Le prix élevé et l'autonomie limitée expliqueraient cet échec en grande partie.

Lors d'une précédente discussion à ce sujet, vous nous aviez informés que la Commission européenne, dans le cadre de la directive 98/34EC, préconisait la mise sur pied d'un organisme de standardisation afin de développer un standard pour 2011.

Par ailleurs, l'Europe avait annoncé qu'elle allait jouer un véritable rôle de leader pour travailler avec les États et les régions à la mise en place d'infrastructures de recharge.

Il y a un peu plus d'un an, vous annonciez que Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité réaliseraient une étude sur les voitures électriques, tant sur les aspect environnementaux que sur celui des infrastructures de rechargement.

(verder in het Frans)

Hopelijk zorgen de gemeenten ervoor dat zulks ook op de gemeentewegen wordt afgedwongen. Ik ben als staatssecretaris bevoegd voor het toezicht op de gemeentelijke mobiliteitsplannen en voor de wegcode alvast bereid hen daarin bij te staan.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de elektrische voertuigen".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- In België rijden er amper 156 elektrische auto's, die vooral door ondernemingen en verenigingen aangekocht zijn. Dat is grotendeels te wijten aan de hoge kostprijs en de beperkte autonomie van de wagens.*

De Europese Commissie werkt in het kader van richtlijn 98/34/EG aan een standaard voor 2011. Bovendien wil Europa met de lidstaten en de regio's samenwerken om oplaadpunten in te richten.

Leefmilieu Brussel en Mobiel Brussel zouden een studie uitvoeren over de elektrische wagens, toegespitst op onder meer het leefmilieu en de oplaadpunten. Is die analyse intussen afgerond? Wat waren de conclusies en aanbevelingen? Hoe worden die in uw beleid geïntegreerd?

Hebt u hierover contact opgenomen met de Europese Commissie?

Hoeveel oplaadpunten zijn er in Brussel? Zijn die voldoende bekend? Moet elke privépersoon of elk bedrijf een eigen oplaadsysteem hebben? Hoe

Ces études sont-elles désormais bouclées ? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions et recommandations ? De quelle manière sont-elles intégrées à votre politique d'action pour les voitures électriques ?

Quels contacts avez-vous eu avec la Commission européenne dans ce cadre ?

J'aimerais savoir quels contacts vous avez avec l'Europe en ce qui concerne la standardisation et la mise en place d'infrastructures de recharge. Ces lieux sont-ils connus du public ? Je n'en suis pas sûre. Combien de lieux de recharge existent-ils actuellement à Bruxelles ? Est-ce que chaque particulier ou chaque entreprise doit avoir son système de recharge ? Quelles actions sont-elles prises pour augmenter le nombre de ces stations ? Je m'interroge aussi sur les lieux qui seront investis : les parkings gratuits de la Région bruxelloise seront-ils tous équipés ? Est-ce déjà le cas ? Quelle est la situation aujourd'hui ?

Une concertation existe-t-elle avec les gestionnaires de parkings privés et avec des grandes surfaces qui mettent à la disposition de leurs clients des parkings, le temps de recharger des batteries ? Autrement dit, le gouvernement soutient-il des projets pilotes ou des initiatives visant à impulser des initiatives privées ?

Une société israélienne a mis en place un concept de recharge par changement standardisé de la batterie. L'idée est simple : toutes les batteries sont standardisées et il suffit de passer dans une station qui, équipée d'un bras mécanique, change la batterie du véhicule. L'opération ne prend pas plus de temps que celui nécessaire pour faire un plein de carburant fossile. La batterie est donc louée par le propriétaire du véhicule, ce qui baisse fortement le coût de la voiture électrique. Pourriez-vous me dire si des contacts ont été pris avec cette société pour envisager d'importer cette approche ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- L'émergence des véhicules à propulsion électrique pose une série de questions :

wordt het aantal oplaadpunten uitgebreid? Waar zullen die komen? Zullen de gratis parkings met oplaadpunten worden uitgerust? Is er overleg met de beheerders van privéparkings en grootwarenhuizen? Steunt de regering proefprojecten of privé-initiatieven?

Een Israëlisch bedrijf heeft een origineel oplaadsysteem bedacht. Het idee is eenvoudig: alle batterijen zijn gestandaardiseerd en het volstaat om aan een oplaadpunt de batterij te vervangen door middel van een mechanische arm. Dat duurt even lang als het voltanken van een wagen met een fossiele brandstof. De batterij wordt gehuurd door de eigenaar van het voertuig, wat de kostprijs van het elektrisch voertuig aanzienlijk verlaagt. Overweegt u een dergelijk concept? Hebt u contact gehad met dat bedrijf uit Israël?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw CélineDelforge *(in het Frans). - De opkomst van elektrische wagens doet een aantal vragen rijzen:*

- l'exploitation et la disponibilité de certaines ressources comme le lithium, indispensables à la fabrication de ces véhicules.

- Comment aborde-t-on la production et la distribution d'électricité ? A-t-on envie de plus de nucléaire pour faire rouler nos voitures ?

- Comment gérer l'augmentation potentielle des coûts de cette électricité par l'accroissement de la demande ?

La tentation électrique est évidemment grande, on pense avoir inventé la voiture propre et non polluante or nous savons qu'il n'en est rien puisqu'il y a une énergie grise liée à la production, sans compter les questions des ressources naturelles et de consommation électrique.

Je suis dès lors sceptique quand j'entends certains vouloir offrir un avantage à la voiture individuelle électrique que ce soit en termes de parking ou de mise à disposition de bornes de recharge. Non seulement cela ne va résoudre aucun problème de mobilité, mais cela ne va pas non plus résoudre celui de la pollution.

La mobilité doit être réfléchie en termes de vélo, de marche et de transports en commun. C'est dans cette optique que nous devons envisager la technologie électrique.

Le parc de véhicules utilisé pour des missions de service public ne peut être diminué et donc, en ce sens, il est sans doute intéressant d'envisager les véhicules électriques, mais il ne faudrait pas, en cherchant à favoriser l'énergie électrique entraîner un accroissement du parc individuel, ce serait contreproductif. De plus, les moyens mis à la disposition de la promotion des véhicules électriques individuels risquent de se faire au détriment d'investissements publics. Le danger est réel.

Nous ne sommes pas en période de surplus budgétaire et il serait dommage de constater in fine que des budgets ont été dégagés pour rendre les voitures moins polluantes et que dans le même temps, cela nous oblige à faire des économies dans les transports publics.

Nous devons favoriser le transfert de la voiture individuelle vers le transport public (qu'il soit

- de exploitatie en de beschikbaarheid van sommige grondstoffen zoals lithium, dat nodig is voor de productie van elektrische voertuigen;

- de productie en de distributie van elektriciteit, op basis van kernenergie;

- de eventuele prijsverhoging van elektriciteit als gevolg van een stijgende vraag.

Met een elektrisch voertuig denkt men een schone wagen te hebben maar daar is niets van aan, aangezien er met de productie grijze energie gepaard gaat en er voor het opwekken van elektriciteit natuurlijke grondstoffen nodig zijn.

Ik sta dus heel sceptisch tegenover het toekennen van voordelen aan kleine elektrische wagens, in de vorm van parkeerplaatsen of oplaadpalen. Dat zal de mobiliteits- en vervuilingsproblemen niet oplossen.

De oplossing moet worden gezocht in het stimuleren van verplaatsingen met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer. De elektrische technologie moet daarin worden ingepast.

Het wagenpark dat wordt ingezet voor opdrachten van algemeen belang mag niet verkleinen. In die zin zijn elektrische voertuigen misschien interessant, maar het individuele wagenbezit mag niet groeien. Bovendien dreigen de investeringen in individuele elektrische voertuigen ten koste te gaan van de openbare investeringen.

We moeten de overstap van de individuele wagen naar het (al dan niet elektrische) openbaar vervoer bevorderen en niet die van het individuele voertuig naar het individuele elektrische voertuig.

Het is geen goed idee om nu al de lijst van standaards vast te leggen voor het Brussels Gewest. We mogen ons niet vergalopperen in vermeende goede ideeën.

Ik ben blij dat ik deze vraag vandaag kan stellen. Het verbaast me wel dat ze nu op de agenda staat, aangezien ik de minister vorige week al over de elektrische mobiliteit heb ondervraagd. Hoe dan ook is het een goede zaak dat ook de cdH-fractie zich voor het dossier interesseert. Enkele maanden geleden heeft de MR-fractie een voorstel van resolutie over elektrische mobiliteit ingediend.

électrique ou non) et pas celui de la voiture individuelle à la voiture individuelle électrique.

Où en est-on dans ces réflexions ? Je ne pense pas que nous puissions déjà boucler ce débat en proposant la liste des standards que la Région bruxelloise va adopter pour le véhicule électrique. Je ne voudrais pas que l'on se précipite sur de fausses bonnes idées.

Je suis ravie que cette question soit posée. Je suis néanmoins étonnée par son inscription à l'ordre du jour alors que j'interrogeais la ministre sur l'électro-mobilité la semaine dernière. Ceci dit, c'est une bonne chose que le groupe cdH s'intéresse également au dossier. Il y a plusieurs mois, le groupe MR avait déposé une proposition de résolution concernant l'électro-mobilité devant ce parlement.

Je constate par ailleurs que le groupe Ecolo manie les fantasmes électriques pour tous les véhicules individuels. Pour notre part, nous envisageons l'électro-mobilité avant tout sur le plan collectif et son application aux taxis et aux transports en commun. Pour ce qui est des véhicules qui circulent en permanence dans la ville...

Mme Céline Delforge.- Ne nous faites pas dire ce que nous n'avons pas dit.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Vous avez évoqué des véhicules individuels privés dans ce dossier. Nous plaidons pour le développement d'un plan global au niveau de la Région bruxelloise pour l'avenir.

Actuellement, chaque ministre y va de son choix et promeut tantôt des véhicules Cambio électriques, tantôt des véhicules hybrides pour procéder au ramassage des poubelles, par exemple. Il est à noter qu'en Région bruxelloise, deux camions poubelles seulement sont électriques : quelle avancée !

Nous déplorons qu'il n'existe pas de plan d'ensemble en la matière.

M. le ministre, en quoi vous concertez-vous avec les autres ministères pour faire avancer ce dossier ?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

De Ecolofractie heeft waanvoorstellingen over elektrische wagens voor alle particuliere autobestuurders. De MR wil de elektrische mobiliteit vooral op collectief vlak stimuleren, namelijk bij de taxi's en het openbaar vervoer.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- U legt ons woorden in de mond die we niet hebben uitgesproken.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- U hebt gesproken over privéwagens. Wij pleiten voor de ontwikkeling van een globaal plan.*

Nu doet elke minister zijn zin en stimuleert zowel elektrische Cambiowagens als hybride voertuigen. Het Brussels Gewest telt slechts twee elektrische vuilniswagens!

Op welke punten overlegt u met de andere administraties om vooruitgang te boeken in dit dossier?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- En période de salon de l'automobile, il est utile de rappeler que les enjeux liés à la mobilité en voiture ne se cantonnent pas aux performances environnementales du véhicule. Il y a lieu en effet de prendre en compte la question fondamentale de la congestion générée par la circulation, l'emprise sur l'espace public et la sécurité routière.

Il n'en reste pas moins que, malgré ses limites, le développement des véhicules électriques doit être accompagné par les autorités publiques pour diverses raisons. D'abord, il peut faire partie d'un bouquet de solutions, pour couvrir les besoins en mobilité qui ne pourront pas être couverts par d'autres modes que par des véhicules. Ensuite, il peut répondre, en partie, particulièrement dans un contexte urbain, au défi de la pollution atmosphérique. Enfin, il offre la possibilité de s'affranchir davantage des combustibles pétroliers.

Dans cette perspective, sur la base du travail préparatoire de ses administrations, le gouvernement se penche actuellement sur des pistes d'actions dans tous les domaines de compétences des ministres. Ces derniers devront identifier les actions qui relèvent de leurs compétences. L'aboutissement de cet exercice permettra d'établir une stratégie concernant les véhicules électriques.

Il est vrai que nous avons un peu de retard, mais ce n'est pas parce que nous n'avons pas de plan général que nous n'avons rien fait, puisque nous sommes en train de discuter de la manière d'y parvenir. Nous avons, par ailleurs, toujours travaillé dans la même logique, même si d'aucuns disent que chacun l'a fait dans son coin.

Concernant vos interrogations relatives à l'autonomie et au prix des véhicules électriques, les éléments dont je dispose sont les suivants. L'autonomie d'une voiture électrique dépend non seulement de la capacité de sa batterie, mais également de son efficience, laquelle dépend de son poids, de son aérodynamisme, de ses pneumatiques et de l'efficacité de son électronique de commande.

D'une analyse du prix et de l'autonomie théorique des voitures électriques actuellement sur le marché, on peut dire qu'elles sont environ deux fois plus chères qu'une voiture équivalente à moteur thermique (soit environ 15.000 euros de plus) et

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Nu het autosalon plaatsvindt, wil ik er nogmaals op wijzen dat de uitdagingen op het vlak van het autoverkeer niet enkel verband houden met de milieuprestatie van wagens. Er moet ook rekening worden gehouden met het fileprobleem, de openbare ruimte en de verkeersveiligheid.*

Om verschillende redenen moet de overheid de ontwikkeling van elektrische voertuigen stimuleren. Ten eerste kunnen elektrische voertuigen aansluiten bij een reeks andere mobiliteitsmaatregelen. Ten tweede bieden elektrische voertuigen mogelijkheden om de luchtvervuiling in de stad te beperken. Ten derde worden we dankzij elektrische voertuigen minder afhankelijk van fossiele brandstoffen.

De regering buigt zich over allerlei maatregelen in verschillende beleidsdomeinen. De ministers zullen moeten samenwerken. Het werk moet resulteren in een gezamenlijke strategie om elektrische voertuigen te stimuleren.

We hebben inderdaad wat vertraging, maar het klopt niet dat we nog niets hebben ondernomen. De ministers zijn hun plannen volop aan het bespreken.

De autonomie van een elektrisch voertuig is niet enkel afhankelijk van de batterij, maar ook van de efficiëntie, het gewicht en de stroomlijn van het voertuig.

De elektrische wagens die nu op de markt zijn, kosten ongeveer twee keer zoveel als vergelijkbare wagens met een gewone motor en kunnen in theorie ongeveer 150 km ver rijden voordat de batterij moet worden opgeladen.

Een Frans tijdschrift testte een aantal elektrische voertuigen en kwam tot de conclusie dat de autonomie zeer sterk afneemt als de verwarming aanstaat en de snelheid hoger is dan 110 km/u. Het is dan ook duidelijk dat elektrische voertuigen voorlopig enkel geschikt zijn om aan een beperkte mobiliteitsbehoefte te voldoen. Ze zullen pas echt doorbreken als het gedrag van de bevolking wijzigt of de kostprijs van de batterijen daalt.

Aangezien de technologie razendsnel evolueert, is het best mogelijk dat er binnen enkele jaren elektrische voertuigen met een veel grotere

que leur autonomie se situe autour de 150 km.

En ce qui concerne l'autonomie en conditions réelles de ces voitures électriques, un magazine français a testé trois modèles et a mis en évidence que le système de chauffage et la vitesse (au-delà de 110km/h) font chuter l'autonomie drastiquement, de 30 à 50% environ. Au regard de ces résultats, il est clair que la voiture électrique, pour remplacer les véhicules thermiques de façon significative, devra, soit se limiter à couvrir certains besoins de mobilité, soit accompagner un changement de comportement de mobilité de la population, soit encore attendre que le coût des batteries diminue.

Soulignons néanmoins qu'étant donné les rapides développements technologiques, même s'il est difficile de faire des pronostics à long terme, il est tout à fait possible que de nouvelles voitures offrant une autonomie bien plus grande fassent effectivement leur apparition sur le marché dans quelques années. On parle pour le moment d'une batterie à base d'oxygène qui aurait une indépendance de 500km et qui serait rentable et disponible sur le marché autour des années 2020.

Tous ces projets indiquent la poursuite du développement des véhicules électriques. Certains paramètres doivent être pris en compte, tels que les ressources limitées de lithium. Il faudra veiller à ne pas avancer trop rapidement pour être en mesure d'intégrer des nouveautés qui s'avéreraient plus adéquates que les systèmes actuels, sans pour autant relancer tout le processus.

Les avancées technologiques en la matière imposent une certaine prudence. La ville d'Amsterdam, qui a déjà instauré le système des véhicules électriques en 2009, fait d'ailleurs preuve de la même prudence par rapport aux développements de ceux-ci.

La standardisation de la prise de recharge est, comme vous le suggérez, l'une des conditions préalables pour permettre à l'électromobilité de gagner du terrain. Actuellement, plusieurs systèmes coexistent, ce qui n'est pas une solution souhaitable. Pour résoudre ce problème, différentes initiatives publiques existent mais restent timides et il semble que ce soient les constructeurs eux-mêmes qui montrent le plus de volontarisme en matière de standardisation de la prise de recharge.

autonomie op de markt komen. Rond 2020 zou een nieuw type batterij, dat goed is voor een autonomie van 500 km, op de markt kunnen komen.

De ontwikkeling van elektrische voertuigen is volop aan de gang. Daarbij moeten we rekening houden met een aantal beperkingen. Zo is de voorraad lithium, dat in batterijen wordt gebruikt, beperkt. Het is niet de bedoeling dat er een nieuw systeem wordt ingevoerd met dezelfde problemen als het oude.

We moeten dus enige voorzichtigheid aan de dag leggen.

Een standaardsysteem voor het opladen van de batterijen van elektrische voertuigen is een noodzakelijke voorwaarde om het gebruik van deze voertuigen aan te moedigen. Er bestaan momenteel meerdere laadsystemen, en dat is geen goede zaak. De overheid neemt wel bescheiden maatregelen, maar we moeten de constructeurs zelf ertoe aansporen om werk te maken van een standaardsysteem.

Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel volgen de technologische ontwikkelingen en de overheidsinitiatieven inzake elektrische voertuigen op de voet.

Het Brussels Gewest telt momenteel een dertigtal laadpunten voor elektrische voertuigen in tankstations, op parkings enzovoort.

De laadpalen van Zen Car die in bepaalde vestigingen van Interparking staan, zijn uiteraard enkel voor de klanten van Zen Car bedoeld.

In maart 2011 begon het Brussels Gewest aan een samenwerkingsproject met Zen Car om een autodeelsysteem met elektrische voertuigen uit de grond te stampen. Er worden 29 elektrische auto's ter beschikking gesteld, verspreid over 13 locaties in het centrum van de stad. De wagens zijn bedoeld voor twee passagiers en hebben een autonomie van 120 km. Klanten moeten 40 euro inschrijvingsgeld en een maandelijks lidgeld van 6 euro betalen. Het zal 7 euro per uur kosten om de voertuigen te gebruiken.

Cambio heeft een proefproject in Etterbeek gestart om na te gaan of het binnenkort ook elektrische voertuigen ter beschikking kan stellen. Het project

Par ailleurs, les administrations de Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement suivent les avancées technologiques et les initiatives de mobilité électrique internationales, ainsi que les réflexions au niveau fédéral.

Concernant le nombre de structures de recharge à Bruxelles, notre Région compte pour le moment une trentaine de points de recharge dans plusieurs stations Total, dans certains Interparkings, en voirie au niveau des emplacements Zen Car, ainsi que dans certaines entreprises privées, comme Belgacom, ou sur des parkings de surface commerciale comme le magasin Brico d'Evere.

Les bornes de recharge installées dans certains Interparkings par la société de voitures partagées Zen Car sont évidemment accessibles uniquement aux véhicules électriques de cette société.

En mars 2011, la Région de Bruxelles-Capitale s'est lancée dans un partenariat avec la société Zen Car pour un projet de voitures électriques partagées : 29 véhicules seront répartis sur 13 emplacements dans le centre-ville. Il s'agit de véhicules conçus pour deux passagers, offrant 120km d'autonomie. Un droit d'inscription de 40 euros, ainsi qu'un abonnement mensuel de 6 euros devront être payés afin d'utiliser les véhicules. L'utilisation elle-même sera facturée à 7 euros de l'heure, quelle que soit la distance parcourue.

Par ailleurs, le système de véhicules partagés Cambio a lancé un projet pilote "E-Cambio" à Etterbeek pour tester la possibilité d'inclure prochainement des véhicules électriques de manière conséquente dans le parc automobile Cambio mis à la disposition des Bruxellois. Ce projet est en cours d'évaluation. Les utilisateurs du système Cambio devraient pouvoir circuler dans les rues de la capitale au volant d'un véhicule électrique dans le courant de l'année 2012.

Enfin, la Région a conclu un accord de coopération qui inclut Taxipost, Cambio Bruxelles, l'asbl ABSE et la Vrije Universiteit Brussel (VUB).

La société Better Place a reçu un financement de la part de la Commission européenne à hauteur de 5 millions d'euros. Au niveau des institutions belges, les seuls contacts qui existent avec cette société ont lieu dans le cadre du projet de Masterplan national pour l'introduction à grande

wordt geëvalueerd. In de loop van dit jaar zouden klanten van Cambio al een elektrisch voertuig kunnen gebruiken.

Het Brussels Gewest heeft een samenwerkingsakkoord gesloten met Taxipost, Cambio, de vzw ABSE en de VUB.

Het bedrijf Better Place ontving een subsidie van 5 miljoen euro van de Europese Commissie. Enkel de FOD Economische Zaken had naar aanleiding van het Nationaal Masterplan voor het stimuleren van elektrische mobiliteit contact met deze firma.

Het Brussels Gewest overweegt trouwens om zijn wagenpark te vervangen door elektrische wagens, zodra de leasingcontracten ten einde lopen. Dat zou rond 2013 gebeuren. Het is de bedoeling om slechts een beperkt aantal voertuigen met traditionele brandstofmotoren te behouden. Die zullen worden gedeeld. Het heeft geen zin om te gaan dromen dat alle Brusselaars ooit met een elektrische wagen zullen rijden. Maar als bedrijven en overheidsdiensten overschakelen op elektrische voertuigen, kunnen ze trendzetter zijn.

We hebben ook ideeën om voor het openbaar vervoer elektrische bussen in te zetten. Momenteel is dat echter nog niet haalbaar. De autonomie ervan is te beperkt. Het is echter niet uitgesloten dat het in de toekomst wel mogelijk wordt.

échelle de véhicules électriques en Belgique. Ce masterplan est rédigé par le SPF économie.

Il faut également savoir que la Région envisage de remplacer sa propre flotte de voitures par des voitures électriques, une fois le contrat de leasing terminé, aux alentours de 2013. L'idée est de faire diminuer la flotte de véhicules non électriques en travaillant avec un "pool". Le ministère va donc également partager ses propres voitures, chose qui aurait déjà pu être faite dans le passé. C'est le meilleur moyen pour promouvoir les véhicules électriques. Rêver au fait que chaque Bruxellois possède une voiture électrique n'a pas de sens. Les flottes localisées dans les entreprises et administrations peuvent, en revanche déjà faire une grande différence.

Au niveau des transports publics, nous avons également des idées en ce qui concerne le passage à l'énergie électrique. Toutefois, à l'heure actuelle, il est encore impossible de commander des bus électriques qui puissent faire concurrence à d'autres systèmes et être suffisamment indépendants pour que l'on puisse les utiliser à Bruxelles. Ce sera peut-être le cas dans quelques années et c'est donc un point que nous gardons en tête, même s'il est un peu trop tôt aujourd'hui pour penser aux bus électriques.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Caron.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mme Danielle Caron.- Merci pour votre enthousiasme et votre humilité quand vous avez dit qu'il y avait un peu de retard dans le processus. Il est certain que la Commission européenne devrait également pouvoir avancer. Elle a, à ce stade, déjà mis en place une standardisation pour les chargeurs des téléphones portables.

C'est un autre domaine où l'on peut imaginer beaucoup. On entend souvent parler de Bruxellois contraints de se déplacer en charrette électrique pour cause de handicap et qui ne demanderaient pas mieux que de pouvoir recharger leur véhicule à des stations de métro ou autres. La panne est un véritable fléau pour eux, l'autonomie de leur véhicule est relativement courte.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- U hebt ootmoedig toegegeven dat het dossier enige vertraging heeft opgelopen. Het klopt dat de Europese Commissie vooruitgang zou moeten boeken inzake standaardisering.*

Er zijn Brusselaars met een handicap die zich in elektrische wagentjes verplaatsen. Zij zouden die graag in de openbare ruimte kunnen opladen, bijvoorbeeld in de metrostations. Voor hen is het immers een ramp als zo'n wagentje het begeeft.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- En ce qui concerne ce que l'on pourrait appeler des "bornes publiques de recharge", sachez que l'idée a déjà été

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- In Amsterdam staan er al openbare laadpalen, maar die worden zeer weinig gebruikt.*

lancée à Amsterdam. Or, celles-ci sont vraisemblablement très peu utilisées.

Ces bornes sont utiles pour rassurer les gens. Mais quand on se situe dans une région comme Bruxelles, par exemple, les distances parcourues par les voitures électriques dépassent rarement les limites de capacité d'une batterie. Ces bornes servent donc essentiellement à pousser les gens à utiliser leur voiture électrique. En cas de panne, il est possible de trouver une borne pour recharger la batterie du véhicule, mais, en réalité, celles-ci semblent très peu utilisées et se révèlent surtout utiles dans les garages, les institutions ou les entreprises.

Cela est également dû au fait que, sur la voie publique, les gens ont peur de laisser leur véhicule recharger alors que n'importe quelle personne mal intentionnée peut abîmer l'installation en leur absence.

En définitive, ces bornes sont nécessaires principalement sur le plan psychologique.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- Je me réjouis que l'on se penche sur la question parce que c'est une nouvelle technologie qui ouvre la voie à de nouvelles alternatives. S'agit-il de la solution de demain ? Je ne le crois pas, mais cela ouvre la porte à d'autres possibilités futuristes concernant nos moyens de déplacement.

Songez aux téléphones portables qu'on oublie parfois de recharger. On est heureux dans ce cas de trouver un collègue pour nous aider... Il en va de même pour le vélo électrique, pour une voiture électrique ou les véhicules pour personnes handicapées. Il est essentiel d'avoir des bornes standardisées un peu partout. Un groupe de travail avec l'Union européenne sur ce sujet constituerait une véritable avancée.

Il n'est pas nécessaire de polémiquer sur les groupes politiques qui interviennent sur ce thème. Le cdH est à maintes fois intervenu sur la question des véhicules alternatifs. A priori, un véhicule électrique moins polluant, surtout au niveau sonore mais aussi par sa taille, qui offre une facilité de parking, représente une tout autre qualité de vie. Il

Eigenlijk zijn ze vooral nuttig om mensen gerust te stellen. In het Brussels Gewest moeten elektrische voertuigen zelden grote afstanden afleggen. Sommige mensen willen hun elektrische wagen niet opladen op de openbare weg wegens het risico op vandalisme. Openbare laadpalen kunnen nuttig zijn om mensen met een lege batterij uit de nood te helpen. Laadpalen zijn vooral nuttig in parkeergarages, bedrijven enzovoort.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Elektrische mobiliteit biedt misschien geen volledige oplossing, maar deze nieuwe technologie maakt alvast de weg vrij voor andere alternatieven.*

Het is belangrijk dat er overal laadpunten beschikbaar zijn, of het nu voor elektrische fietsen, auto's of wagentjes voor personen met een handicap gaat. Een werkgroep met vertegenwoordigers van de Europese overheid zou een duw in de rug kunnen betekenen.

Het cdH heeft het thema van alternatieve voertuigen al vaak aangehaald. Een voertuig dat minder vervuilt, minder geluid maakt en kleiner is, kan een aanzienlijke impact op de levenskwaliteit hebben. We moeten de ecologische impact ervan nog nagaan, maar ik ben er zeker van dat elektrische mobiliteit een meerwaarde kan betekenen.

Alle leden van de administratie en alle ministers zouden een Zen Car moeten gebruiken om het goede voorbeeld te geven. Zo zouden ze bijdragen tot de levenskwaliteit in Brussel. Ik hoop dat de

faudra encore vérifier le bilan environnemental mais je reste persuadée de la plus-value, pour notre Région, de cette vision différente de la mobilité.

Je peux vous assurer que quand vous circulez dans une Zen Car, vous avez une autre approche des automobilistes qui manifestent de la curiosité et de l'intérêt. J'invite non seulement l'administration mais aussi les ministres à utiliser ces véhicules pour montrer l'exemple et les populariser. Ils sont bénéfiques à la qualité de vie en Région bruxelloise. J'incite donc le secrétaire d'État à poursuivre son travail dans ce sens avec le moins de retard possible.

- L'incident est clos.

staatssecretaris zijn inspanningen in die zin snel zal opdrijven.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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 "le transport de marchandises en Région bruxelloise".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- L'approvisionnement de la ville et le transport de marchandises qu'il induit a des répercussions sur la qualité de vie des Bruxellois. En effet, le trafic de camions entraîne un engorgement des voiries, des problèmes de chargement-déchargement, des recherches de solutions pour le stationnement de nuit des poids lourds et une augmentation de la pollution de l'air.

Il est prévu dans l'accord de gouvernement qu'une stratégie globale pour le transport de marchandises pour un développement économique et durable de la Région sera élaborée.

Lorsque j'ai abordé avec vous la problématique du transport des marchandises en avril 2010, vous m'aviez précisé que l'adoption de la stratégie pour

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "het goederenvervoer in het Brussels Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- De bevoorrading van de stad en het daarmee gepaard gaande goederenvervoer heeft gevolgen voor de levenskwaliteit van de Brusselaars. Het vrachtwagenverkeer veroorzaakt opstoppingen, laad- en losproblemen en een toename van de luchtvervuiling. Daarnaast is er nog het probleem van de nachtelijke parkeerplaatsen voor vrachtwagens.*

Het regeerakkoord bepaalt dat de regering een globale strategie voor het goederenvervoer voor een duurzame economische ontwikkeling van het gewest zal uitwerken.

In april 2010 zei u in uw antwoord op mijn vraag over het Brusselse goederenvervoer dat er

le transport de marchandises par le gouvernement serait prévue pour début 2011. Je sais qu'entre-temps, la Direction stratégie de Bruxelles Mobilité a confié un marché au bureau Buck Consultants International, expert en matière de transport de marchandises. Ce marché prévoit la rédaction d'un projet de stratégie globale pour le transport de marchandises et des recommandations pour la mise en place d'une structure permanente pour le transport de marchandises dans notre Région.

Pourriez-vous nous informer du contenu des résultats de cette étude et nous préciser de quelle manière les recommandations seront intégrées dans votre action politique ? Peut-être serait-il intéressant que le bureau Buck Consultants International vienne faire une présentation de la stratégie globale qu'il préconise.

J'aimerais aussi avoir une vision plus précise des grands défis auxquels notre Région est confrontée en termes de transport, à savoir la rationalisation du nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds dans la Région, les modes alternatifs à la motorisation à combustion et l'intermodalité, la desserte urbaine fine et la gestion de la livraison des biens dans les commerces et les entreprises. Quelles réponses y apporte l'étude réalisée ?

Pourriez-vous me donner plus de précisions sur le système de concertation qui sera mis au point de manière récurrente entre tous les acteurs concernés par le transport de marchandises ?
Par ailleurs, concernant les initiatives communales, vous nous aviez fait part de projets pilotes mis en place avec des communes concernant des aires de livraisons "dépénalisées". Pourriez-vous nous donner les résultats de ces projets et nous faire part de quelle manière le concept sera éventuellement étendu ? Est-ce intégré dans le plan stratégique ?

Des solutions au stationnement des poids lourds ont-elles été trouvées ? Si oui, lesquelles et est-ce en concertation avec les communes ?

Quant à la plate-forme logistique (anciennement le BILC), pourriez-vous nous dire quelle en sera l'implantation exacte et s'il en est prévu plusieurs afin, notamment, d'éviter que les camions venant de Wallonie, doivent emprunter tout le ring pour rejoindre l'implantation de Schaerbeek-Formation ? Quel est le calendrier prévu ?

begin 2011 een strategisch plan voor het goederenvervoer zou komen. Intussen heeft de Directie Beleid van Mobiel Brussel een overheidsopdracht toegewezen aan het adviesbureau Buck Consultants International. Doel is het opstellen van een globaal strategisch plan voor het goederenvervoer en van aanbevelingen voor de inrichting van een permanente structuur voor het goederenvervoer.

Wat zijn de resultaten van de studie? Zal uw beleid met de aanbevelingen rekening houden? Het zou interessant zijn moest het adviesbureau de globale strategie komen voorstellen.

Ik had ook graag een preciezer beeld gekregen van de grote uitdagingen waarvoor het gewest staat op het vlak van goederentransport: beperking van het vrachtverkeer, alternatieve vervoermiddelen, fijnmazige stedelijke bediening en maatregelen met betrekking tot de levering van goederen aan handelszaken en ondernemingen. Welke antwoorden geeft de studie op die vragen?

Kunt u me meer uitleg geven over de invoering van een permanente overlegstructuur tussen alle actoren die betrokken zijn bij het goederenverkeer? Wat zijn de resultaten van de proefprojecten met 'gedepenaliseerde leveringszones'? Hoe zal het concept eventueel worden uitgebreid? Worden de 'gedepenaliseerde leveringszones' opgenomen in het strategisch plan?

Hebt u oplossingen uitgewerkt voor het vrachtverkeer? Werd daarover overleg gepleegd met de gemeenten?

Waar zal het logistiek centrum (het voormalige BILC) precies worden gevestigd? Worden er meerdere centra gepland om te vermijden dat vrachtwagens uit Wallonië over heel de Ring moeten rijden om de vestiging op Schaarbeek-Vorming te bereiken? Wat is het tijdschema?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Albishari.

M. Aziz Albishari.- M. le secrétaire d'État, nous attendons avec impatience le résultat et la présentation de ce plan stratégique que vous nous aviez promis.

Je peux comprendre que les choses sont compliquées, qu'il s'agit en quelque sorte d'une première et que nous devons donc nous montrer patients.

En revanche, j'aimerais attirer votre attention sur certains dispositifs auxquels ma collègue vient de faire allusion et qui pourraient, suivant un effet pervers non maîtrisé, poser des problèmes sur le territoire de la Région bruxelloise.

Je pense plus particulièrement à cette plate-forme logistique. Ma collègue évoquait l'un des effets pervers en parlant des véhicules venant de Wallonie qui devraient éventuellement traverser la Région.

Je pense également au terminal de conteneurs du Port de Bruxelles qui pourrait, a priori, être une idée tout à fait positive. Néanmoins, si les conteneurs acheminés sur ce terminal venaient à remplacer des livraisons qui se produisent en périphérie en obligeant ainsi des camions de la périphérie à venir se ravitailler dans le centre-ville, à l'endroit où l'on consulterait ce terminal, cela poserait des problèmes de surplus de trafic lié au transport de ces marchandises.

J'attire donc votre attention sur le fait qu'il faut rester attentif à l'ensemble des paramètres lorsque l'on fait référence à ces dispositifs, séduisants à première vue.

D'autre part, j'aimerais vous poser une question sur les acteurs concernés. Ma collègue a rappelé que vous aviez évoqué la nécessité de mettre en place un système de concertation très large. J'aimerais savoir si, dans le cas présent, la police et le parquet ainsi que le Port de Bruxelles sont des partenaires intégrés dans la discussion.

Cette question concerne la police et le parquet au sujet de la verbalisation des infractions déjà

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Wij kijken vol verwachting uit naar de voorstelling van het strategisch plan.*

Net zoals mijn collega denk ik dat wij voorzichtig moeten zijn met een aantal projecten die op het eerste gezicht bijzonder positief lijken. Ik denk bijvoorbeeld aan het logistiek platform. Het gevaar bestaat dat vrachtwagens die uit Wallonië komen het gewest zullen moeten doorkruisen.

Een ander project is de containerterminal in de Haven van Brussel. Op het eerste gezicht is ook dat een zeer positief project, maar als de containers de leveringen vervangen die nu in de Rand gebeuren, zullen de vrachtwagens uit de Rand verplicht zijn om zich in het stadscentrum te komen bevoorraden, wat tot extra vrachtverkeer zal leiden.

Wij moeten oog hebben voor alle parameters.

U benadrukt de noodzaak van ruim overleg. Worden de politie en het parket, die belast zijn met de bekeuring van overtredingen in de los- en laadzones, en de Haven van Brussel, waar de containerterminal zal komen, bij dat overleg betrokken? Wat met de havenbedrijven?

existantes et massives sur les zones de déchargement des camions de marchandises ; ainsi que le Port de Bruxelles, notamment pour la raison invoquée du terminal conteneurs, mais aussi de toute une série de dispositifs mis en place, qui ont l'air positif mais pour lesquels il convient de se méfier des effets pervers.

J'en veux pour preuve le développement a priori positif des surfaces à louer aux entreprises de récolte de déchets, de construction... Là aussi, j'aimerais savoir si ces acteurs sont intégrés dans le processus de participation et de réflexion.

Mme la présidente.- La parole est M. De Lille

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Comme vous l'identifiez, les principaux enjeux portent sur :

- la réduction du nombre de kilomètres parcourus par des poids lourds sur le territoire de la Région ;

- les livraisons et la desserte locale des marchandises ;

- le transfert modal vers des modes plus durables, spécifiquement la voie d'eau et le rail.

J'ajoute qu'il faut également s'interroger sur la provenance des marchandises et que, dans un certain nombre de cas, par exemple pour l'alimentation, il faut pouvoir valoriser des circuits courts qui nécessitent moins de déplacements.

En octobre 2010, la Direction stratégie de Bruxelles Mobilité a démarré un marché de services avec l'association Buck Consultants International, Espaces mobilités et Yuluka pour préparer le Plan marchandises.

Cette étude est actuellement presque terminée. Elle a dans un premier temps consulté largement les opérateurs du secteur. Elle a abouti à un rapport présentant un diagnostic et une vision stratégique fort intéressants.

Le dernier volet relatif à la structure permanente de concertation entre acteurs pour le transport de marchandises n'est toutefois pas encore achevé.

Sur la base des propositions du rapport, j'ai demandé à la Direction stratégie de Bruxelles

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- De grootste uitdagingen van het Brusselse goederentransport betreffen het terugdringen van het vrachtwagenverkeer, de ontwikkeling van het plaatselijke goederenverkeer en de overschakeling naar duurzame vervoermiddelen, meer bepaald via de waterwegen en per spoor.*

Bovendien moeten we ons afvragen waar de handelswaar vandaan komt. Zo moeten we op het vlak van voedingsmiddelen de voorkeur geven aan producten die niet uit verre landen worden ingevoerd.

In oktober 2010 ging Mobiel Brussel van start met de voorbereiding van het goederenplan, in samenwerking met Buck Consultants International, Espaces mobilités en Yuluka.

De voorbereidende studie is bijna klaar. In eerste instantie werd de sector uitgebreid geraadpleegd. Dat leidde tot een rapport waarin een diagnose werd gesteld en een strategische visie geformuleerd.

Het laatste deel, namelijk de oprichting van een permanent overlegorgaan voor de sector van het goederentransport, werd nog niet gerealiseerd.

Ik heb Mobiel Brussel verzocht om tegen eind februari een plan voor te bereiden, zodat het aan de regering kan worden voorgelegd.

Aangezien het goederentransport in de stad goed is voor 30% van de uitstoot van broeikasgassen door verkeer, zijn de gevolgen voor het milieu erg

Mobilité de finaliser la rédaction d'un projet de plan pour fin février afin de le présenter ensuite au gouvernement.

L'impact environnemental est un enjeu important puisque le transport de marchandises en ville est responsable de 30% des émissions urbaines de gaz à effet de serre liées aux transports. Il contribue également à la dégradation de la qualité de l'air par l'émission de NOx (oxyde d'azote), PMI0 (microparticules), SO2 (dioxyde de souffre) de manière d'autant plus importante que les camions et les utilitaires légers sont soumis à des réglementations moins strictes en matière environnementale. Ceci est particulièrement le cas pour le SO2 et les particules fines.

Enfin, il convient de noter que le transport de marchandises est générateur de bruit généré par la circulation des véhicules utilitaires et industriels, mais aussi par les opérations de livraison et d'enlèvement des marchandises.

Le transport de marchandises est vital pour la Région de Bruxelles-Capitale. La situation actuelle n'est pas tenable à terme. Il faut prendre des mesures pour garantir l'approvisionnement de la ville et faire de la distribution urbaine tout en améliorant la qualité de la vie en ville et limitant les nuisances pour assurer un développement durable.

Les mots-clés de la stratégie sont : grouper, tendre vers un transfert modal, organiser et gérer les livraisons. Du point de vue de la mobilité, l'étude a mis en évidence la distinction entre le transport groupé et le transport occasionnel. Le transport groupé, par exemple celui livrant les supermarchés, représente 45% des marchandises livrées mais seulement 10% des trajets. Ceci, alors que le transport occasionnel représente lui aussi 45% des marchandises mais 80% des trajets. Cela signifie que, si nous voulons diminuer le nombre de kilomètres parcourus en Région de Bruxelles-Capitale, nous devrons davantage grouper les livraisons.

Le rapport identifie cinq axes stratégiques :

- élaborer un cadre pour la distribution urbaine ;

- offrir des espaces logistiques ;

- mettre en œuvre des mesures opérationnelles pour

belangrijk. De luchtkwaliteit wordt des te meer aangetast, omdat er voor vrachtwagens en bestelwagens minder strenge milieunormen gelden.

Goederenvervoer is tevens een belangrijke bron van geluidsoverlast.

Hoewel het goederenvervoer van essentieel belang is voor het Brussels Gewest, is de huidige situatie op lange termijn niet houdbaar. We moeten maatregelen nemen om de bevoorrading van de stad veilig te stellen, maar ook de levenskwaliteit te verbeteren en de overlast te beperken.

De sleutelwoorden van de strategie zijn: groeperen, stimuleren van alternatieve transportmiddelen, en organiseren en beheren van leveringen. Uit de studie bleek een duidelijk onderscheid tussen gegroepeerde en occasionele leveringen. De eerste categorie is goed voor 45% van de geleverde goederen, maar slechts voor 10% van de afgelegde afstand, terwijl die percentages voor de tweede categorie respectievelijk 45% en 80% bedragen. Als we het goederenvervoer in Brussel willen beperken, moeten we gegroepeerde leveringen stimuleren.

In het rapport worden vijf strategische krachtlijnen voorgesteld, namelijk het uitwerken van een algemene regeling voor goederenvervoer, het aanbieden van logistieke terreinen en het uitwerken van operationele maatregelen voor een efficiënter goederenvervoer, de ontwikkeling van onderzoek en innovatie en de versterking van de rol van het Brussels Gewest als facilitator.

De eerste strategische krachtlijn heeft te maken met de structuur van het goederenvervoer in de stad. Het rapport stelt een globale distributiestructuur voor. Het is de bedoeling om gegroepeerde leveringen en het gebruik van milieuvriendelijkere vervoermiddelen zoveel mogelijk te stimuleren. In samenwerking met TNT lopen er proefprojecten. Volgens het plan moet er ook een verzamelpunt voor bouwmateriaal en -afval bij het kanaal komen.

De tweede strategische krachtlijn betreft de terreinen en gebouwen die de logistieke sector gebruikt. Er moeten terreinen worden voorbehouden om de stad per spoor en via de waterweg te kunnen bevoorraden. Er mogen geen terreinen in de stad worden gebruikt om uitsluitend het hinterland te bevoorraden. De regering

des livraisons plus efficaces ;

- développer la recherche et l'innovation ;

- renforcer le rôle de facilitateur de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le premier axe a trait à la structure de distribution urbaine. Le rapport devra proposer une structure distributive globale, visant tant à regrouper les marchandises pour rationaliser les kilomètres parcourus qu'à utiliser des modes de transport plus propres, comme la voie d'eau, le vélo et le tricycle électrique pour le dernier kilomètre par exemple. Des projets pilotes sont en cours avec TNT. Le plan préconise également un centre de consolidation pour les matériaux et déchets de construction proche de la voie d'eau.

Le deuxième axe a trait à l'espace et à l'immobilier logistiques. Il est essentiel de réserver des terrains pour un approvisionnement futur de la ville par le rail et la voie d'eau. Le consultant fera des recommandations en ce sens. Nous serons attentifs à ne pas autoriser à l'intérieur de la ville des sites uniquement responsables de livraisons liées à l'hinterland, par exemple. Nous envisageons pour notre part la création d'un grand centre logistique soutenu par de petits centres ailleurs dans la ville, afin d'éviter une prise d'assaut du grand centre et permettre une livraison plus groupée. Les derniers kilomètres pourraient se faire via les petits centres logistiques.

Le troisième axe concerne les mesures opérationnelles pour des livraisons urbaines plus efficaces. C'est fondamental. Actuellement, les conditions de livraison influencent significativement l'ensemble de la circulation. Il est important d'améliorer le nombre d'aires de livraison et surtout leur disponibilité.

Bruxelles Mobilité, en collaboration avec l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB), a déjà entamé ce chantier via un guide d'organisation des livraisons en voirie, à l'attention des gestionnaires communaux et régionaux, mais également en menant des opérations de dépénalisation des zones de livraisons.

À ce sujet, les expériences pilotes se sont révélées assez concluantes. Globalement, ces aires

overweegt de oprichting van een groot logistiek centrum, naast kleinere centra die verspreid liggen over de stad. Om te vermijden dat het stadscentrum onder druk komt te staan, moeten we gegroepeerde leveringen stimuleren.

De derde strategische krachtlijn betreft operationele maatregelen voor efficiëntere leveringen in de stad. De invloed van het goederenvervoer op het verkeer wordt steeds groter. We hebben nood aan meer laad- en loszones.

Samen met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) werkt Mobiel Brussel aan een gids voor de organisatie van leveringen op de openbare weg. Die is bedoeld voor gemeentelijke en gewestelijke instanties. Er wordt ook gedacht aan een depenalisering van de laad- en loszones.

De resultaten van de proefprojecten zijn vrij duidelijk. Laad- en loszones die door stewards worden gecontroleerd, zijn veel vaker beschikbaar dan laad- en loszones waar de politie een oogje in het zeil moet houden. In de meeste wijken waar het systeem werd getest, zijn de winkeliers en gemeentebesturen tevreden over het stewardsysteem.

Een van de problemen is echter dat een chauffeur die ervoor kiest om in een laad- en loszone te parkeren en daarvoor betaalt, het recht heeft om er een halve dag te blijven staan, zodat er geen leveringen kunnen plaatsvinden. Het is de bedoeling dat de bedragen opgetrokken worden.

Gelet op de goede resultaten kiezen steeds meer gemeenten voor het nieuwe systeem.

De vierde krachtlijn betreft onderzoek en innovatie. Daarvoor moet het Brussels Gewest aansluiten bij Europese projecten.

Het Brussels Gewest moet een efficiënt beleid inzake goederenvervoer op het getouw zetten, in samenwerking met de vele overheidsinstanties en privépartners. Ze moeten allemaal gestimuleerd worden om te werken met gegroepeerd goederenvervoer en alternatieve vervoersmethoden.

Het is ook belangrijk dat er minder vervuilende

contrôlées par des stewards de stationnement sont plus souvent disponibles pour les opérations de livraison que les aires classiques contrôlées par les services de police. Dans la plupart des quartiers où la mesure a été testée, tant les commerçants que les autorités communales se disent satisfaites du système.

L'une des faiblesses de cette solution réside toutefois dans le fait que lorsqu'un automobiliste s'est acquitté de la redevance, il est en droit de rester sur l'aire de livraison toute une demi-journée, la rendant alors inutilisable pour d'autres livraisons pendant cette période. L'idée est donc de demander une somme plus élevée pour l'en dissuader. Dans l'ensemble, tous les acteurs concernés sont satisfaits. Dans la plupart des cas, ces emplacements sont plus disponibles que les autres.

Au vu des résultats favorables, la dépénalisation des aires de livraisons est adoptée par de plus en plus de communes et est recommandée par le guide d'organisation des livraisons en voirie.

La recherche et l'innovation concernant la situation et les entreprises à Bruxelles constituent le quatrième axe. Il est aussi important que la Région de Bruxelles-Capitale s'inscrive dans des projets européens porteurs d'innovation.

Enfin, le rôle de la Région est de mettre en œuvre une politique efficace relative au transport de marchandises en partenariat avec les nombreux autres acteurs publics ou privés. Il faudra sensibiliser et informer les partenaires, notamment en matière de groupage des marchandises et de modes alternatifs.

De manière transversale, il convient également de rendre les véhicules commerciaux et de transports de marchandises moins polluants. Souvent, les derniers kilomètres d'une livraison peuvent être effectués sans problème dans la ville via des camionnettes électriques ou des tricycles. Les véhicules effectuant la plupart de leurs kilomètres en ville (livraisons dans l'horeca, boulangeries, fournisseurs de matériel de bureau, etc.) sont en effet potentiellement remplaçables par des véhicules hybrides ou électriques. Pour ce qui est des colis, leur acheminement au cœur de la ville par tricycle électrique offre d'ores et déjà une alternative rentable et efficace aux tournées de distribution en camionnette. Cette tendance doit

voertuigen worden gebruikt voor goederenvervoer. Vaak kunnen goederen voor de laatste kilometers van een transport probleemloos worden overgeladen op elektrische of hybride voertuigen. Voor het transport van pakjes naar het stadscentrum zijn elektrische driewielers een volwaardig alternatief voor bestelwagens.

In het plan komen ook parkeermaatregelen voor vrachtwagens aan bod. Het plan is bijna klaar en wordt binnenkort voorgelegd aan de regering.

être encouragée par la Région.

Concernant le stationnement des poids lourds, des mesures sont prévues dans le plan et seront rendues opérationnelles par le Plan régional de stationnement. Ces éléments sont donc en cours de finalisation dans le cadre dudit plan qui sera bientôt soumis en primeur au gouvernement.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- Nous ne pouvons accepter indéfiniment que des poids lourds circulent dans la ville. Ceux-ci génèrent de la pollution et provoquent des embarras de circulation. Les conducteurs de poids lourds eux-mêmes éprouvent des difficultés à s'engager dans des rues plus étroites qui leur sont indiquées par leur gps. Ils ne connaissent pas la géographie des quartiers et in fine, se retrouvent coincés avec tous les désagréments que cela engendre. Il faudra bien un jour prendre des mesures, notamment via l'Agence régionale de stationnement pour interdire le stationnement de grands véhicules, afin de pouvoir acheminer des marchandises ou même de se mouvoir.

Vous proposez de décourager les automobilistes qui stationnent sur les zones de livraison de marchandises. Ne s'agirait-il pas aussi d'empêcher les poids lourds de livrer leur marchandise en des endroits qui ne sont pas prévus à cet effet et à des heures inadéquates pour une capitale comme la nôtre ? Ne faudrait-il pas pénaliser les uns et les autres ? Cette mesure s'avèrera indispensable étant donné les risques d'engorgement de la circulation de nos voiries.

Par ailleurs, lorsque des camions s'engagent dans le goulet Louise, la circulation y devient tout bonnement impossible. La verbalisation est effectuée actuellement par la police. La future Agence régionale de stationnement prévoit-elle d'affecter des stewards à cette mission, afin de fluidifier la circulation dans cette zone de forte affluence notamment touristique ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Le problème concerne le non-respect des zones de livraison sur l'avenue Louise. Tout en admettant la logique qui veut que les magasins de l'avenue Louise soient achalandés, il importe de traiter ce

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- We kunnen niet blijven aanvaarden dat er zoveel vrachtwagens in de stad rijden. Ze veroorzaken verkeershinder en vervuiling. De vrachtwagenchauffeurs kunnen moeilijk manoeuvreren in de nauwe straten en rijden zich regelmatig vast. Vooral via het Gewestelijk Parkeeragentschap moeten er maatregelen komen om het parkeren en zelfs het rijden van vrachtwagens in de stad te verbieden.*

U legt de schuld bij de automobilisten die hun wagen lange tijd parkeren op de laad- en loszones. Maar ligt het ook niet aan de vrachtwagens die hun goederen laden en lossen op plaatsen en tijdstippen waarop dat niet is voorzien? Moeten ze niet beiden worden gestraft?

Wanneer vrachtwagens zich in de flessenhals op de Louizalaan wagen, is er geen enkele doorstroming meer mogelijk. Momenteel is het de politie die er processen-verbaal uitschrijft. Zal het toekomstig Gewestelijk Parkeeragentschap voorzien in stewards om het verkeer daar vlotter te laten doorstromen?

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- De laad- en loszone van de Louizalaan wordt niet gerespecteerd. Het laden en lossen mag er slechts gebeuren tussen 6 en 11 uur 's ochtends. De politie bekeurt nog steeds de overtreders. Het*

problème et d'empêcher des livraisons effectuées dans des circonstances inadéquates. Ces livraisons sont prévues uniquement entre 6 et 11heures du matin, ce qui n'est pas toujours respecté. Actuellement, la verbalisation doit s'effectuer par la police. La dépénalisation de cette zone pourrait apporter une solution mais elle n'est pas envisagée à ce stade.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "la sécurité routière".

Mme la présidente.- À la demande de de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à la prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

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 "le système de transmission et de gestion de données financières relatives à la garantie des Villo entre la banque de l'utilisateur, l'utilisateur et JCDecaux".

depenaliseren van de zone wordt nog niet overwogen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de verkeersveiligheid".

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

MONDELINGE VRAGEN

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

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 overdracht en het beheer van financiële gegevens inzake de waarborg van Villofietsen tussen de bank van de gebruiker, de gebruiker en JCDecaux".

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je souhaiterais vous questionner sur un sujet délicat que l'on a peu abordé jusqu'ici. Il s'agit du système de transmission de données financières relatives à la garantie des Villo entre la banque de l'utilisateur, l'utilisateur et JC Decaux.

Si je vous questionne sur ce sujet, c'est que des utilisateurs occasionnels se sont retrouvés dans des situations problématiques et ont d'ores et déjà contacté Test Achat, ainsi que le Centre de recherche et d'information des organisations de consommateurs (CRIOC) pour faire part de vifs mécontentements suite à leurs mésaventures.

Des utilisateurs occasionnels de Villo se sont retrouvés dans la situation où il n'arrivaient plus ni à effectuer de retraits d'argent, ni de paiements, ni de virements et ce durant plusieurs jours, alors même que leur compte et extraits de compte bancaire mentionnaient qu'ils avaient de l'argent.

Se rendant à leur agence bancaire, les utilisateurs apprennent plusieurs choses. Sur le plan comptable, la banque leur affirme qu'ils ont bien sur leur compte le montant indiqué sur leurs extraits de compte. Après de multiples recherches qui, je le précise, nécessitent plus qu'une simple vérification, il s'avère qu'une certaine somme est retenue dans une rubrique parallèle. Le statut de cette somme est particulier puisque la somme n'est ni présente sur le compte, ni retirée du compte. La banque confirme cependant qu'il n'existe aucune trace comptable de cette somme.

La somme en question,150 euros, est en fait la somme qui fait l'objet d'une autorisation préalable de prélèvement selon l'article 4.1.1.5 des conditions générales d'accès et d'utilisation du service Villo. Je précise directement que la question ne porte nullement sur la légitimité de cette caution que d'ailleurs aucun des utilisateurs ne remet en question. Ce dont il s'agit ici, c'est de l'organisation de son opérationnalisation sur le plan comptable et organisationnel.

Plusieurs problèmes existent en effet.

Tout d'abord, le fait que cette somme ou ces sommes ne se retrouve(nt) nulle part sur le plan

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans)***.-** *Meerdere occasionele gebruikers van het Villosysteem hebben bij Test-Aankoop en het Onderzoeks- en Informatiecentrum van de Verbruikersorganisaties (OIVO) melding gemaakt van een probleem met het waarborgsysteem.*

Gedurende meerdere dagen konden zij geen geld van hun rekening halen noch betalingen of overschrijvingen verrichten, ofschoon hun bankuittreksels vermeldden dat er geld op hun rekening stond.

Na langdurig onderzoek door de bank bleek dat een bedrag van 150 euro in een parallelle rubriek werd geblokkeerd, zonder boekhoudkundige vermelding. Dat bedrag stemt overeen met de waarborg, die het voorwerp uitmaakt van een voorafgaande afhoudingstoestemming in artikel 4.1.1.5 van de algemene gebruiksvoorwaarden van Villo.

Noch de gebruikers noch ikzelf stellen de legitimiteit van die waarborg ter discussie. Het probleem is de manier waarop die wordt toegepast en de informatie over de boekhoudkundige verrichtingen. De vergelijking met een huurwaarborg houdt geen steek, aangezien men in dat geval over een spoor van de bankverrichting beschikt.

In het geval van de waarborg voor Villo kan de gebruiker niets zelf controleren en moet de bank meerdere controles doorvoeren alvorens een spoor te vinden van deze parallelle rubriek. Wanneer de gebruikers enkele dagen later een schriftelijk bewijs van die parallelle rubriek vroegen, bleek dat er geen enkel spoor meer was van de bedragen die er waren ingeschreven. U zult mij misschien antwoorden dat dat normaal is, aangezien de waarborg verlopen was. Het is evenwel niet normaal dat de blokkering en de deblokkering van de waarborg niet zichtbaar zijn. Een dergelijk gebrek aan transparantie is onaanvaardbaar.

Villo verantwoordt die manier van werken door te verwijzen naar artikel 4.1.1.7 van de algemene gebruiksvoorwaarden, maar dat volstaat niet. Het ticket mag dan al de datum en het tijdstip van de transactie, het bedrag van de voorlopige toestemming, de uiterste geldigheidsdatum van het

comptable pose de lourdes questions. La comparaison avec une garantie locative ne tient pas la route, dans la mesure où dans le cas d'une garantie locative, il y a une trace du transfert depuis le compte bancaire. Ce n'est pas le cas ici.

L'utilisateur ne peut rien vérifier lui-même et la banque doit procéder à bien plus qu'une vérification avant d'en trouver trace. J'ajoute que lorsque, quelques jours après, les utilisateurs évoqués sont allés demander à leur agence bancaire une trace écrite (imprimée) de cette rubrique parallèle qui n'est pas visible directement afin de vérifier le suivi de cette somme, ils ont eu une autre surprise : la banque leur a expliqué qu'il n'y avait plus aucune trace dans cette rubrique parallèle des sommes vues quelque jours avant. Vous allez me répondre que c'est normal, étant donné que la garantie arrivait à son terme. Mais l'élément absurde est que la banque n'avait aucune trace ni de la présence passée de cette somme dans cette rubrique, ni du déblocage de celle-ci vers le compte. Ce qui fait que l'utilisateur ne peut de facto, ni prouver que cette somme était invisible et retenue, ni prouver que cette somme est réactivée sur son compte, puisque tant son blocage que son déblocage effectif sont invisibles.

Son blocage est visible par la banque, mais son déblocage est invisible même par celle-ci, que ce soit sur le plan comptable ou par un autre canal d'information. Vous comprendrez que cette situation est intenable sur le plan de la transparence du traitement des données financières dans le cadre d'une opération commerciale.

L'argument consistant à évoquer l'article 4.1.1.7 des conditions générales évoquant le récépissé Villo comportant dates et heures et montant de l'autorisation préalable ne suffit pas, car cela n'explique nullement le flou du processus d'information bancaire.

Ensuite, les conditions générales d'accès et d'utilisation du service Villo précisent que cette autorisation préalable de prélèvement peut porter sur une durée maximale de treize jours. Dans les cas abordés, les utilisateurs sont restés pendant plusieurs jours sans retour effectif de cette somme. Ceci ne tient absolument pas la route.

En effet, dans le cas qui nous occupe, les utilisateurs avaient bien remis leur vélo sans dégâts,

abonnement en een abonneenummer bevatten, daarnaast moet ook de informatie over de bankprocedures transparant zijn.

Volgens de algemene gebruiksvoorwaarden mag de voorafgaande toestemming om geld te blokkeren, hoogstens 13 dagen duren. Sommige gebruikers hebben meerdere dagen op de deblokkering van het bedrag moeten wachten. Dat houdt geen steek. Zij hadden nochtans hun fiets onbeschadigd en tijdig teruggebracht.

De zwakke plek in dit systeem is dat het niet mogelijk is de staat van de fiets te controleren op het ogenblik dat die wordt teruggebracht. Als de waarborg gedurende meerdere dagen wordt geblokkeerd, kunnen ondertussen tientallen personen die fiets hebben gebruikt en beschadigd hebben teruggebracht. Hoe kan JCDecaux bewijzen wie verantwoordelijk is voor de schade?

Overeenkomstig de gebruiksvoorwaarden is de gebruiker verantwoordelijk voor eventuele schade die tijdens de uitleentermijn aan de fiets wordt veroorzaakt en moet elke schade worden gemeld. Het probleem is dat de blokkeringstermijn van de waarborg niet overeenstemt met de aansprakelijkheidsperiode van de gebruiker, die gebaseerd is op de gebruiksperiode. Om de blokkeringstijd daadwerkelijk te doen samenvallen met de gebruikstijd, moet er een link komen tussen het registratiesysteem van de ontvangst van de fiets en het beheersysteem van de waarborg.

Hoe verantwoordt JCDecaux de blokkeringstermijn van de waarborg?

Artikel 21 van de overeenkomst tussen het gewest en JCDecaux bepaalt dat de concessiehouder de geldende regelgeving en de deontologische regels inzake reclame moet naleven. Hoe komt het dan dat de gebruikers op hun rekeninguittreksels geen boekhoudkundige informatie terugvinden met betrekking tot de verrichtingen voor de waarborg?

Artikel 28 van diezelfde overeenkomst bepaalt dat de algemene gebruiksvoorwaarden van Villo moeten worden goedgekeurd door de minister van Mobiliteit. Bent u op de hoogte van het probleem? Hebt u het aan JCDecaux gemeld?

au bon moment.
Considérons qu'il s'agit du vélo X. La faille potentielle de cette méthode est qu'étant donné qu'il n'y a aucun système de vérification effective du bon état du vélo X au moment précis de sa remise, le prolongement de blocage effectif de la garantie pendant plusieurs jours devient de facto un paradoxe car des dizaines de personnes peuvent utiliser le vélo X par la suite et le rendre avec un dégât. Comment JC Decaux pourra-t-il affirmer que le dégât est de la responsabilité de monsieur Y ou monsieur Z ? Le système de responsabilité de Villo étant fondée sur la période d'utilisation du vélo, la traçabilité de l'événement est a priori impossible.

C'est pourquoi JCDecaux a ajouté une clause stipulant que l'utilisateur Z a l'obligation de signaler le dégât du vélo X commis par monsieur Y tel que décrit par l'article 7.3, 7.6, et ce, malgré l'article 9.6 stipulant que "le client est seul et entier responsable des dommages causés par l'utilisation qui est faite du vélo pendant de facto la seule période d'utilisation qu'il en fera (excessive ou pas)".

Cette clause a son sens étant donné que Villo n'a pas de système de vérification effective de l'état du vélo lors de la remise. Mais le système a un problème dans la façon dont il lie ces dispositions de responsabilité à sa politique de durée de blocage de la garantie. En effet, une durée de plusieurs jours n'a strictement aucune justification pour les personnes respectant les conditions.

Premièrement parce que la durée du blocage ne correspond pas à la durée de la responsabilité de l'utilisateur ; deuxièmement, parce qu'elle ne recoupe plus la capacité réelle à pouvoir prouver, après plusieurs jours, la responsabilité précise d'un individu concernant un dégât dans le cas où plusieurs personnes utiliseraient le vélo sans mentionner le dégât. Troisièmement, parce que si le blocage devait réellement recouper la responsabilité suivant l'utilisation, il pourrait le faire dès lors que le système enregistre la réception du vélo à telle ou telle station. Cela relève de la transmission électronique la plus élémentaire entre l'interface technique de réception du vélo et la gestion électronique du blocage de la garantie.

Quelle est la justification de JCDecaux concernant la durée effective et formelle du blocage de la garantie ?

Étant donné que l'article 21 de la Convention entre la Région et JCDecaux stipule que le concessionnaire veillera tout particulièrement à respecter scrupuleusement les législations en vigueur ainsi que les règles éthiques en matière de publicité et le code éthique en matière de gestion, comment se fait-il que les utilisateurs n'aient pas accès à des informations comptables relatives à leur garantie sur leur extrait de compte ?

Étant donné que l'article 28 de la Convention entre la Région et JCDecaux stipule que les conditions générales d'accès et d'utilisation du service Villo sont approuvées par le ministre de la mobilité, avez-vous étudié la non-adéquation de fait entre la responsabilité de l'utilisateur, le système de blocage de garantie fixé par le système de gestion et les conditions générales d'accès et d'utilisation du service Villo ? Si oui, l'avez-vous signifié à JCDecaux ?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je partage entièrement vos préoccupations. Il est indispensable que les modalités techniques et bancaires soient irréprochables pour les utilisateurs. Il en va évidemment de la crédibilité du système de Villo.

Concernant la problématique spécifique que vous évoquez, les faits décrits sont très certainement exacts, mais indépendants de la volonté de la Région ou de celle de l'opérateur JCDecaux.

Ces problèmes sont liés aux processus de validation du mécanisme de caution entre les banques et les détenteurs de systèmes de cartes bancaires. Ce mécanisme est par ailleurs utilisé de la même façon par d'autres types d'opérateurs (location de voitures, réservation d'hôtel, etc.).

Ce phénomène ne touche que les utilisateurs occasionnels Villo, qui sont avertis par un écran, lors de leur réservation, du blocage de ce montant sur leur compte. Le blocage du compte n'a lieu que si le solde du compte est inférieur à 150 euros pendant la période de caution.

Une fois la période de caution échue, l'opérateur ne retient pas le montant. Ce dernier est libéré exactement à l'échéance de la durée de location. Si

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik begrijp uw bezorgdheid. Het is belangrijk dat de bankprocedures foutloos verlopen.*

De feiten die u aanhaalt, zijn correct, maar het Brussels Gewest en JCDecaux kunnen daarvoor niet verantwoordelijk worden gesteld.

De problemen doen zich voor tijdens het validatieproces van het waarborgmechanisme tussen de banken en de houders van bankkaarten. Het systeem wordt ook gebruikt bij autoverhuur, hotelreservatie, enzovoort.

Het zijn vooral de occasionele Villogebruikers die met deze werkwijze te maken krijgen. Zij worden gewaarschuwd bij hun reservatie dat een bedrag van 150 euro wordt geblokkeerd op hun rekening, wat ze enkel zullen merken indien hun saldo onder de 150 euro daalt tijdens de waarborgperiode.

Eens de waarborgperiode voorbij is, wordt het bedrag gedeblokkeerd. De tijd die nodig is om het bedrag te deblokkeren, hangt af van de bankinstelling. Hetzelfde geldt voor de informatie over de verrichtingen.

Wat betreft artikel 28 van de overeenkomst, kan ik

les délais de "déblocage" sont longs, il en va uniquement de la responsabilité de l'organisme bancaire.

Concernant l'accès à l'information sur l'état du compte, il revient une fois encore à l'organisme bancaire de l'assurer.

En ce qui concerne l'article 28 de la convention que vous avez cité, je peux vous dire que nous n'avons pas de raison de douter du fonctionnement des opérations en ce qui concerne la responsabilité de l'utilisateur et le système de caution mis en œuvre.

L'opérateur JCDecaux ne prélève pas la caution, ni même une partie de celle-ci, sans assurance que l'utilisateur est responsable des dégâts éventuels. Pour ce faire, les prélèvements n'ont lieu que lorsque le constat de dégâts est fait sur le terrain avec l'utilisateur (perte ou destruction de la clé du cadenas rendant impossible la dépose du vélo, reconnaissance du dégât par l'utilisateur lui-même, déclaration de vol du vélo avec dépôt de plainte à la police, etc.).

Il est également utile de rappeler que ce mécanisme de blocage de la somme, le temps de la location, est lié à la possibilité d'utiliser Bancontact comme mode de paiement sur des locations occasionnelles.

Intrinsèquement, le recours à Bancontact est une facilité qu'il serait regrettable de remettre en question. En outre, il n'y a pas de blocage en cas d'abonnement longue durée.

Enfin, il est également à noter que l'exploitation des systèmes de vélos partagés en France, à Paris ou à Lyon, par exemple, est réalisée de la même façon que dans notre Région.

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Certes, cela ne concerne que les utilisateurs occasionnels. Mais le but n'est-il pas précisément d'attirer le plus grand nombre possible ? Une mauvaise expérience de ce genre en dissuadera plus d'un. Je n'entends pas de volonté de votre part de limiter au minimum la période d'immobilisation de la garantie.

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

u verzekeren dat er geen problemen zijn met de werking van het waarborgsysteem en de aansprakelijkheid van de gebruiker.

JCDecaux houdt de waarborg enkel in, als er samen met de gebruiker ter plekke schade wordt vastgesteld (verlies van de sleutel of het slot, schade aan de fiets, diefstal van de fiets, enzovoort).

Het is het gebruik van Bancontact dat het waarborgsysteem mogelijk maakt. Het is niet van toepassing voor mensen met een jaarabonnement.

De fietsverhuursystemen van Parijs en Lyon hanteren hetzelfde waarborgsysteem.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Het probleem treft inderdaad enkel de occasionele gebruikers, maar ook voor hen moet het systeem aantrekkelijk zijn. Als de eerste ervaring met Villo slecht verloopt, zal een occasionele gebruiker geen tweede keer een beroep doen op Villo. U lijkt ook geen enkele moeite te doen om de blokkeringsperiode in te korten.*

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

cesse de bloquer la somme dès que le vélo est remis en place. Si le montant n'est pas libéré immédiatement, c'est la banque qui est responsable. Il me serait difficile de contacter toutes les banques pour leur demander d'accélérer la procédure dans ces cas précis.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- La convention prévoit la possibilité, pour la banque, de bloquer la garantie entre trois et quinze jours. Ne pourrait-on pas réduire cette période ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Nous n'avons aucun lien avec la banque. Il s'agit d'un système offert à l'utilisateur. Prenons le cas d'une location de voiture. Ce n'est pas l'entreprise de location qui demande à la banque de bloquer la somme pendant plusieurs jours après la remise de la voiture. Le système est propre aux banques qui, peut-être, cherchent ainsi à se prémunir de tout problème avec leurs clients.

Il s'agit d'un système interne au fonctionnement de la banque, sur lequel JCDecaux n'a pas d'influence et qu'il est tenu de respecter en tant qu'utilisateur du système des cartes de crédit.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- J'espère que cette situation ne rebutera pas trop d'utilisateurs.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la préparation de la Région bruxelloise aux transferts de compétences relatives au contrôle des normes techniques des véhicules".

Mme la présidente.- Le secrétaire d'Etat Bruno De Lille répondra à la question orale.

La parole est à Mme d'Ursel.

Frans).- JCDecaux heft de blokkering op zodra de fiets weer op zijn plaats staat. Is dat niet het geval, dan is de bank verantwoordelijk. Het lijkt mij moeilijk alle banken te contacteren om hun te vragen de deblokkeringsprocedure te versnellen.

Mevrouw Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- De overeenkomst bepaalt dat de bank de waarborg drie tot vijftien dagen mag blokkeren. Kan die periode niet worden ingekort?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans). We onderhouden hierover geen contacten met de banken. Bij de verhuur van een auto is het ook niet de verhuurmaatschappij die de bank vraagt om een bepaalde som slechts gedurende een bepaalde periode te blokkeren.*

Het is een systeem dat elke bank zelf bepaalt. JCDecaux kan daar als gebruiker van het kredietkaartsysteem geen invloed op uitoefenen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Hopelijk zal het probleem niet te veel potentiële klanten afschrikken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de voorbereiding van het Brussels Gewest op de overdracht van de bevoegdheden voor de technische controle van de voertuigen".

Mevrouw de voorzitter.- Staatssecretaris De Lille zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Dans le cadre de l'accord institutionnel pour la sixième réforme de l'État conclu le 11 octobre 2011, de nombreux paquets de compétences seront transférés aux Régions.

Dans le domaine de la mobilité, certains paquets de compétences ont été davantage médiatisés, comme la régionalisation de la formation à la conduite, des auto-écoles et des centres d'examen, ainsi que la mobilité et la sécurité routière pour laquelle un certain nombre de leviers-clés reviendront aux Régions : détermination des limites de vitesse, réglementation en matière de placement de la signalisation routière, réglementation relative aux transports dangereux et exceptionnels, fonds de sécurité routière, etc.

Je souhaiterais aborder certains transferts qui ont été jusqu'ici très peu, voire pas du tout, médiatisés. Il s'agit plus précisément du transfert aux Régions de la fixation des normes de l'infrastructure routière et du contrôle des normes techniques des véhicules ainsi que du transfert du contrôle technique des véhicules.

Un point crucial est à relever tout de suite : le pouvoir fédéral restera compétent pour les normes de produits et l'immatriculation des véhicules. Ceci va mener à une situation semblable à celle qui existe dans certains domaines comme celui des réglementations environnementales. En effet, la détermination des caractéristiques de la norme et la capacité à déterminer des seuils seront dissociées. La première restera au niveau fédéral, la seconde passera au niveau régional. Une articulation complexe entre certaines réglementations va ainsi émerger.

C'est particulièrement le cas lorsque, dans le cadre de certaines de ses nouvelles compétences, la Région souhaitera, par exemple, réviser à la hausse certains critères techniques liés aux impacts environnementaux des véhicules dans les procédures de contrôle technique, si dans le même temps la politique relative aux normes de produit spécifiques aux véhicules n'évolue pas dans le même sens. La réflexion entourant la réception de ce transfert de compétence doit des lors faire l'objet d'une réflexion plus large.

Plusieurs pans de législations fédérales régissent le contrôle des normes techniques des véhicules, à

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Als gevolg van de recente staatshervorming worden heel wat bevoegdheden geregionaliseerd.*

Een aantal geregionaliseerde bevoegdheden op het gebied van mobiliteit, zoals rijopleidingen en het bepalen van de maximumsnelheid kwamen al uitgebreid aan bod in de media.

Ik wil het echter hebben over een aantal geregionaliseerde bevoegdheden die nog niet veel media-aandacht hebben gekregen, met name het bepalen van de normen inzake weginfrastructuur en de technische controle van voertuigen.

De federale overheid blijft bevoegd voor de productnormen en de inschrijving van voertuigen. Dat zal leiden tot situaties waarmee we ook in het milieubeleid te maken zullen hebben: de gewesten worden bevoegd om de inhoud van de milieunormen te bepalen, maar de federale overheid blijft de grenswaarden bepalen. Op die manier ontstaat er een complexe wisselwerking tussen de regelgevingen van de verschillende beleidsniveaus.

Als het Brussels Gewest bepaalde ecologische criteria voor voertuigen zou verstrengen, en de federale overheid het beleid inzake de productnormen niet zou veranderen, zou er een probleem ontstaan. Er moet dan ook grondig worden nagedacht over de overdracht van de bevoegdheden.

Er bestaat veel federale wetgeving over de controle van de technische normen voor voertuigen. Naast de wet van 21 juni 1985 zijn er nog een tiental besluiten en rondzendbrieven over de kwestie opgesteld.

Het gewest zal met de federale overheid overleg moeten plegen over de wisselwerking tussen de wetgeving inzake technische controle en de regels over de inschrijving van voertuigen, die een federale bevoegdheid blijft. De federale overheid en het Brussels Gewest zullen het eens moeten worden over de overdracht van de bevoegdheden en de wijzigingen die het Brussels Gewest in de wetgeving zal aanbrengen.

Hebt u overleg gepleegd met de FOD Mobiliteit om de overdracht van de bevoegdheden zo efficiënt

côté de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Une dizaine d'arrêtés et de circulaires règlent les multiples dimensions liées au contrôle technique et au contrôle des normes techniques des véhicules.

Un autre point qui nécessitera une coordination avec le pouvoir fédéral consiste dans l'imbrication existante entre certaines réglementations liées au contrôle technique et des règles relatives à l'immatriculation. Cette dernière demeurant une compétence fédérale, il faudra là également se mettre d'accord non seulement lors de la réception des compétences au niveau régional, mais également lors des modifications que la Région apportera à son nouvel arsenal réglementaire.

Avez-vous rencontré les responsables du SPF mobilité et transports afin de réfléchir à la manière d'opérer de la façon la plus optimale possible le transfert au niveau de la coordination administrative et technique ?

Avez-vous rencontré les représentants du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA) pour aborder le dossier de la concrétisation de ce transfert de compétences à la Région ? Si oui, quelles sont leurs demandes ?

Votre administration a-t-elle déjà identifié les difficultés posées par l'intégration régionale de ces compétences ? Si oui, quelles sont-elles et quelles sont les solutions dégagées pour y remédier ?

Un mécanisme structurel de concertation a-t-il été prévu pour permettre à Bruxelles Mobilité, le SPF mobilité et transports et Bruxelles Environnement de veiller à une cohérence entre les révisions de la législation sur le contrôle technique et les révisions de la législation sur les normes de produits et sur l'immatriculation des véhicules ?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Vous avez raison d'attirer l'attention sur la complexité qui pourrait être occasionnée par la régionalisation de certaines compétences telles que l'établissement de normes pour les infrastructures routières et les

mogelijk te laten verlopen?

Hebt u overleg gepleegd met de vzw Goca (Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) over de overdracht van de bevoegdheden? Welke eisen schuiven zij naar voren?

Hebben uw diensten de problemen al kunnen inschatten, die met de bevoegdheidsoverdracht gepaard zullen gaan? Hoe zullen die worden opgelost?

Is er een structureel overlegorgaan opgericht waarin Mobiel Brussel, de FOD Mobiliteit en Leefmilieu Brussel samen streven naar voldoende samenhang in de verschillende regelgevingen betreffende de technische controle, de productnormen en de inschrijving van voertuigen?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- U richt terecht uw aandacht op de complexe situatie die voortvloeit uit de regionalisering van de bevoegdheden inzake de normen voor weginfrastructuur, de technische*

normes pour le contrôle technique des véhicules, ainsi que le contrôle des véhicules mêmes.

Je voudrais saisir cette opportunité d'améliorer le niveau général de la sécurité routière en Région bruxelloise. Une méthodologie commune est actuellement élaborée, en concertation avec les collègues du gouvernement bruxellois, pour le transfert de toutes les compétences censées revenir à la Région de Bruxelles-Capitale. C'est un lent processus qui demande beaucoup de concertations avec tous les acteurs du domaine. Toutefois, les premières étapes concrètes peuvent déjà être lancées.

Les premiers contacts informels avec les différentes instances - le GOCA et l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) - ont déjà eu lieu. L'objectif est de s'accorder, en concertation avec toutes les parties concernées, sur la meilleure manière d'aborder le transfert de compétences et l'organisation des contrôles en question.

C'est un défi pour la Région bruxelloise, vu sa petite taille, de reprendre le fonctionnement des instances fédérales existantes. Il conviendra également de veiller à maintenir une cohérence entre la Région bruxelloise et le niveau fédéral, mais également entre la Région bruxelloise et les autres Régions. En outre, il ne sera pas évident de communiquer clairement et simplement les adaptations qui doivent être réalisées aux habitants de la Région bruxelloise.

L'administration est en pleins préparatifs, mais il faudra du temps avant que ces principes soient traduits dans la réalité.

- L'incident est clos.

controle van voertuigen en de controle van de voertuigen zelf.

Ik wil van de bevoegdheidsoverdracht gebruikmaken om de verkeersveiligheid in het Brussels Gewest te verbeteren. Ik werk samen met de andere regeringsleden aan een gemeenschappelijke methode voor de overdracht van bevoegdheden. Het is een traag proces dat heel wat overleg vergt, maar de eerste stappen zijn al gezet.

We hebben al contact opgenomen met meerdere instanties, waaronder de vzw Goca. Het is de bedoeling dat we het eens worden over de beste methode om de bevoegdheden over te dragen.

Brussel is een klein gewest. Het is dan ook een grote uitdaging om federale bevoegdheden over te nemen. We zullen moeten streven naar samenhang met de wetgeving van de federale overheid en de andere gewesten. Bovendien zal het niet gemakkelijk zijn om de wijzigingen in begrijpelijke taal bekend te maken aan de Brusselse bevolking.

De diensten zijn volop bezig met de voorbereiding, maar ze hebben tijd nodig.

- Het incident is gesloten.