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 25 JANVIER 2012

VERGADERING VAN

WOENSDAG 25 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 6

- de Mme Françoise Schepmans 6

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

concernant "l'acquisition d'un logiciel de 1,5 million d'euros".

Discussion – Orateurs : **M. Emin Özkara, M. Hervé Doyen, M. Aziz Albishari, Mme Françoise Schepmans, M. Bruno De Lille,** secrétaire d'État. 8

- de M. Philippe Pivin 14

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

concernant "la sécurité routière".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, M. Hervé Doyen, M. Philippe Close, M. Bruno De Lille,** secrétaire d'État, **M. Philippe Pivin.** 16

- de Mme Céline Delforge 26

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

INHOUD

INTERPELLATIES 6

- van mevrouw Françoise Schepmans 6

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

betreffende "de aankoop van een software van 1,5 miljoen euro".

Bespreking – Sprekers: **de heer Emin Özkara, de heer Hervé Doyen, de heer Aziz Albishari, mevrouw Françoise Schepmans, de heer Bruno De Lille,** staatssecretaris. 8

- van de heer Philippe Pivin 14

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".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, de heer Hervé Doyen, de heer Philippe Close, de heer Bruno De Lille,** staatssecretaris, **de heer Philippe Pivin.** 16

- van mevrouw Céline Delforge 26

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

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

concernant "la valorisation des gares et liaisons de chemin de fer intrabruxelloises".

Discussion – Orateurs : **Mme Annemie Maes, M. Aziz Albishari, M. Hervé Doyen, M. Philippe Close, M. Bruno De Lille,** secrétaire d'État, **Mme Céline Delforge.** 29

QUESTION ORALE 39

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 39

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 politiques de partenariats et d'encouragement au covoiturage pour particuliers et entreprises bruxelloises".

INTERPELLATIONS 44

- de Mme Cécile Jodogne 44

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

concernant "les nouveaux actes de violence sur les véhicules de la STIB".

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

betreffende "de herwaardering van de treinstations en de treinverbindingen binnen Brussel".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Annemie Maes, de heer Aziz Albishari, de heer Hervé Doyen, de heer Philippe Close, de heer Bruno De Lille,** staatssecretaris, **mevrouw Céline Delforge.** 29

MONDELINGE VRAAG 39

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 39

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

betreffende "de samenwerkingsverbanden en de steunmaatregelen voor het autodelen voor particulieren en Brusselse ondernemingen".

INTERPELLATIES 44

- van mevrouw Cécile Jodogne 44

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

betreffende "het nieuw geweld tegen de MIVB-voertuigen".

Interpellation jointe de M. Philippe Pivin, 44

concernant "les faits de violences survenus récemment sur le réseau de bus et de trams de la STIB".

Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin, 44

betreffende "het recente geweld op het bus- en tramnet van de MIVB".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "l'acquisition d'un logiciel de 1,5 million d'euros".

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

Mme Françoise Schepmans.- Vous avez annoncé la décision d'acquérir en 2012 un logiciel destiné à objectiver un maximum les choix en matière d'aménagement. Ce logiciel permettrait d'avoir une vision claire de la situation actuelle et serait un vrai outil stratégique de la mise en œuvre du Plan Iris 2.

Vous me permettrez d'être interpellée par cette annonce de l'impact de ce logiciel que vous semblez considérer comme un superbe instrument. Si l'on peut concevoir que ce logiciel facilite la mise en place du Plan Iris 2, l'on peut néanmoins s'interroger : non seulement, le Plan Iris 2 a mis un certain temps à être officiellement publié, mais voilà qu'après plusieurs mois d'existence, on semble découvrir qu'il faut des "outils" pour lui donner de la consistance.

L'on peut lire que ce programme devra servir à "rééquilibrer les modes et assurer une plus grande fluidité". En matière de fluidité, l'on reste pantois quand on lit que votre intention serait de "diminuer

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de aankoop van een software van 1,5 miljoen euro".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- U hebt aangekondigd dat u in 2012 een computerprogramma zou aankopen om de beleidskeuzes inzake ruimtelijke ordening te objectiveren. Dat programma zou een duidelijk beeld van de huidige situatie geven en een strategisch instrument worden voor de uitvoering van het Iris 2-plan.*

Het heeft een tijdje geduurd voordat het Iris 2-plan officieel werd bekendgemaakt. Nu, enkele maanden later, blijkt plots dat er instrumenten nodig zijn om het meer consistentie te geven.

Het computerprogramma zou noodzakelijk zijn om de vervoersmodi beter op elkaar af te stemmen en een vlottere doorstroming te waarborgen. Wat de vlotheid betreft, lezen wij vol verbazing dat het uw bedoeling is om het aantal rijstroken in de Wetstraat en de Belliardstraat te verminderen. Hebt u echt een duur programma nodig om tot dergelijke arbitraire beslissingen te komen die nefast zijn voor de economische ontwikkeling van

le nombre de bandes de circulation dans la rue de la Loi et la rue Belliard". Vous me direz qu'il s'agit d'une question d'appréciation, mais faut-il un logiciel coûteux pour arriver à de telles mesures que j'estime arbitraires, et finalement défavorables à l'épanouissement économique de la capitale ?

Que vous le vouliez ou non, le nombre d'immatriculations du parc automobile ne cesse de croître. Il s'agit donc de ne pas prendre des mesures qui vont à contre-courant de cette évolution, a fortiori tant que le réseau de transport public, que ce soit celui de la SNCB ou celui des trois autres opérateurs, n'est pas capable d'offrir une alternative susceptible de créer les conditions suffisantes pour l'abandon des véhicules privatifs par leurs propriétaires.

Votre approche de la situation sur le plan de la mobilité me surprend à plusieurs égards. Ainsi, faut-il un nouveau logiciel pour détecter les points noirs en matière de trafic ? Ne les connaissons-nous pas suffisamment ? Faut-il un logiciel pour réaliser les problèmes que rencontrent quotidiennement les automobilistes, les usagers des transports publics, les cyclistes ou les piétons ?

Jusqu'ici, l'administration a été incapable de fournir des données relatives au trafic en Région de Bruxelles-Capitale. Faut-il la remplacer, dans sa mission, par un programme informatique d'un million et demi d'euros ? Ne serait-ce pas considérer que, finalement, notre administration n'a pas les ressources humaines suffisantes, compétentes ou capables pour répondre à cette question ?

Considérez-vous que ce programme informatique d'un million et demi d'euros va considérablement améliorer l'information recueillie par l'administration des déplacements ?

Ce programme va-t-il contribuer à dégager les points noirs du réseau routier de la capitale nécessitant une action de fluidification du trafic par la mise en œuvre d'aménagements ou d'ouvrages comme des tunnels ?

Un tel programme a-t-il déjà été mis en pratique dans d'autres villes ? Dans l'affirmative, quels en ont été les résultats concrets ?

de hoofdstad?

Er worden alsmaar meer voertuigen ingeschreven. Het heeft geen zin om maatregelen te nemen die tegen die evolutie ingaan, zolang het openbaar vervoer geen aanvaardbaar alternatief biedt.

Is er echt een nieuw computerprogramma nodig om de zwarte punten in het verkeer te identificeren of de problemen waarmee de automobilisten, de gebruikers van het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers dagelijks worden geconfronteerd? Die zijn toch al lang bekend!

Kan de administratie niet de nodige verkeerscijfers verstrekken? Waarom moet zij door een computerprogramma van 1,5 miljoen euro worden vervangen? Beschikt de administratie soms over onvoldoende of onbekwame personeelsleden? In welke mate zal dit programma de informatie vanwege de administratie verbeteren?

Gebruiken andere steden een soortgelijk programma? Tot welke concrete resultaten heeft dat geleid?

Discussion

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

M. Emin Özkara.- Quand ce logiciel sera-t-il opérationnel et quand les informations qu'il fournira pourront-elles être exploitées par Bruxelles Mobilité ?

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

M. Hervé Doyen.- Quand Mme Schepmans demande si ce logiciel va nous amener à considérer qu'il faut réduire le nombre de bandes de circulation dans la rue Belliard et la rue de la Loi, quand elle signale que le nombre d'immatriculations ne cesse d'augmenter et que ce n'est donc pas le moment de diminuer les bandes de circulation puisque l'offre de transport public n'est pas suffisante, nous sommes au cœur du débat sur la ville. À Jette, par exemple, c'est la venue de la ligne de tram 9 qui en est l'illustration.

Certains trouvent qu'il faudrait augmenter le nombre de bandes, d'autres qu'il faudrait le réduire. Moi, je suis de ceux qui pensent que les transports publics n'arrivent pas à se développer à cause de la prééminence de la voiture dans cette ville. D'autres refusent d'abandonner la voiture tant que les transports publics ne sont pas développés. D'où une tension philosophique, politique... Va-t-on continuer à considérer la voiture comme un mode de transport obligatoire, conséquence d'une offre publique de transports insuffisante ? Ou va-t-on, une fois pour toutes, se dire que la meilleure façon d'obtenir une offre publique suffisante, c'est de remettre la voiture à sa place : une place moins envahissante ?

Je remercie Mme Schepmans pour son exemple car, s'il y a bien en Région bruxelloise deux artères qui sont des aberrations urbanistiques, ce sont la rue Belliard et la rue de la Loi, avec la Petite ceinture. Il n'y a plus aujourd'hui une ville où, en termes de planification, on défendrait de tels investissements.

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

M. Aziz Albishari.- Savez-vous quelle est l'image la plus connue de Bruxelles dans le monde aujourd'hui ? C'est la rue de la Loi. Dès qu'il y a un

Bespreking

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- Wanneer zal het computerprogramma operationeel zijn? Wanneer zal Mobiel Brussel de cijfers kunnen gebruiken?*

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Het betoog van mevrouw Schepmans raakt de kern van het stedelijke mobiliteitsdebat. Zij oordeelt dat er alsmaar meer auto's worden ingeschreven en dat het niet het goede moment is om het aantal rijstroken in de Wetstraat en de Belliardstraat te verminderen zolang het openbaarvervoersaanbod ontoereikend is. Ik ben eerder de mening toegedaan dat het niet mogelijk is het openbaar vervoer te ontwikkelen wegens het overgewicht van de auto in de stad. Welke keuze zullen wij maken?*

De Wetstraat en de Belliardstraat zijn stedenbouwkundige wangedrochten, net als de Kleine Ring. Er is geen enkele stad waar men vandaag nog een dergelijk project zou goedkeuren.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- De Wetstraat is wellicht de Brusselse straat die het vaakst in beeld komt. Wanneer er in het nieuws een*

thème bruxellois ou européen à développer dans l'actualité, les journalistes sont généralement tous présents sur le rond-point Schuman avec, dans le dos, la rue de la Loi et la sortie du tunnel. De journal télévisé en journal télévisé, les Européens sont nourris par cette image peu positive de Bruxelles : une sortie d'égout déversant son flot de voitures sur la ville.

Je souhaite également aborder le rôle de l'opposition et, plus particulièrement celui de Mme Schepmans, dans l'interpellation d'aujourd'hui. Il est tout à fait normal que l'opposition joue son rôle démocratique fondamental et pointe, comme le fait parfois aussi la majorité, des dépenses sur lesquelles elle s'interroge. Néanmoins ici, je suis sûr que, si le gouvernement et le secrétaire d'État prenaient des décisions sans avoir pu les objectiver au moins par le biais d'une récolte de données vérifiables, les arguments de l'opposition seraient tout à fait recevables.

Je soutiens l'acquisition de ce logiciel parce que nous avons besoin, pour apaiser le débat, d'éléments objectifs pour démontrer ce que l'on sait déjà par ailleurs. M. Doyen y a fait référence en évoquant le choix de ville que nous devons faire aujourd'hui et qui va, bien sûr, dans le sens d'une réduction des flux automobiles.

Je rappelle que l'opposition, dans son rôle et à juste titre, dénonce le gouvernement quand il s'agit de pollution aérienne dont les normes ne sont pas respectés en Région bruxelloise. Or l'on sait que la pollution, avec les graves problèmes de santé publique qui en résultent, est essentiellement produite par la circulation des véhicules privés. Pourtant, l'opposition considère les mesures envisagées comme arbitraires et défavorables à l'épanouissement social et économique de la capitale. Elle manque de cohérence !

Mme Françoise Schepmans.- J'ai quelque peu modifié mon interpellation.

M. le président.- Mme Schepmans, vous n'avez pas à vous justifier. Vous n'êtes pas interpellée.

La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- J'aime bien ce type de discussion ! J'étais même un peu déçu par la modération des propos tenus par Mme

Brussels of Europees thema aan bod komt, staan de journalisten meestal op het Schumanplein met hun rug naar de Wetstraat en de uitgang van de tunnel, een soort riool waaruit een stortvloed aan auto's stroomt. Dat geeft niet echt een positief imago van onze stad.

Het is normaal dat de oppositie haar democratische rol speelt en vragen stelt over bepaalde uitgaven, zoals die voor het nieuwe computerprogramma. De oppositie zou echter evenveel kritiek uiten als de regering beslissingen zou nemen zonder die te objectiveren.

De aankoop van het computerprogramma is noodzakelijk om een sereen debat te kunnen voeren op basis van objectieve gegevens. De heer Doyen zei het al: wij moeten kiezen welke stad wij willen. Voor Ecolo is dat een stad met minder auto's.

De oppositie hekelt terecht de regering wanneer de normen inzake luchtvervuiling niet worden gehaald. Die luchtvervuiling wordt voornamelijk veroorzaakt door privévoertuigen. Nu oordeelt de oppositie echter dat de geplande maatregelen arbitrair zijn en nefast voor de sociale en economische ontwikkeling van Brussel. Dat getuigt niet echt van een consequente houding!

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Ik heb mijn interpellatie wat aangepast.*

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans, u hoeft zich niet te verantwoorden. U wordt niet geïnterpelleerd.

De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik houd van dit soort debat. Ik was zelfs een beetje ontgoocheld dat mevrouw Schepmans*

Schepmans comparés à son texte de base.

Mme Françoise Schepmans.- Ce n'est pas moi qui l'ait écrite, c'est pour cela...

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Souvent, on entend que le nombre de voitures continue de croître et que cela relève de l'ordre naturel des choses. C'est faux : c'est un phénomène sur lequel on peut exercer une influence ! Par ailleurs, ce n'est pas le logiciel qui va prendre les décisions. Il va seulement nous aider dans notre démarche.

La Région a établi et mis en œuvre une série de mesures dont aucune, à elle seule, ne peut apporter la solution définitive à notre problème de mobilité. Dire que l'on va enfin mettre en œuvre le Plan Iris 2 grâce à l'achat de ce logiciel est donc erroné. Ce n'est que l'une des initiatives qui vont permettre de mettre en œuvre notre politique de mobilité. L'amélioration proviendra évidemment de la convergence de toutes les mesures que nous prônons.

Le recours à un outil informatique qui permet de modéliser les flux régionaux est l'une de ces mesures. Un modèle de déplacement est un outil indispensable à la conception et à l'évaluation des politiques de transport urbain. Il aide les autorités publiques à concevoir les politiques publiques à mener en matière de déplacements et d'aménagement du territoire.

Cet outil vise l'atteinte d'une série d'objectifs :

- disposer d'indicateurs qui permettent de suivre les évolutions en matière de mobilité. En quelque sorte, il s'agit de pouvoir disposer, régulièrement et à la demande, d'une sorte de photographie de la réalité ;

- mesurer les effets des mesures prises et disposer des informations sur l'impact des mesures à prendre ;

- réaliser des simulations spécifiques relatives à des mesures locales, comme la planification et l'aménagement de zones d'intérêt régional (ZIR). Cela permet d'intégrer plus en amont les enjeux d'accessibilité et de mobilité dans le cadre d'une planification.

haar uitspraken had afgezwakt ten opzichte van haar ingediende tekst.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Die was niet door mij geschreven.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- De toename van het aantal voertuigen is geen fataliteit. Wij kunnen die evolutie beïnvloeden.*

Om de mobiliteitsproblemen op te lossen heeft het gewest een hele reeks maatregelen uitgewerkt. Enkel een combinatie van al die maatregelen kan voor verbetering zorgen.

Een van die maatregelen is het gebruik van een computerprogramma dat de verkeersstromen in kaart brengt. Een verplaatsingsmodel is een onmisbaar instrument voor het ontwerpen en evalueren van het beleid inzake stedelijk vervoer.

Het computerprogramma zal ons in staat stellen de mobiliteitsevoluties te volgen en op elk ogenblik over een momentopname te beschikken, de effecten van de beleidsmaatregelen te meten en simulaties uit te voeren voor lokale maatregelen. Op die manier kunnen we voor de planning van beleids-maatregelen van meet af aan rekening houden met de uitdagingen inzake bereikbaarheid en mobiliteit. Ik denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van de gebieden van gewestelijk belang.

De integratie van verschillende scenario's (voorspelde bevolkingsgroei, tewerkstelling enzovoort) zal ons in staat stellen de toekomstige verkeers- en reizigersstromen in te schatten.

Het gewest hoeft niet op de ontwikkeling van een eigen model te wachten. De studies in het kader van het Iris 2-plan steunen immers reeds op een verplaatsingsmodel.

Momenteel doet het gewest voor de verplaatsings-modellen een beroep op externe operatoren. Die hanteren verschillende methodes. Een eigen instrument zal het mogelijk maken om uniformiteit te waarborgen, autonoom te werken en kosten te besparen. Het instrument zal bovendien vlot met andere gewestelijke instellingen, zoals Leefmilieu Brussel, kunnen worden gedeeld.

Dankzij het computerprogramma zal de informatie verbeteren. De informatie zal op regelmatige basis

L'intégration de différentes hypothèses (évolution prévue de la population, de l'emploi, etc.) permet de se projeter dans l'avenir et d'esquisser l'évolution prévisible des flux de trafic et de voyageurs, par exemple, concernant des réseaux de transport ou l'introduction d'une tarification routière.

Bien entendu, la Région n'a pas attendu d'établir elle-même son modèle pour recourir à ce type d'instrument de prospective. Les études réalisées dans le cadre du Plan Iris 2 s'appuient déjà sur l'utilisation de modèles de déplacements.

À ce jour, la Région utilise des opérateurs externes et des bureaux d'études pour réaliser des modélisations. Différentes méthodologies sont utilisées en fonction de l'opérateur qui emporte le marché. L'objectif, ici, est de disposer de cet outil en interne afin d'assurer l'autonomie de la Région dans l'usage de son modèle et de garantir son uniformité.

En outre, des économies peuvent être réalisées en effectuant nous-mêmes une grande partie de nos études de mobilité. La Région souhaite également que l'outil puisse être facilement partagé avec d'autres organismes régionaux comme Bruxelles Environnement, par exemple, pour son cadastre des émissions polluantes liées au trafic.

Je peux dès lors vous confirmer que cette opération permettra d'améliorer les informations. Celles-ci seront régulièrement disponibles et pourront être actualisées à la demande. Le modèle intégrera l'ensemble des modes de déplacement (y compris piétons et cyclistes), ce qui n'était pas le cas dans les modèles développés jusqu'à présent par les bureaux d'études.

Enfin, ce modèle permet d'étendre le champ d'information à des éléments comme le cadastre d'émission de polluants ou de bruits afin de pouvoir mesurer l'impact de la circulation existante ou future.

Disposer d'un tel outil est indispensable à la planification d'une ville comme Bruxelles. Afin de permettre, par exemple, la circulation des cyclistes et des piétons dans la rue Belliard, j'ai demandé à l'administration d'étudier la possibilité de supprimer une bande de circulation. Ainsi, des pistes cyclables et des trottoirs plus larges pourraient être envisagés, voire une bande de circulation destinée aux

beschikbaar zijn en op aanvraag kunnen worden hernieuwd. Het model zal met alle weggebruikers rekening houden, ook met voetgangers en fietsers, wat niet het geval was in de modellen van de adviesbureaus.

Het programma zal ons ook in staat stellen de informatie aan te vullen met het kadaster van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en met het geluidskadaster, die nuttige indicatoren zijn om de impact van het huidige of toekomstige verkeer te meten.

Wat de Belliardstraat betreft, heb ik de administratie gevraagd om na te gaan of het mogelijk is om één rijvak te schrappen, zodat er fietspaden en bredere voetpaden kunnen worden aangelegd en misschien zelfs een openbaarvervoer-baan.

Zo'n verkeersmodel laat toe om de vraag te objectiveren en een realistische inschatting te maken van de randvoorwaarden en de impact. Hoe accurater het model, hoe betrouwbaarder de resultaten en hoe minder arbitrair de keuzes.

Andere Europese grootsteden zoals Londen, Parijs en Genève beschikken eveneens over verplaatsings-modellen. Ook het Vlaams Gewest beschikt voor elke provincie over een multimodaal model.

De uitdaging bestaat er in ervoor te zorgen dat iedere weggebruiker zich in de beste omstandig-heden kan verplaatsen. We mogen zeker niet passief toekijken hoe het groeiende aantal auto's meer en meer congestie veroorzaakt. Congestie vormt immers niet alleen een belemmering voor de automobilisten zelf, maar ook voor de gebruikers van het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers. We moeten maatregelen treffen om de doorstroming van het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers te verbeteren. We zijn daar volop mee bezig.

Dat een betere doorstroming van het openbaar vervoer noodzakelijk is, wordt bevestigd door de recente nationale enquête Belgian Daily Mobility (Beldam), waaruit blijkt dat het aantal mensen dat zich met de fiets (van 1,1 naar 3,4%), te voet (van 28 tot 32%) en met het openbaar vervoer (van 15 naar 24%) verplaatst, sterk toeneemt. Bijna 7% van de Brusselaars gebruikt vandaag de fiets voor woon-werkverplaatsingen. Het autogebruik is

transports publics.

Un tel modèle de circulation permet d'objectiver la demande et d'effectuer une estimation réaliste des conditions connexes, des effets, etc. Plus le modèle est précis, plus les résultats seront fiables. Ceci permettra d'éviter de faire des choix arbitraires.

De grandes villes européennes (Londres, Paris, Genève) disposent déjà de modèles de déplacements. La Région Flamande possède également un modèle multimodal pour chaque province.

La mobilité de chacun dans les meilleures conditions est un enjeu capital. On ne peut en aucun cas rester passif face aux difficultés de congestion que génère l'accroissement constant des immatriculations. La congestion pénalise non seulement les automobilistes, mais également les utilisateurs des transports publics, qui subissent directement les embouteillages dans leurs trams et bus, victimes d'irrégularités et d'allongements du temps de parcours. Ceci a également un impact sur les cyclistes et les piétons en termes de conditions de circulation comme de sécurité routière, ainsi que sur la qualité de vie de tous les Bruxellois.

Nous devons prendre des mesures pour assurer une meilleure circulation des transports publics, des cyclistes et des piétons. Et nous le faisons !

Nous en retrouvons la confirmation dans les récents résultats de l'enquête nationale Belgian Daily Mobility (Beldam), qui indiquent que la proportion de personnes se déplaçant en vélo est passée de 1,1 à 3,4% ; à pied, de 28 à 32% ; et en transports publics, de 15 à 24%.

Si l'on ne tient pas compte des navetteurs mais uniquement des Bruxellois, on constate que près de 7% d'entre eux utilisent aujourd'hui le vélo dans le cadre des déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail. Ces chiffres ont donc fortement augmenté, alors que l'utilisation de la voiture, d'un point de vue relatif en pourcentage modal, a considérablement diminué, de 56 à 37% pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail des Bruxellois.

Ceci ne veut pas dire que l'on a diminué la pression automobile, car il faut encore analyser le nombre de kilomètres effectué par chaque voiture. Il faut

gedaald van 56 naar 37%.

Dat wil evenwel niet zeggen dat het autoverkeer is afgenomen, want er moet ook rekening worden gehouden met het aantal afgelegde kilometers en met de pendelaars. Die berekeningen zijn nog aan de gang.

Een verhoging van de verkeerscapaciteit is geen oplossing. Integendeel, wij moeten de capaciteit rationaliseren ten gunste van een prioritaire doorgang van het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers, zoals het Iris 2-plan bepaalt. De beschikbare openbare ruimte is immers beperkt. Alle Europese steden die met mobiliteitsproblemen te maken krijgen, treffen dergelijke daadkrachtige maatregelen.

Mijnheer Özkara, de aanbesteding zal in maart of begin april worden bekendgemaakt. De administratie stelt momenteel het bestek op. Wij hopen tegen het einde van 2012 over een operationeel instrument te beschikken.

également tenir compte des navetteurs. Ces calculs sont en cours.

En aucun cas, la solution ne peut provenir d'une augmentation des capacités de circulation. Au contraire, il convient, comme le prévoit le Plan Iris 2, de rationaliser ces capacités au profit d'une circulation prioritaire des transports publics, des cyclistes et des piétons. L'espace public est compté et non extensible. Tous les centres urbains européens qui ont pris les problèmes de mobilité à bras le corps ont entrepris des mesures volontaristes dans ce sens, qu'il s'agisse de Paris, de Lyon, d'Amsterdam ou de Londres.

M. Özkara, ce marché sera lancé entre le mois de mars et le début du mois d'avril. L'administration est en train de rédiger le cahier des charges. Nous espérons que l'outil sera prêt à la fin de l'année 2012.

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

Mme Françoise Schepmans.- La rue Belliard et la rue de la Loi sont des artères emblématiques de la Région bruxelloise.

Aucun acteur politique ne pourrait défendre pareil aménagement, mais la réalité le dément, et je crains que ces rues ne soient modifiées sans que des mesures compensatoires permettent aux usagers de continuer à se déplacer en ville avec un minimum de fluidité.

Ledit logiciel, dont le coût est relativement élevé, permettra-t-il de gérer les changements que vous évoquez ? Dans le vécu des Bruxellois, les solutions avancées n'ont pas l'air probant. Le groupe MR continue de penser que les transports en commun sont insuffisants. Restreindre l'espace réservé aux voitures sans compensation pour les transports publics ne me semble pas à même de garantir un minimum de confort aux usagers.

Selon mes informations, les installations de chauffage pollueraient en outre davantage que le trafic automobile.

Vous avez indiqué que des villes comme Paris, Genève et Londres disposaient déjà d'un tel logiciel et que les résultats obtenus étaient intéressants. J'en

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De Belliardstraat en de Wetstraat hebben een grote symbolische waarde voor het Brussels Gewest.*

Ik vrees dat die straten zullen worden heraangelegd zonder dat er compenserende maatregelen voor een minimale vlotte doorstroming worden genomen.

Zullen de veranderingen waarover u spreekt, kunnen worden beheerd met de relatief dure software waarvan sprake? De MR-fractie blijft ervan overtuigd dat het openbaarvervoersaanbod onvoldoende is. Als de ruimte voor wagens vermindert zonder compensatie voor het openbaar vervoer, kan men de weggebruikers geen minimaal comfort garanderen.

U hebt gezegd dat steden als Parijs, Genève en Londen al over een dergelijk computerprogramma beschikken en dat de resultaten interessant zijn. Ik neem daar akte van.

We zullen op dit dossier terugkomen om de verkeersresultaten voor alle Brusselse weg-gebruikers te analyseren.

prends acte.

Nous reviendrons sur ce dossier afin d'analyser les résultats obtenus en termes de circulation, pour tous les citoyens, en Région bruxelloise.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Petite précision : la circulation reste la première émettrice de microparticules. Il est donc très important de se pencher sur cet aspect.

Par ailleurs, les résultats obtenus vont nous aider à anticiper l'impact de certaines mesures. Cela nous permettra de savoir s'il est opportun de les prendre et, le cas échéant, s'il est utile de les accompagner d'autres mesures.

Entre 2000 et 2011, on a constaté une augmentation de 80% du nombre d'usagers de la STIB, ce qui est énorme. Si tous les bus et trams pouvaient rouler en site propre, le nombre d'usagers augmenterait encore. C'est donc peut-être aux communes de travailler dans la direction de cette réelle alternative aux voitures.

Sachez que, dans les villes comme Londres, d'autres mesures très intéressantes ont été prises. Je pense notamment au péage urbain auquel je suis favorable. Avec Mme Evelyne Huytebroeck, nous nous essayons de convaincre tout le monde de l'intérêt de ce dispositif pour Bruxelles, sa mobilité et sa qualité de vie.

Je ne pourrai répondre à vos questions sur l'impact réel du Plan Iris 2 avant la fin de l'année 2012, moment où le logiciel sera utilisé et pourra fournir ses premiers résultats.

- L'incident est clos.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Het meeste fijnstof wordt door het verkeer uitgestoten. Het is belangrijk daarmee rekening te houden.*

Het computerprogramma zal ons helpen om de impact en dus het nut van bepaalde maatregelen in te schatten.

Tussen 2000 en 2011 is het aantal reizigers van de MIVB met 80% gestegen. Als alle bussen en trams in eigen banen zouden rijden, zou het aantal reizigers nog meer toenemen. De gemeenten zouden nog meer voor openbaarvervoerbanen moeten zorgen, om een echt alternatief voor de wagen te creëren.

In steden zoals Londen zijn nog andere interessante maatregelen genomen. Ik denk bijvoorbeeld aan de stadstol. Samen met mevrouw Huytebroeck trachten wij iedereen te overtuigen van het nut van een stadstol voor Brussel.

Uw vragen over de impact van het Iris 2-plan zal ik pas eind 2012 kunnen beantwoorden, zodra het computerprogramma in gebruik is.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR

L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "la sécurité routière".

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

M. Philippe Pivin.- Le nombre d'accidents de la route et de personnes décédées dans ce cadre était déjà en constante augmentation lors de votre entrée en fonction, en juin 2009. À l'époque, vous aviez déclaré vouloir faire de la sécurité routière l'une de vos priorités.

En 2010, 31 personnes ont été tuées sur les routes bruxelloises. Vous aviez annoncé vouloir réduire ce nombre de 50%. En 2008, il était de 35, donc loin des objectifs que vous vous étiez fixés.

Si des objectifs stratégiques sont utiles dans ce domaine, il n'est toutefois pas très efficace, compte tenu des spécificités d'une Région bruxelloise presque totalement urbanisée, de les fonder uniquement sur des chiffres. Il serait plus ambitieux de viser des objectifs d'investissement et de planification d'aménagements urbains.

Vous êtes chargé de cette politique depuis deux ans et demi, et nous constatons que le bilan des mesures que vous avez prises est négatif.

Trois axes avaient été définis - répression, éducation et infrastructures -. Nous sommes en droit de nous interroger sur leur impact depuis 2009. Si le nombre d'accidents survenus en 2010 a baissé de 3,8%, force est de constater que les blessés graves et les tués ont été plus nombreux qu'en 2009. Or, l'objectif d'une politique de sécurité ne doit pas être de limiter les dégâts matériels, mais bien de réduire les pertes humaines.

Là, le constat est cruel puisqu'en Flandre et en Wallonie, la baisse est constante et remarquable : moins 19% de blessés graves et moins 12% de morts en Flandre, moins 28% de blessés graves et moins 17% de morts en Wallonie.

Il faut agir énergiquement en fonction des spécificités bruxelloises. À cet égard, j'ai plusieurs questions à vous poser. Avez-vous instauré un tableau de bord d'évaluation et de suivi des mesures décidées lors des états généraux de la sécurité

AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de verkeersveiligheid".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).- In 2009 hebt u verkeersveiligheid tot een van uw prioriteiten uitgeroepen. Zo wilde u het aantal dodelijke slachtoffers met 50% verminderen. In 2010 vonden 31 personen de dood op de Brusselse wegen. In 2008 waren dat er 35. U hebt uw doelstelling dus nog lang niet bereikt.*

Hoewel strategische doelstellingen nuttig zijn, is het niet erg doeltreffend om die enkel op cijfers te baseren, gezien de specifieke kenmerken van ons gewest, dat bijna volledig verstedelijkt is. Het zou ambitieuzer zijn om investeringsdoelstellingen inzake stedelijke inrichting vast te stellen.

Na twee en een half jaar moeten wij vaststellen dat de balans van uw maatregelen in dit domein negatief is.

U had drie krachtlijnen vastgesteld: repressie, verkeersopvoeding en infrastructuur. Hoewel het aantal ongevallen in 2010 met 3,8% is gedaald ten opzichte van 2009, is het aantal zwaargewonden en dodelijke slachtoffers gestegen. Het doel van een veiligheidsbeleid is niet om de materiële schade te beperken, maar wel de menselijke verliezen.

In Vlaanderen en Wallonië is het aantal zwaargewonden nochtans gedaald met respectievelijk 19 en 28% en het aantal doden met 12 en 17%.

Onze aanpak moet krachtig zijn en aangepast aan de Brusselse specificiteiten. Hebt u een instrument ter beschikking om de uitvoering van de maatregelen die op de staten-generaal van de verkeersveiligheid zijn genomen, te volgen en te evalueren? Zo ja, hoe ver staat het met de evaluatie?

Hoe verklaart u het verschil in aantal ongevallen op de weg in 2010 tussen Brussel enerzijds en Wallonië en Vlaanderen anderzijds? Wat is de verhouding van chauffeurs, fietsers en voetgangers in het totaal van 199 zwaargewonden en 31 doden? Wat is de leeftijd van de slachtoffers? Wat is uw analyse van die ongevallen? Hebben die te maken

routière ? Si oui, quel est le niveau de réalisation de ce tableau ?

Comment expliquez-vous les statistiques bruxelloises concernant le nombre d'accidents sur la route en 2010 en comparaison des chiffres wallons et flamands ? Parmi les 199 blessés graves et les 31 morts bruxellois, quelle est la répartition entre automobilistes, cyclistes et piétons ? Quel est l'âge des victimes ? Quelle analyse faites-vous de ces accidents ? Constatez-vous des lieux récurrents par rapport aux autres années ? Le cas échéant, quelles mesures prenez-vous pour sécuriser davantage ces points noirs.

Quels résultats pouvez-vous nous communiquer concernant les priorités définies en la matière - répression, éducation et infrastructures - ? Quelles initiatives nouvelles avez-vous prises sur le plan de la répression ? Par exemple, combien de nouvelles caméras automatiques ont-elles été installées ? Combien de radars préventifs en 2011 ? Combien d'actions éducatives ont-elles été menées ?

Enfin, en décembre 2009, vous m'indiquiez avoir des difficultés pour consulter les données statistiques dans un délai raisonnable et donc pour réagir concrètement et rapidement en conséquence. J'imagine que depuis décembre 2009, vous avez pris des initiatives ou des dispositions à ce sujet. Pouvez-vous nous communiquer les chiffres du nombre d'accidents, de blessés, de blessés graves et de morts pour 2011, sur les routes bruxelloises ? Peut-être avez-vous de meilleures nouvelles à nous annoncer en la matière...

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Les victimes de la route représentent le plus grand gâchis qu'on puisse imaginer. Un enfant qui meurt écrasé par une voiture, ce n'est pas acceptable dans un monde civilisé. La sécurité routière doit être une priorité et nous devons mettre tout en œuvre pour éviter ce genre de drames.

Il ne suffit pas de le vouloir. La sécurité routière implique toute une série d'acteurs, dans des

met bepaalde zwarte punten? Zo ja, welke maatregelen neemt u ter zake?

Welke nieuwe initiatieven hebt u genomen op het vlak van repressie, verkeersopvoeding en infrastructuur? Hoeveel nieuwe automatische camera's en preventieve radars werden er in 2011 geïnstalleerd? Wat hebt u gedaan inzake verkeersopvoeding?

Tot slot neem ik aan dat u initiatieven hebt genomen om de consultatie van statistieken te versnellen. Kunt u nu al zeggen hoeveel ongevallen met hoeveel gewonden, zwaargewonden en doden er op de Brusselse wegen in 2011 gebeurden?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- In onze moderne samenleving is het onaanvaardbaar dat er nog kinderen sterven onder de wielen van een auto. De verkeersveiligheid moet een prioriteit zijn.*

Verkeersveiligheid heeft te maken met onder andere ruimtelijke ordening, bestuurdersgedrag en de manier waarop we ons verplaatsen in de openbare ruimte.

domaines aussi divers que les aménagements, le comportement des usagers ou la répartition des différents modes de déplacement dans l'ensemble de l'espace public.

Mais au-delà des déclarations, comment coordonne-t-on tout cela pour faire de la sécurité routière une priorité quand on a, comme à Bruxelles, dix-neuf communes et six zones de police ? Le code de la route, c'est la première convention du vivre ensemble, celle que l'on applique dès qu'on franchit le pas de sa porte. Si l'on n'est pas capable de donner l'exemple, on ne peut espérer des jeunes, des enfants, qu'ils se comportent respectueusement avec autrui dans une série d'autres domaines.

Où en sommes-nous dans la concertation avec les communes et les zones de police ? Je reste toujours abasourdie quand je vois passer des voitures de patrouille qui ignorent des comportements routiers ou des stationnements criminogènes parce que ce n'est pas la mission du jour. Je ne m'explique pas que des policiers en charge de la circulation à certains carrefours dangereux passent leur temps à causer au coin de la rue quand des gens manquent de se faire écraser.

De votre poste de secrétaire d'État, vous n'avez évidemment pas la maîtrise des affaires de police et de sécurité. Mais jusqu'où avez-vous été et jusqu'où voulez-vous aller dans la concertation ? À quel point avez-vous la conviction que la sécurité routière doit être une priorité policière dans notre Région ?

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

M. Hervé Doyen.- Nous sommes tous assez d'accord sur le sujet évoqué par Mme Céline Delforge et c'est une bonne chose d'être plusieurs à l'affirmer.

L'expression "victimes de la route" ne me semble pas très appropriée : on n'est pas victime de la route mais bien de conducteurs qui, volontairement ou non, de manière criminelle ou non, provoquent des accidents. Dans ma carrière de bourgmestre, j'ai eu l'occasion de rencontrer un conducteur qui avait écrasé un enfant. Ce n'était, en l'espèce, vraiment pas de sa faute. Des enfants qui se jettent entre deux voitures sur la route, c'est vraiment la faute à pas de chance. Ce n'est donc pas toujours la faute

De coördinatie ter zake is moeilijk in het Brussels Gewest, dat negentien gemeenten en zes politiezones telt. Het is van essentieel belang voor de samenleving dat we het verkeersreglement naleven, zodra we een voet buiten de deur zetten. Wij moeten het goede voorbeeld geven, zodat jongeren leren het verkeersreglement, en ook elkaar, te respecteren.

Hoe ver staat het overleg met de gemeenten en de politiezones? Ik erger er mij nog steeds aan wanneer de politie verkeersovertredingen negeert, omdat ze die dag een andere taak heeft, om maar te zwijgen van politieagenten die in plaats van het verkeer op een gevaarlijk kruispunt te regelen, liever praatjes maken op het voetpad.

U hebt als staatssecretaris natuurlijk geen bevoegdheid over politiezaken en veiligheid, maar hoe ver bent u bereid te gaan in het overleg?

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- De uitdrukking "verkeersdoden" is niet echt gepast. In de meeste gevallen zijn het de automobilisten, die opzettelijk of onopzettelijk een ongeval veroorzaken. Slechts in enkele gevallen gaat het om onvoorzichtig gedrag van het slachtoffer zelf, zoals kinderen die tussen twee auto's opduiken.*

Bent u bevoegd om de politiezones een aantal prioriteiten op te leggen, met name in de zonale veiligheidsplannen?

Hebt u in de regering een debat op gang gebracht over het gedrag van de automobilisten in Brussel?

des conducteurs, même si çà l'est très souvent.

Est-il dans vos compétences d'indiquer aux zones de police quelles doivent être leurs priorités, notamment dans les plans zonaux de sécurité ?

Alors que nous sommes d'accord avec l'idée de donner aux Régions davantage de prérogatives concernant la sécurité routière, le secrétaire d'État a-t-il l'intention d'initier un débat au sein du gouvernement pour aborder cette problématique du comportement des automobilistes en Région bruxelloise ? En la matière, il ne faut pas être grand clerc pour constater que le comportement des automobilistes se dégrade d'année en année à Bruxelles.

M. Philippe Pivin, en tant que grand voyageur habitué des pays anglo-saxons, pourra le confirmer : j'ai toujours été frappé par la manière dont les automobilistes américains ont intégré la norme en matière de circulation routière. Cette intégration pourrait presque être qualifiée de reptilienne... Quand il voit un passage pour piétons, même vide, l'Américain moyen lève le pied. Je me suis toujours interrogé sur les raisons de cette intégration de la norme.

M. Philippe Close.- C'est sans doute dû au protestantisme...

M. Hervé Doyen.- J'ai effectivement lu certaines choses à ce propos. Au-delà du fait que de nombreux Américains sont protestants, la très grande intégration de la norme aux États-Unis est surtout due à l'efficacité des campagnes de répression intervenues dans les années 60 qui ont été épouvantables. La mort de James Dean fut d'ailleurs l'un des éléments déclencheurs de ces campagnes. Les photos chocs montrent combien de jeunes américains se tuaient sur les routes.

C'est devenu un combat national, comme on sait en mener aux État-Unis. La lutte contre les incivilités liées à la conduite automobile est vraiment devenue une obsession pour les Américains, à telle enseigne que la répression a été farouche. C'est cette répression qui a facilité l'intégration de la norme en matière de circulation routière que les Américains considèrent aujourd'hui comme normale. C'est devenu normatif d'avoir un comportement respectueux vis-à-vis des autres, singulièrement

Het heeft mij altijd verbaasd hoe goed de Amerikaanse automobilisten zich de verkeersregels eigen hebben gemaakt. De gemiddelde Amerikaan mindert snelheid als hij een voetgangers-oversteekplaats ziet, ook als er op dat ogenblik niemand oversteekt. Ik heb mij altijd afgevraagd hoe dat komt.

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Ongetwijfeld door het protestantisme...*

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Het heeft mijn inziens meer te maken met de efficiënte repressiecampagnes, die in de jaren zestig zijn gevoerd, onder meer naar aanleiding van de dood van James Dean.*

De strijd tegen onburgerlijk rijgedrag is een ware obsessie voor de Amerikanen geworden. Die repressie heeft ertoe geleid dat de Amerikanen het vandaag normaal vinden om zich hoffelijk te gedragen in het verkeer.

Bij ons vervaagt die norm en neemt het onhoffelijk rijgedrag toe. Sommigen rijden zelfs op de trottoirs! Wij moeten de oorzaken van dat gedrag trachten te identificeren.

In de enquêtes over het onveiligheidsgevoel in Brussel, vinden wij systematisch de netheid en het autoverkeer terug. Wij moeten dus niet alleen de delinquentie en de stadsbendes aanpakken, maar

quand on est conducteur automobile.

La norme chez nous s'estompe et l'incivilité s'insinue en Région bruxelloise. Je suis effaré du comportement routier assez extrême de Bruxellois, comme le fait de rouler sur les trottoirs, par exemple. Cela peut sembler inimaginable, mais c'est une réalité.

Il est indispensable de poser ce constat, de l'expliquer et de rechercher les causes de cette dégradation flagrante des comportements.

Il est évident que nous devons nous interroger sur les phénomènes de délinquance ou des bandes urbaines, mais n'oublions pas que, dans les enquêtes sur le sentiment d'insécurité à Bruxelles, les deux facteurs d'insécurité que l'on retrouve systématiquement sont la propreté publique et la circulation automobile. Il est primordial de s'attaquer aujourd'hui à ce problème en intégrant ces données dans notre politique régionale de lutte contre le sentiment d'insécurité.

ook oplossingen voor de verkeersproblemen in onze politiek tegen het onveiligheidsgevoel integreren.

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

M. Philippe Close.- Je voudrais parler des éléments statistiques. Dans cette Région, malgré de nombreuses études, on n'a malheureusement jamais de chiffres récurrents, comme ces statistiques qui tombent régulièrement sur la criminalité dans les zones de police. Elles ne sont jamais consolidées.

J'ai entendu qu'il y avait une décision du gouvernement bruxellois de doper l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA). C'est une mesure qui n'a pas beaucoup de visibilité, mais elle est excellente. On peut la cumuler avec ce qui existe dans les communes qui ont des contrats de sécurité, avec les évaluateurs internes qui disposent d'énormément de données, ou encore avec les statistiques de criminalité ou de verbalisation des zones de police.

Pour pouvoir entamer le genre de politique que nous voulons, il faut cumuler des chiffres et ne pas dépendre de l'Institut belge de sécurité routière (IBSR) ou d'une étude globale pour établir nos propres orientations.

Une statistique qui m'avait frappé il y a quelques années portait sur le nombre de verbalisations,

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Ondanks de talrijke studies beschikken wij in Brussel nooit over recurrente cijfers.*

Het is dan ook een goede zaak dat de regering het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) zal versterken. Wij kunnen die gegevens combineren met de gegevens van de veiligheids-contracten, de interne evaluatoren of nog de criminaliteits- of verbaliseringscijfers van de politiezones.

Om onze koers te kunnen bepalen, mogen wij niet alleen afhangen van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) of een algemene studie.

Het aantal verbaliseringen voor slecht geparkeerde voertuigen is enorm. In het stadscentrum zijn paaltjes de enige oplossing tegen wildparkeren.

Om een doeltreffend beleid te kunnen voeren, hebben wij coherente statistieken nodig over een lange termijn. De mentaliteit evolueert sneller dan men denkt. Er zijn zones in de stad waar de auto volledig moet worden verbannen of sterk moet worden beperkt. Alsmaar meer Europese steden

concernant, entre autres, le nombre incroyable de véhicules mal garés. Au centre-ville, les poteaux sont notre seul salut. On a même vu des gens rentrer par le passage piétons pour se garer sur la place du Vieux Marché aux Grains lors des Plaisirs d'Hiver. C'était de la folie furieuse.

Je voudrais insister sur le fait qu'une bonne politique implique un processus de statistiques cohérent et à long terme. Les mentalités évoluent plus vite qu'on le pense. Il y a des zones de la ville où les voitures doivent être exclues ou extrêmement limitées. Hier, la commune de Bruxelles-Ville s'est exprimée sur l'avenue de Stalingrad. Un grand débat va s'entamer sur les boulevards du centre. Vous connaissez plus ou moins la position du collège à ce sujet. De plus en plus de villes en Europe ont compris qu'il y avait des zones où des mesures sur l'accès automobile doivent être prises.

Concernant la verbalisation, dans la zone de police que je connais, on dénombrait 220.000 procès-verbaux par an et 12.500 ou 16.500 dépannages. On ne peut donc pas dire que rien n'est fait, mais la verbalisation n'est pas une solution à la folie des gens au volant.

Je préconise donc une certaine radicalité en la matière. En effet, un policier coûte objectivement cher et je serais curieux de connaître le taux de verbalisation actuel par agent. Certes, il faut déduire de ce dernier les contraventions dues aux flashes et voir ce qui ressort uniquement du stationnement.

Cet outil statistique, assez simple à utiliser, pourrait être utilisé par vos services. Vous pourriez coordonner l'ensemble des chiffres afin de disposer d'une vue plus globale du nombre d'interventions urbaines réalisées.

Une fois encore, la police a ici un rôle extrêmement important à jouer.

Mme Céline Delforge.- Également en termes d'exemple à donner !

M. Philippe Close.- Effectivement mais, Mme Delforge, quand on connaît ces chiffres - 16.000 dépannages par an uniquement dans la zone de police Bruxelles-Ixelles -, on imagine ce que cela représente par jour ! Ce n'est donc pas

nemen maatregelen in die zin.

In de politiezone die ik ken, worden elk jaar 220.000 processen-verbaal uitgeschreven en zijn er 12.500 tot 16.500 takelinterventies. Men kan dus niet zeggen dat er niets wordt gedaan, maar verbaliseren volstaat niet om een eind te maken aan de gekte van de mensen achter het stuur.

Ik pleit dan ook voor een meer radicaal beleid.

Het zou interessant zijn om te weten hoeveel boetes er per politieagent worden uitgeschreven, zowel voor snelheidsovertredingen als voor parkeer-overtredingen. U zou al die cijfers kunnen coördineren.

De rol van de politie is bijzonder groot.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ook wat het geven van het goede voorbeeld betreft!*

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Inderdaad, maar in de politiezone Brussel-Elsene alleen al zijn er 16.000 takelinterventies per jaar. Dat zijn heel wat interventies per dag!*

qu'une simple impression !

Mme Céline Delforge.- J'entends bien, mais je suis opposée à tout systématisme.

M. Philippe Close.- Il faut se baser sur des faits : quand il y a annuellement 16.000 dépannages dans une seule zone de police qui, certes, contient l'hyper-centre urbain, vous ne pouvez pas dire qu'il n'y en a pas ! Au-delà de ces dépannages, il faut penser l'aménagement urbain de façon plus radicale car je ne crois pas que la solution viendra uniquement de la répression policière et des procès-verbaux.

De véritables choix doivent être opérés et c'est de cette manière que les usagers doux (piétons, cyclistes) de la voirie et les habitants pourront inverser l'esprit qui anime la ville. C'est ce qui se fait déjà à Strasbourg, Montpellier, Bordeaux, etc. Si on ne fait pas preuve de davantage de radicalité, on pensera que c'est un souhait du secrétaire d'État Groen qui n'est pas spécialement partagé et on s'y opposera.

Il faut donc lancer un vrai débat rationnel sur l'urbanité et je pense que nous sommes mûrs pour réfléchir au devenir de la ville. Ne limitons pas notre réaction à la simple verbalisation, mais préparons un vrai projet de ville. C'est par ce biais que nous renforcerons la sécurité routière. Cela ne se fera pas uniquement en installant des radars partout. Certes, ces derniers sont nécessaires, de même que les dépannages et les amendes. Je ne serais même pas opposé à leur doublement. Mais quand je lis les chiffres déjà extrêmement élevés du nombre de dépannages et que je constate les courbes peu positives du nombre de décès et d'accidents, je me dis que la solution ne réside pas uniquement dans la verbalisation.

Il faut un vrai projet de ville, il y a un réel créneau en la matière. Nous sommes mûrs pour l'explorer, sans dogmatisme. Certains quartiers, comme les boulevard du centre et l'avenue de Stalingrad, connaîtront alors un véritable renouveau urbain et une vraie redynamisation commerciale, contrairement à ce que pensent certains.

Je réitère donc ma demande que vous concentriez toutes les statistiques dans votre administration. C'est d'ailleurs pour cette raison que vous avez

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Dat begrijp ik, maar ik ben tegen elke vorm van systematisering gekant.*

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Wij moeten ons op de feiten baseren: als er elk jaar 16.000 takelinterventies in een politiezone zijn, kunt u niet zeggen dat die er niet zijn!*

Naast de politierepressie via verbaliseringen moeten wij ook nadenken over een betere ruimtelijke ordening. Wij moeten duidelijke keuzes maken, zodat de fietsers, de voetgangers en de inwoners de mentaliteit kunnen wijzigen. Andere Europese steden zijn hier al mee begonnen.

Wij moeten een rationeel debat voeren over de urbaniteit en de toekomst van de stad. Wij mogen onze reactie niet beperken tot verbaliseringen. Wij moeten een echt stadsproject uitwerken. Op die manier zullen wij de verkeersveiligheid verbeteren, niet door overal radars te plaatsen, ook al kunnen die nuttig zijn.

Wij zijn bereid om de discussie aan te gaan, zonder enig dogmatisme. Sommige wijken zullen hierdoor een nieuw dynamisme ontwikkelen, dat ook de handel ten goede zal komen.

Ik pleit er nogmaals voor dat het BISA alle gegevens zou samenvoegen, zodat wij over een gewestelijke monitoring beschikken en niet langer afhankelijk zijn van het BIVV.

engagé 12 ou 13 personnes pour renforcer l'IBSA, qui serait alors à même de nous fournir une sorte de monitoring régional dans cette matière sans dépendre des chiffres fournis par l'IBSR.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Ces questions ne sont en effet pas déclinables sur un modèle gauche-droite ou majorité-opposition. Nous devons les aborder au-delà de nos clivages politiques pour en faire une cause commune. Il en va du bien commun de tous les habitants de notre Région.

Sur la question des grands axes, je rejoins votre position : l'intervention policière ne résout pas tout. Il faut penser en termes d'aménagement des espaces publics. Un aménagement qui rend l'infraction impossible est en soi dissuasif et permet de ne pas devoir recourir à la répression. À Lyon, par exemple, l'intervention dans l'aménagement de l'espace public a permis de diminuer sensiblement l'impact et la pression automobile sur la ville.

Parce que "mesurer, c'est savoir", le gouvernement a soutenu le déploiement d'un service statistique. C'est également pour cette raison que mon département a continué à travailler avec le niveau fédéral concernant la grande enquête de mobilité Belgian Daily Mobility (Beldam).

Évidemment, la même chose vaut pour la sécurité routière. N'oubliez pas que notre Plan d'action de sécurité routière ne date que de 2011, et doit couvrir la période entre 2011 et 2020. Nous avons pris un peu de temps pour l'élaborer parce que nous voulions réunir tout le monde - communes, police, Parquet, services, associations civiles... - afin de créer un plan très concret.

Suite à la publication du Plan d'action de sécurité routière 2011-2020, un tableau de pilotage de 190 actions a été réalisé par la Cellule sécurité routière de Bruxelles Mobilité. C'est l'administration qui suit constamment l'état des choses. Ce tableau de base sert à déterminer les responsables, les délais d'exécution et les facteurs critiques de succès des différentes actions. Il indique aussi les priorités par année.

Il s'agit, entre autres, de questions comme la révision des procédures de projets afin d'intégrer,

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Wij moeten inderdaad proberen onze politieke verschillen opzij te zetten en van verkeersveiligheid een gemeenschappelijk doel maken.*

Politie-interventies op de grote verkeersassen zijn inderdaad niet voldoende. We moeten denken aan een andere ruimtelijke ordening, die verkeersovertredingen onmogelijk maakt, zoals in Lyon.

De regering heeft het BISA opgericht, want meten is weten. Daarom ook blijft mijn departement voortwerken met de federale overheid aan de mobiliteitsenquête Belgian Daily Mobility (Beldam).

Pas sinds 2011 is het Verkeersveiligheidsplan van toepassing, tot 2020. Dat heeft op zich laten wachten, omdat we onder andere de gemeenten, de politie en het parket wilden samenbrengen en het zo concreet mogelijk maken.

De cel Verkeersveiligheid van Mobiel Brussel heeft intussen een tabel opgemaakt met 190 maatregelen en de administratie zorgt voor de continue opvolging. De tabel geeft de verantwoordelijken en uitvoeringstermijnen weer van alle maatregelen, alsook de kritieke succesfactoren en de prioriteiten per jaar. Het gaat onder meer om de herziening van procedures bij projecten met het oog op de integratie van mobiliteit en verkeersveiligheid, opfrissingscursussen voor senioren, een vademecum over de wegen en de verbetering van de fietsvoorzieningen. Zwarte punten zullen worden aangepakt in overleg met de gemeenten en de MIVB.

Het Brussels Gewest start dit jaar ook met een bewustmakingscampagne, handhaaft operatie Boekentas en reikt een voetgangersbrevet uit aan kinderen die geleerd hebben hoe zich te gedragen in het verkeer.

We blijven ook opleidingen voor veilig rijgedrag aan bedrijven aanbieden.

dès le début, la mobilité et la sécurité routière dans toutes les phases d'un projet, mais aussi de formations pour les acteurs de la mobilité dans la Région bruxelloise : cours de rafraîchissement de conduite pour seniors, vade-mecum sur le dimensionnement des routes, amélioration des aménagements pour les vélos au niveau des ronds-points et le long des files de voitures stationnées, etc. Certains endroits dangereux seront examinés de plus près et abordés en concertation avec les acteurs concernés : Région, communes, STIB.

C'est un travail de tous les jours. En ce qui concerne la sensibilisation, une campagne de grande envergure sera organisée cette année par la Région. L'Opération cartable sera poursuivie. Un brevet piéton sera créé à destination des enfants pour leur apprendre, avec les écoles, comment se comporter dans le trafic. C'est quelque chose que nous avions déjà fait pour le vélo. On constate, en effet, que nombre d'enfants sont envoyés dans le trafic avant d'en connaître les dangers.

On va continuer à proposer des formations de conduite prudente qui seront, entre autres, données aux collaborateurs des différentes entreprises.

Nous restons évidemment très attentifs au transfert de certaines compétences fédérales auquel nous nous préparons sérieusement.

Les chiffres publiés par le SPF Économie pour l'année 2010 sont les suivants :

- 3.755 accidents (soit moins 8% par rapport à 2009) ;
- 4.840 victimes (soit moins 3,8% par rapport à 2009) ;
- 4.610 blessés légers (soit moins 4,1% par rapport à 2009) ;
- 199 blessés graves (soit plus 2% par rapport à 2009) ;
- 2010 compte également un mort de plus que 2009, soit 31 morts (30 jours au plus tard après l'accident).

Il s'agit d'une stabilisation. Les nombres de victimes et d'accidents n'augmentent pas mais ne

Uiteraard moeten we ons ernstig voorbereiden op de overheveling van sommige federale bevoegdheden.

De FOD Economie heeft voor 2010 de volgende cijfers gepubliceerd:

- *3.755 ongevallen (hetzij een daling met 8% in vergelijking met 2009);*
- *4.840 slachtoffers (hetzij een daling met 3,8% in vergelijking met 2009);*
- *4.610 lichtgewonden (hetzij een daling met 4,1% in vergelijking met 2009);*
- *199 zwaargewonden (hetzij een stijging van 2% in vergelijking met 2009);*
- *31 doden (1 meer dan in 2009) binnen de dertig dagen na het ongeval.*

Aangezien het aantal slachtoffers niet significant daalt, moeten wij onze inspanningen in het domein verdiepen.

De gemeenten, het gewest, de provincie, de gouverneur, de politie en het parket bewijzen via allerhande acties dat verkeersveiligheid een prioriteit is.

In het kielzog van de Europese Commissie, die tegen 2020 het aantal verkeersdoden wil halveren, heeft het Brussels Gewest zich in het nieuwe actieplan de doelstelling van maximaal 12 doden en 68 gewonden tegen 2020 gesteld. Die doelstelling is enkel haalbaar als het actieplan volledig ten uitvoer wordt gelegd.

In 2010 is de situatie in Brussel gestabiliseerd, terwijl in Vlaanderen en Wallonië het aantal slachtoffers aanzienlijk is gedaald. Brussel is een stadsgewest. Het aantal slachtoffers per miljoen inwoners of per miljard afgelegde kilometers is relatief laag. In 2009 vielen er 74 doden per miljard km in Brussel, 76 in Vlaanderen en 96 in Wallonië.

Aangezien wij reeds de beste leerling van de klas zijn, is het moeilijker om op korte termijn een spectaculaire daling te verwezenlijken. Ik zal echter nooit een status quo aanvaarden. Het actieplan moet tot een nieuwe daling leiden. De les die ik uit

baissent pas non plus significativement.

En 2007 et 2008, le nombre de tués était de 31 et 35 en Région bruxelloise. On peut dès lors dire que le nombre de tués stagne et que nous ne parvenons pas à le faire baisser. Il faut redoubler nos efforts.

Il est remarquable aujourd'hui, à tous les niveaux de pouvoirs, de constater que la volonté de lutter contre l'insécurité routière est une priorité. Elle a pris concrètement forme dans l'exécution des actions grâce aux communes, à la Région, à la province, au gouverneur, à la police, au Parquet, bref grâce à tous les acteurs impliqués dans notre plan de sécurité routière.

Pour rappel, dans la lignée de la Commission européenne qui veut réduire de 50% d'ici 2020 le nombre de tués sur les routes, la Région de Bruxelles-Capitale s'est fixé pour objectif, dans le nouveau plan d'action, un maximum de 12 tués et de 68 blessés graves à l'horizon 2020. Si les différentes instances auxquelles je viens de faire référence ne parviennent pas à concrétiser les actions du Plan d'action sécurité routière dans les prochaines années, nous ne réaliserons pas cette forte baisse nécessaire.

Si Bruxelles s'est stabilisée en 2010, les Régions wallonne et flamande ont pu présenter une importante diminution du nombre de victimes. De nombreux faits peuvent expliquer cela. Tout d'abord, la Région de Bruxelles-Capitale est une Ville-Région par excellence. Dès lors, le nombre de victimes y est relativement peu élevé comparé aux autres Régions, en termes de victimes par million d'habitants ou de victimes par milliard de kilomètres parcourus par des véhicules. Par exemple, en 2009, en termes de milliard de kilomètres parcourus, on dénombrait 74 morts dans la Région de Bruxelles-Capitale, 76 en Région flamande et 96 en Région wallonne.

Étant déjà le meilleur de la classe, il nous est moins évident de réaliser une diminution spectaculaire à court terme. Vous ne m'entendrez cependant jamais dire que nous devons accepter ce statu quo. L'objectif du plan d'action que nous avons présenté lors des états généraux de la sécurité routière est justement de mettre en œuvre la dynamique propice à une nouvelle diminution importante. Pour moi, le message-clé de ces chiffres est que nous devons agir à tous les niveaux et concrétiser maintenant le

de cijfers trek, is dat wij op alle fronten tegelijk moeten strijden en snel werk moeten maken van de uitvoering van het actieplan.

Een van de krachtlijnen van het actieplan is een vermindering van de gemiddelde snelheid in Brussel. Ook daarin kunnen de gemeenten een belangrijke rol spelen. Elke snelheidsvermindering heeft een directe invloed op het aantal zwaargewonden en doden. Ook al zijn die maatregelen niet altijd populair, ik roep iedereen op om ze toe te passen, aangezien ze de beste resultaten mogelijk maken op zeer korte termijn.

Plan d'action sécurité routière des états généraux.

Une des mesures phares du plan d'action était la diminution de la vitesse moyenne à Bruxelles. Là aussi, je pense que les communes peuvent jouer un rôle important. À chaque diminution de vitesse, nous observons immédiatement un effet sur le nombre de blessés graves et de morts. Même si ces mesures ne sont pas toujours populaires, j'invite chacun à les appliquer car ce sont elles qui offrent les effets les plus probants à très court terme.

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

M. Philippe Pivin.- Vous n'avez pas apporté de réponses aux questions très précises que je vous posais. Vous exposez en détail les chiffres de 2010 que nous connaissons déjà, mais n'apportez aucune information sur les chiffres de 2011.

Je souscris à toutes les intentions que vous avez exposées, que vous comptez développer dans le courant de l'année, mais je reste sur ma faim pour les informations relatives à l'âge moyen des victimes, au nombre d'automobilistes, de cyclistes accidentés, etc.

Sur l'aspect de la radicalisation, chasser la voiture de certaines artères et de certains quartiers n'aura aucune influence sur le comportement des automobilistes. Il faut plutôt s'attaquer au comportement des automobilistes qu'à la circulation de la voiture.

Hervé Doyen a évoqué à juste titre le comportement anglo-saxon, qui est digne d'être analysé attentivement, et pas uniquement en matière automobile. Une simple comparaison des files devant un cinéma ou un théâtre dans un pays anglo-saxon et dans nos rues et nos villes est déjà édifiante. La culture est très différente.

Même en France, les résultats de la politique de sécurité routière sont plus probants, grâce à des réaménagements et à des sanctions (radars, permis à points, etc.). Nous ne ferons pas l'impasse sur le volet répressif si c'est le seul moyen de ramener le nombre de tués ou de blessés à un niveau acceptable.

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

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).- U hebt geen antwoord gegeven op mijn vragen om precieze informatie. U geeft de cijfers voor 2010, maar die kennen wij al. Ik had graag de cijfers voor 2011 gehoord, alsook meer informatie over de gemiddelde leeftijd van de slachtoffers en het aandeel automobilisten, fietsers en voetgangers bij de slachtoffers.*

Ik denk niet dat het weren van auto's in bepaalde straten en wijken het probleem zal oplossen. Wij moeten aan het gedrag van de automobilisten zelf werken. In dat verband loont het zeker de moeite om de Angelsaksische landen te bestuderen. Daar heerst een totaal andere cultuur. Men is er niet alleen hoffelijker in het verkeer, maar ook bij het aanschuiven voor een bioscoop- of theaterzaal.

Zelfs Frankrijk kan betere resultaten inzake verkeersveiligheid voorleggen dankzij de her-inrichting van de wegen, de sancties, het gebruik van radars en het rijbewijs met punten. Wij mogen repressie niet terzijde schuiven als dat de enige manier is om het aantal gewonden en doden tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- D'abord je n'ai pas dit que le volet répressif n'était pas nécessaire. Il est prévu et c'est la raison pour laquelle nous avons travaillé avec la police et les parquets. Il faut une suite aux verbalisations.

M. Pivin, vous dites ne pas avoir de réponses à vos questions très précises mais, quand vous avez des questions aussi détaillées, il serait judicieux de me les communiquer avant la commission, de sorte que je puisse m'informer. Je n'ai rien à cacher. J'ignore si les chiffres de 2011 sont déjà disponibles. Dès qu'ils le seront, je vous les communiquerai volontiers.

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

M. Philippe Pivin.- Vous n'avez visiblement pas sous les yeux le texte que je viens de vous lire. Veuillez m'en excuser.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la valorisation des gares et liaisons de chemin de fer intrabruxelloises".

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

Mme Céline Delforge.- En septembre dernier, vous annonciez dans la presse votre intention de faire mieux connaître au public l'offre de trains intrarégionaux susceptibles d'intéresser les usagers, notamment bruxellois, des transports en commun, ainsi que les automobilistes - rêvons un peu -. En effet, les liaisons par train entre les gares bruxelloises sont trop peu connues et utilisées.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik heb niet gezegd dat repressie niet noodzakelijk is. Wij hebben met de politie en het parket samengewerkt om ervoor te zorgen dat er gevolg aan de verbaliseringen wordt gegeven.*

Mijnheer Pivin, als u zo'n gedetailleerde informatie wil, is het beter om die vragen op voorhand mee te delen, zodat ik mijn antwoorden kan voorbereiden. Ik heb niets te verbergen. Ik weet niet of de cijfers voor 2011 al beschikbaar zijn. Zodra dat het geval is, zal ik ze u met alle plezier meedelen.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).- Blijkbaar hebt u de tekst die ik heb voorgelezen, niet voor u liggen. Mijn excuses daarvoor.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de herwaardering van de treinstations en de treinverbindingen binnen Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- In september kondigde u aan de Brusselse openbaarvervoergebruikers en automobilisten beter te zullen informeren over het interregionale treinaanbod. Treinverbindingen tussen de Brusselse stations worden immers weinig gebruikt.*

Ook zou u er bij de NMBS op aandringen om het onthaal in de kleine Brusselse stations te

Vous prévoyiez aussi d'insister auprès de la SNCB pour qu'elle améliore la qualité de l'accueil dans les petites gares et haltes bruxelloises, qui ne sont pas toujours d'un abord très agréable. Le groupe Ecolo ne peut que soutenir votre initiative.

Stimuler l'utilisation de ces liaisons par train, souvent très rapides et complémentaires du réseau de la STIB, incitera la SNCB à maintenir cette offre, voire à la développer, tant en nombre de trains qu'en nombre de haltes. La SNCB invoque le manque de fréquentation de certains trains pour les supprimer, et le meilleur moyen de faire baisser cette fréquentation consiste à en cacher l'existence...

Au-delà de l'information aux usagers et de l'appel à la SNCB, les autorités régionales et communales doivent veiller à valoriser l'insertion de ces gares dans le tissu urbain et dans le réseau des transports publics : aménagement des cheminements piétons environnants, propreté des abords, balisage, emplacements sécurisés pour les vélos, stations de taxis, coordination des horaires entre la SNCB et la STIB, etc.

En janvier, la revue scientifique en ligne Brussels Studies a publié une étude intitulée "Des nouvelles gares RER pour Bruxelles ? Enjeux, méthodes et contraintes". Les auteurs y proposent une méthode d'objectivation du potentiel des nouvelles haltes de train projetées à Bruxelles dans le cadre du RER ou d'autres plans urbanistiques. Ils calculent, pour chaque halte, les flux potentiels entrants, sortants ou en transit vers d'autres modes de transport.

J'ai très récemment appris que lors d'une réunion, Infrabel avait annoncé que le RER était bien destiné aux navetteurs, et pas aux Bruxellois. Une telle information a de quoi nous inquiéter. En outre, dans le cadre du RER, Infrabel ne désire pas desservir un quartier comme Cureghem, mais à la place, l'arrêt Bruxelles-Petite-Île.

À cet égard, évidemment, l'outil mis en œuvre et développé par MM. Frédéric Dobruszkes et Kevin Lebrun dans Brussels Studies prend tout son sens. En effet, si l'on devait aboutir à un RER qui ne dessert pas le quartier de Cureghem, au contraire du quartier Petite-Île, on pourra se dire qu'une fois de plus, la SNCB a fait de grands travaux pour bien dégrader le cadre de vie des Bruxellois et ce, en ne tenant absolument pas compte de leurs besoins et

verbeteren. Dat initiatief steunen we voluit.

De verbindingen zijn vaak heel snel en het aanbod complementair. Wordt van die verbindingen vaker gebruikgemaakt, dan zal de NMBS ze gemakkelijker behouden of uitbreiden. De NMBS voert immers onderbenutting aan om sommige treinen af te schaffen.

De gemeentelijke en gewestelijke overheden moeten die stations in het openbaarvervoersnet integreren door te voorzien in voetpaden, de omgeving net te houden, duidelijke aanwijzingen aan te brengen en fietsstallingen te installeren.

Recent stelde Brussels Studies in de studie "Nieuwe GEN-stations voor Brussel? Uitdagingen, methodes en beperkingen", een methodologie voor om het potentieel van nieuwe haltes in Brussel te berekenen. Het baseert zich daarvoor op de in-, uit- en doorstroom naar andere vervoerswijzen aan elke halte.

Het is alvast onrustwekkend dat volgens Infrabel het gewestelijk expresnet voor de pendelaars en niet voor de Brusselaars is bedoeld. Daarom wenst het niet Kuregem, maar wel de stopplaats Brussel-Klein-Eiland te bedienen.

In dat verband is de berekeningsmethode van de heren Dobruskes en Lebrun in Brussels Studies van belang. Als het GEN niet Kuregem bedient, maar wel Klein-Eiland, zal de NMBS eens te meer grote werken hebben gerealiseerd zonder rekening te houden met de noden van de Brusselaars. Nochtans dragen zij evenveel bij tot het GEN via de federale belastingen.

De Waalse regering werkt alvast aan een langetermijnvisie op de ontwikkeling van het spoor in Wallonië en dus deels ook in Brussel, aangezien heel wat treinen richting Brussel sporen.

De NMBS heeft heel wat belangrijke projecten op stapel staan, die een invloed hebben op het gewest. Wij zouden bijvoorbeeld de NMBS de vrije hand kunnen geven in een dossier als dat betreffende de noord-zuidverbinding. Dan dreigt er wel een nieuwe stedenbouwkundige ramp. We moeten ook uiterst alert zijn voor de verbeteringen die de NMBS intern wil uitvoeren. Zo heeft de beslissing van de NMBS om het aantal mecaniciens in Brussel-Centraal te verminderen, ertoe geleid dat

de leurs contributions. En effet, jusqu'à nouvel ordre, le Bruxellois contribue au RER comme les autres, par le biais de ses impôts fédéraux. Il a donc le droit au service de la SNCB comme les autres.

De son côté, on constate que le gouvernement wallon est en train de travailler à l'adoption d'une vision à long terme du développement du rail en Wallonie et, de facto, un peu à Bruxelles puisque de nombreux trains et voyageurs wallons ont pour destination Bruxelles, qu'ils le veuillent ou non d'ailleurs parfois (certains contournements de la ville seraient plus faciles mais soit...).

Ceci nous amène à des enjeux de la SNCB qui touchent Bruxelles. Je pense, par exemple, à la jonction Nord-Midi. On pourrait laisser la SNCB et Infrabel se lancer librement dans ce dossier, au risque d'assister à une nouvelle catastrophe urbanistique. Nous devons donc accorder une attention extrêmement soutenue aux améliorations à apporter en interne par la SNCB. Par exemple, on apprend que des trains sont bloqués dans la jonction Nord-Midi par manque de personnel. En effet, on a retiré des mécaniciens à la gare de Bruxelles-Central, raison pour laquelle on ne peut plus faire passer plus de trains à cet endroit ! On peut s'interroger sur la marge de manœuvre.

De même, ne pourrait-on pas faire preuve d'une certaine créativité en imaginant, par exemple, faire passer certains trains sur le réseau du prémétro et faire rouler les trams en surface sur le tronçon Nord-Midi ? Ces propositions méritent d'être étudiées.

Le train est donc un réel enjeu en Région bruxelloise, tant pour le bien-être des Bruxellois que pour leur service. Veut-on que le RER serve de transfert modal en permettant aux personnes qui se rendent actuellement à Bruxelles en voiture le fassent désormais en train ? Ou bien est-on prêt à prendre le risque de n'en faire qu'un outil d'exode urbain supplémentaire ? S'il est plus rapide de quitter Bruxelles que de traverser la moitié de la Région, les personnes tirent vite des conclusions en matière de choix d'habitat.

Quelle est la forme prise par la campagne d'information annoncée en septembre ?

Quels sont les moyens mis en œuvre pour amener la SNCB à améliorer l'accueil dans ces petites gares

er niet meer treinen aldaar kunnen passeren.

Kan men ook niet wat creatievere voorstellen onderzoeken? Men zou bijvoorbeeld treinen op het premetronet kunnen laten rijden en trams op het spoornet tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

Wij moeten ervoor zorgen dat pendelaars het GEN ook gebruiken als onderdeel voor de modal shift. Zo niet zal het GEN alleen maar bijdragen tot een grotere exodus uit de stad.

Hoe ziet de aangekondigde informatiecampagne eruit? Wat is ondernomen om de NMBS ertoe te bewegen de toegang tot de stations te verbeteren? Hoe probeert u de Brusselse overheden ertoe aan te zetten de haltes in het stedelijk weefsel te integreren? Goede wil volstaat immers niet.

Hoe zult u de betrekkingen met de federale overheid en de NMBS vormgeven, alsook de visie op het treinverkeer zoals vertolkt in het Iris 2-plan? Nu de GEN-werkgroep weer van start is gegaan, is het ogenblik aangebroken om daarvoor te pleiten.

Werd er voor de NMBS een lijst opgesteld met de verzuchtingen van de Brusselaars? Een concreet eisenpakket gooit meer gewicht in de schaal als de besprekingen worden hervat.

et haltes ? En posant cette question, je ne suis pas naïve quant à la considération que certaines instances à la SNCB ou chez Infrabel ont pour Bruxelles. De quels moyens disposez-vous pour favoriser la valorisation de ces haltes dans le tissu urbain par les différentes autorités bruxelloises, qu'elles soient régionales ou locales ? En effet la volonté n'est pas tout, et il faut parfois composer avec la complexité de nos institutions, comme nous l'avons répété à propos de la sécurité routière.

Quels moyens avez-vous mis en place pour structurer la relation avec le niveau fédéral, le groupe SNCB et pour construire cette vision du déploiement ferroviaire tel qu'annoncé dans le Plan Iris 2 ? Dans la mesure où l'on annonce à nouveau la reprise du groupe de travail RER, c'est le moment de se battre.

Enfin, à l'instar de ce qui s'est fait en Wallonie où une étude avait été commandée au bureau Tritel, une liste de demandes Bruxelloises en matière de desserte SNCB a-t-elle été établie de façon à ce que nous ayons notre cahier de revendications, ce qui pourrait nous donner plus de poids dans les discussions ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Les gares SNCB et les liaisons ferroviaires intrabruxelloises contribuent grandement à la mobilité dans Bruxelles. Malheureusement, la SNCB s'intéresse davantage aux liaisons longues distances qu'aux liaisons locales. Le gouvernement bruxellois doit continuer à souligner auprès de la SNCB le rôle important de ces dernières et des 31 gares SNCB présentes sur son territoire.*

J'ai déjà soumis des suggestions en ce sens à votre collègue, la ministre Grouwels, entre autres sur le plan de l'information. Par exemple, les panneaux d'affichage des délais d'attente pour le métro, le tram et le bus, pourraient également indiquer les heures de passage des trains, moyennant une simple adaptation technique.

Par ailleurs, la STIB pourrait publier sur son site

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De NMBS-stations en de treinverbindingen binnen Brussel kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de mobiliteit in Brussel. Jammer genoeg hebben de Brusselaars niet alle elementen in handen en is de NMBS niet echt een enthousiaste partner. De NMBS heeft meer belangstelling voor de lange afstanden dan voor de korte afstanden of de lokale verbindingen. Het is belangrijk dat de Brusselse regering er bij de NMBS op blijft wijzen welke belangrijke rol zij kan spelen. Er zijn 31 NMBS-stations in Brussel. De sporen en de treinen zijn er. Het volstaat om die treinen te laten rijden en ze zo goed mogelijk op het het openbaarvervoersaanbod van de MIVB te laten aansluiten.

Ik heb reeds een aantal suggesties gedaan aan uw collega, minister Grouwels, onder meer op het vlak van informatie. Aan de ingang van het station

internet ou dans ses brochures les horaires des trains, ce qui inciterait davantage de Bruxellois à utiliser ce mode de transport.

Il faut qu'ils se rendent compte que certains trajets sont beaucoup plus rapides lorsqu'ils sont effectués en train.

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

M. Aziz Albishari.- Je vais intervenir sur des aspects plus anecdotiques que la question de fond de Mme Delforge qui demande qu'on prenne en main l'ensemble de la problématique ferroviaire dans notre Région.

Je souhaite rappeler l'une de mes précédentes interpellations ici à Mme Grouwels et revenir sur des aspects plus ponctuels. Ainsi, concernant la signalétique, j'ai relevé il y a quelques mois le fait qu'à la gare de Bruxelles-Midi et à la gare de Bruxelles-Central, aucune signalétique n'aide le voyageur à accéder aux services de la STIB ni même à trouver les trajets piétonniers pour se rendre dans le centre-ville. Il s'agit pourtant de portes d'entrée internationales. Cela étant, ce n'est pas le problème des Bruxellois, mais des voyageurs externes arrivant à Bruxelles.

Simonis bijvoorbeeld, dat een knooppunt is van openbaar vervoer (metro-, tram-, bus- en spoorlijnen), is onlangs een informatiebord geplaatst met de aanduiding van de wachttijden voor de trams en de metro's. Men zou daar de informatie over het vertrekuur van de treinen kunnen toevoegen. Dat vraagt gewoon een technische aanpassing. Ik hoop dat mevrouw Grouwels werk zal maken van deze suggestie.

Daarnaast zou de MIVB op haar website of in haar brochures informatie kunnen geven over het aanbod van het treinverkeer in het gewest. De snelste manier om vanuit het stadscentrum naar Jette te gaan, is met de trein. Het traject tussen Brussel-Centraal en het station van Jette duurt hooguit tien minuten. Als de MIVB dergelijke informatie zou verstrekken, zouden er misschien meer Brusselaars geneigd zijn met de trein te reizen.

De Brusselaar wil soms ook niet weten dat er een bepaald aanbod bestaat. Soms weten mensen wel dat er een station is, maar zijn ze niet geïnteresseerd omdat ze denken dat ze veel langer onderweg zullen zijn dan in werkelijkheid het geval is. Dat moeten ze ontdekken, net zoals Brusselaars dat in Brussel moeten ontdekken. Ze moeten aangemoedigd worden, wat ook in de lijn ligt van wat u in september aangekondigd hebt.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Enkele maanden geleden heb ik reeds opgemerkt dat er noch in het Zuidstation noch in het Centraal Station signalisatie is die de reizigers de weg wijst naar de MIVB of naar wandeltrajecten in de richting van het stadscentrum.*

In september was ik verheugd te horen dat u de Brusselaars meer vertrouwd wilde maken met de mogelijkheden van de spoorwegen. Het probleem is dat de kleinere haltes niet erg opvallen. Panelen van 50 cm op 50 cm, met een witte B op een blauwe achtergrond duiden de treinhalte aan. Niemand, behalve de personen die zich in het station bevinden, beseft dat dit op een treinstation wijst. Ook in de buurt van het station zijn geen markeringen aangebracht. Ik vraag niet om die drie vreselijke kleurpotloden die de NMBS in alle stations van België heeft geplaatst, maar toch een

J'étais satisfait d'entendre votre intention en septembre de mieux faire connaître les possibilités ferroviaires au public bruxellois. Force est de constater qu'en matière de signalétique, la plupart des petits arrêts sans infrastructures, comme Bokstael ou Boondael, ne sont pas très visibles. C'est un panneau d'à peu près 50cm sur 50cm avec un B blanc sur fond bleu qui indique que l'on est à un arrêt SNCB. Qui, à part ceux qui se trouvent dans la station, voit que c'est un arrêt ferroviaire ? L'information sur la proximité de la gare n'est pas connue. Je ne fais pas une plaidoirie pour les trois horribles crayons colorés que la SNCB a placés dans toutes les gares du pays, qui ont coûté cher et dont personne ne saisit bien le sens, mais un minimum d'information s'impose à destination des Bruxellois.

J'espère que vous allez nous expliquer la façon dont vous procéderez pour diffuser cette information. Il faut faire savoir aux Bruxellois qu'il y a un arrêt près de chez eux et des horaires susceptibles de les intéresser. Aujourd'hui, cela fait complètement défaut et, ni la SNCB, ni Infrabel ne font leur travail pour favoriser le train dans Bruxelles. Comme le dit ma collègue, c'est une erreur, voire une faute, puisque les Bruxellois contribuent aussi au financement d'Infrabel et de la SNCB. On peut s'insurger contre ce déficit coupable d'information envers le public bruxellois.

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

M. Hervé Doyen.- L'interpellation de Mme Delforge est très intéressante. Nous sommes tous ici des députés, des bourgmestres, et nous avons des antennes un peu partout. Quand se tient une réunion, nous recevons des retours de hauts fonctionnaires d'Infrabel, de la SNCB, de l'administration régionale, etc.

Infrabel et la SNCB aiment à répéter : "Nous n'avons pas de demande très claire de la part de la Région bruxelloise. Nous ne comprenons pas exactement ce qu'elle veut". C'est interpellant !

Je vais essayer de prendre un exemple positif. J'ai le sentiment que, lorsque l'on entame une concertation avec Infrabel, il est possible d'obtenir des résultats. À Jette, nous avons une gare classée. Pour réussir le projet d'aménagement prévu dans et autour de la gare, et notamment le réaménagement de la place Cardinal Mercier, il était évident et

minimum aan signalisatie.

Brusselaars horen te weten of ze zich in de buurt van een treinstation bevinden en moeten de uurroosters kunnen raadplegen. Noch de NMBS, noch Infrabel doen een inspanning om in Brussel de trein te promoten. De Brusselaars staan toch ook in voor een deel van de financiering van de NMBS en Infrabel.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Als volksvertegenwoordigers, maar ook als burgemeesters krijgen we respons van topambtenaren van Infrabel, de NMBS, de gewestelijke administratie, enzovoort.*

Het is verontrustend dat Infrabel en de NMBS blijven herhalen dat ze geen concrete vraag hebben gekregen van het Brussels Gewest.

We kunnen wel snel tot resultaten komen met Infrabel. Zo was het onlangs nodig om met Infrabel te overleggen over het verbouwingsproject in en rond het beschermd station van Jette.

Uit die samenwerking blijkt dat Infrabel toch een aanzienlijke hoeveelheid middelen heeft ingezet voor dit Beliris-project. Infrabel wil het station renoveren en tegelijk een nieuw tractiestation bouwen. Bovendien heeft Infrabel reeds alle

nécessaire qu'Infrabel, responsable des infrastructures de la future gare RER et de la gare existante, soit à la table de concertation.

Dans cette collaboration, il s'est avéré qu'Infrabel a amené des moyens considérables pour participer à ce projet Beliris et communal. En effet, Infrabel a l'intention de rénover la gare et de construire dans le cadre de ce chantier une nouvelle station de traction. Infrabel a par ailleurs rénové tous les quais ainsi que les aubettes classées qu'il a dû démonter et remonter à l'identique. En plus des moyens Beliris et communaux, l'apport financier d'Infrabel est considérable.

Par cet exemple positif, je voulais signifier que, quand le gestionnaire d'infrastructure du réseau ferroviaire belge reçoit un message clair, il est prêt à s'investir.

En ce qui concerne toutes les autres gares bruxelloises, les hauts responsables d'Infrabel me disent que l'administration ne leur demande rien et qu'ils reçoivent des avis contradictoires.

Or il semble qu'il y ait un accord de gouvernement qui parle de la création de 17 nouvelles gares pour arriver à 36. Du côté de la SNCB, on parle de 8 nouvelles gares et de pas une de plus. La communication ne semble pas très bien fonctionner.

Cela vaut d'autant plus la peine d'entrer dans une négociation forte avec Infrabel, indépendamment du droit que nous avons de récupérer nos investissements, pour les besoins de mobilité en Région bruxelloise. Chacun sait que la jonction Nord-Midi est saturée et que certains trains sont supprimés en conséquence de cette saturation. Pourtant, la possibilité de dédoublement de la jonction existe sur le front Est de la Région de Bruxelles-Capitale et notamment à travers la commune sans doute la plus mal desservie en transports publics : Schaerbeek.

Il y a là un potentiel de développement exceptionnel, dans le cadre duquel on doit se demander ce qu'on fera demain de la place Verboeckhoven, de Josaphat, etc. Développer les infrastructures existantes implique un changement de culture. Il faudra qu'un jour, la SNCB cesse de se comporter comme une agence fédérale visant à amener le matin un maximum de gens dans le

perrons, alsook de beschermde wachthuisjes gerenoveerd.

Als de vraag duidelijk is, wil Infrabel zich dus wel inzetten.

Wat betreft de andere stations in Brussel, beweert de top van Infrabel dat de administratie haar niets gevraagd heeft en dat ze tegenstrijdig advies ontvangt.

Het regeerakkoord omvat nochtans de creatie van zeventien stations. De NMBS spreekt dan weer van niet meer dan acht nieuwe stations. Er is hier duidelijk een communicatieprobleem.

Het loont dus de moeite om te onderhandelen met Infrabel. Iedereen weet dat de noord-zuid-verbinding oververzadigd is. Sommige treinen worden hierdoor al afgeschaft. Wel bestaat de mogelijkheid om de verbinding op te splitsen ter hoogte van de gemeente Schaarbeek. Daar kan het treinverkeer ook beter.

De NMBS moet beseffen dat ze niet enkel de pendelaars van buiten Brussel dagelijks naar en uit de stad moet vervoeren, maar dat ook tienduizenden Brusselaars kunnen gebruikmaken van haar diensten.

centre des villes pour les en extraire le soir et les ramener à leur campagne. La SNCB peut aussi être un agent de mobilité intrarégionale, déplaçant chaque jour des dizaines de milliers de Bruxellois.

M. Aziz Albishari.- Une vision urbaine.

M. Hervé Doyen.- C'est une vision de la ville, et elle ne s'oppose pas aux services que peuvent rendre les futures lignes RER qui, de leur côté, ont quand même bien du mal à démarrer.

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

M. Philippe Close.- À propos du RER, on attend depuis longtemps que la Région se positionne.

À propos de certains dossiers comme l'utilisation de stations peu utilisées - je pense à Bruxelles-Chapelle ou à Bruxelles-Congrès - Infrabel a plutôt été un facteur débloquant alors que les contacts étaient un peu compliqués avec le Holding SNCB. Infrabel ne s'est montré réticent qu'à propos des mesures de sécurité - pour éviter un incendie, on a dû déplacer certains ateliers de Recyclart -, ce qu'on peut comprendre dans la mesure où un incendie sur la jonction serait une catastrophe. Je rejoins donc ce que dit M. Doyen.

Je signale, même si les structures ne sont pas les hommes et inversement, qu'Infrabel est dirigé depuis quelques années par un Bruxellois, Luc Lallemand.

Dans les réunions auxquelles j'ai assisté, j'ai pu constater qu'Infrabel demande une position claire de la part du gouvernement régional.

Il n'y a actuellement pas le budget pour l'extension de la jonction, mais cette extension aura lieu. Quelle sera-t-elle ? Décidera-t-on, comme dans les années 50, de subir une jonction qui sera une cicatrice urbaine que nous mettrons des années à résoudre ou inclurons-nous cette jonction à un projet de ville ? En tant que secrétaire d'État à la mobilité, avec tous vos collègues, dans la mesure où cela dépasse votre secrétariat d'État, il faut que vous déterminiez ce que veut la Région.

Le budget pour cette jonction se débloquera, mais certainement pas avant trois ans.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Een stedelijke visie.*

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Een stedelijke visie die bovendien niet in strijd is met de diensten van de toekomstige GEN-lijnen die maar moeilijk van start geraken.*

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close *(in het Frans).- We wachten al lang op een standpunt van het gewest over het GEN.*

Over de weinig gefrequenteerde treinhaltes verliepen de gesprekken met Infrabel veel vlotter dan met de NMBS-Holding. Infrabel is dan weer terughoudend in verband met de veiligheids-maatregelen, wat begrijpelijk is. Ik sluit mij hier-over aan bij de heer Doyen.

Overigens wordt Infrabel sinds enkele jaren bestuurd door een Brusselaar, de heer Luc Lallemand.

Infrabel vraagt een duidelijk standpunt van de Brusselse regering.

Momenteel is er geen budget voor de uitbreiding van de noord-zuidverbinding, maar die uitbreiding zal er wel komen. Hoe zal ze eruitzien? Komt er opnieuw een litteken in het stadsweefsel, zoals in de jaren vijftig, of verwerken we de verbinding in een stadsproject? Als staatssecretaris voor Mobiliteit moet u een standpunt mee helpen bepalen.

Het zal zeker nog drie jaar duren voor er een budget komt voor de verbinding.

De stations van Antwerpen en Luik zijn prachtig gemoderniseerd. Ook het Noordstation en het Centraal Station zijn onder handen genomen. Waar blijft het Zuidstation? Het architecturale project van de Holding is niet ideaal, want eerst moet de buurt aangepakt worden.

Het is een goede zaak dat de regering een aantal colloquia heeft georganiseerd. Onlangs was er nog

Quant aux gares, si la gare de Liège et la gare d'Anvers ont été (magnifiquement) réalisées, nous attendons bizarrement encore pour la gare de Bruxelles-Midi. La gare de Bruxelles-Central a eu sa rénovation, la gare du Nord un peu, mais l'on ne peut pas dire que la gare du Midi soit un monument en termes d'architecture. Le projet architectural du Holding n'est toutefois pas ce que je préconise, parce que j'estime qu'il faut d'abord traiter les abords.

Le gouvernement a pris une bonne initiative en lançant une série de colloques. Il y a environ trois mois, l'un d'eux regroupait une centaine de participants malgré un thème très pointu, relatif aux directions à prendre par rapport à l'extension.

Si l'on ne dit pas ce que l'on veut, on risque de se voir imposer des choix quand l'argent se débloquera. Le vrai débat serait de se demander quels types de navetteurs nous voulons par rapport à une jonction et quelles compensations pour les gens qui y habitent.

Il faut favoriser le train qui est un moyen de transport très rapide. À titre d'exemple, aucun métro ne pourrait parcourir la distance entre Uccle-Calevoet et la gare de Bruxelles-Central aussi vite que le train (12 minutes).

Il est urgent d'organiser des tables rondes réunissant tous les professionnels bruxellois de l'urbanisme. Le gouvernement ne pourra pas décider seul. Un large débat public doit être ouvert sur ce dossier. Les plans qui nous sont proposés sont totalement insuffisants. L'alternative est la suivante : extension en souterrain ou extension en largeur, en créant une grande cicatrice urbaine. Quelques ingénieurs semblent y croire.

J'apprécie l'idée d'organiser des colloques, mais un vrai groupe de travail doit être créé, réunissant majorité et opposition. Prenons l'exemple de la gare de Liège. Il y a vingt ans, les partis politiques ont décidé de construire une nouvelle gare des Guillemins, et ils l'ont obtenue. Je suis ébahi par la force de mobilisation des pouvoirs publics d'Anvers ou de Liège, et par le pouvoir de division des autorités bruxelloises.

Ce projet fondamental doit faire l'objet d'un plan de grande ampleur. Les colloques étaient intéressants, mais pour 2014-2015, nous devrons avoir opéré un

een over de uitbreiding, met een honderdtal deelnemers.

Als de regering nu geen keuzes maakt, zal ze misschien geen keuze meer hebben als de middelen vrijgegeven worden. We moeten weten welk soort pendelaars we willen aantrekken en welke compensaties mogelijk zijn voor de buurtbewoners.

We moeten de trein aanprijzen als een snel vervoermiddel. Geen enkele metro kan de afstand van Ukkel-Kalevoet tot Brussel-Centraal even snel afleggen als de trein (12 minuten).

Er moeten dringend rondetafelgesprekken komen met de professionelen uit de bouw- en stedenbouwkundige sector. Een breed openbaar debat is nodig. De voorgelegde plannen zijn ruim onvoldoende. Een alternatief is een ondergrondse uitbreiding of een verbreding, maar die zou dan weer een litteken vormen in het stedelijk weefsel.

Colloquia zijn goed, maar er moet een echte werkgroep komen, die meerderheid en oppositie verenigt. De stations van Luik en Antwerpen tonen aan waartoe alle partijen samen in staat zijn.

Een grootschalig plan is nodig. Tegen 2014-2015 moeten we een keuze gemaakt hebben. Aan de stervorm van het netwerk van de NMBS kunnen we weinig veranderen. We moeten wel oplossingen en compensaties vinden om ons stadsproject toch te doen slagen.

We moeten een tijdsschema opstellen dat gebaseerd is op een gemeenschappelijke visie van alle partijen op de trein in de stad.

choix. Le réseau de la SNCB est conçu en étoile et nous pourrons difficilement le changer. Trouvons les bonnes solutions et compensations pour réussir notre projet de ville.

Nous devons fixer un calendrier qui repose sur une vision commune de ce que doit être le train dans la ville, au-delà des clivages politiques.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- La Région de Bruxelles-Capitale travaille actuellement à l'élaboration de la vision régionale du déploiement ferroviaire. Une première ébauche est discutée pour l'instant au sein de l'administration. Celle-ci sera traduite dans une note, qui sera présentée au gouvernement d'ici peu.

Les membres du gouvernement s'accordent sur la vision à développer, en particulier pour ce qui concerne le RER, que tous envisagent comme un mode de déplacement à l'intérieur de la Région. Cette vision n'est malheureusement pas entièrement partagée par les responsables d'Infrabel et de la SNCB, ni par les autres Régions, qui défendent une position opposée à la nôtre en privilégiant les liaisons longue distance.

(poursuivant en néerlandais)

Cette note prendra notamment en considération les temps de parcours imbattables à l'intérieur de la Région comme le démontrent les liaisons entre le centre et Jette ou Uccle.

(poursuivant en français)

Dans l'accord de gouvernement, on a dit vouloir des gares en plus. L'étude réalisée dans le cadre de Brussels Studies peut nous aider à revoir notre position sur certaines propositions de gares. Mais la vraie discussion, c'est que ces gares et ces déplacements en train à l'intérieur de Bruxelles ne s'inscrivent pas dans le cadre de la politique du RER, qui est surtout vue par les autres acteurs comme un moyen d'arriver à Bruxelles.

Si, de votre côté, vous considérez que notre point de vue n'est pas assez clair, nous le renforcerons, car c'est notre intérêt. Mais je ne pense pas que la

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Het Brussels Gewest werkt momenteel aan een gewestelijke visie op de uitbreiding van het spoorwegennet. Een eerste ontwerp wordt momenteel door de administratie besproken en zal binnenkort aan de regering worden voorgelegd.*

Alle regeringsleden zijn het erover eens dat de trein, en met name het GEN, een belangrijk verplaatsingsmiddel binnen Brussel moet worden. Die visie wordt helaas niet gedeeld door Infrabel, de NMBS, en de andere gewesten, die de lange trajecten bevoorrechten.

(verder in het Nederlands)

Er is inderdaad verwezen naar de korte reistijden waarvan nu al binnen Brussel gebruik kan worden gemaakt. Zo is er het voorbeeld van Jette, maar ook vanuit Ukkel kan naar het centrum van Brussel op minder dan tien minuten worden gereisd. Dat zijn zo goed als onklopbare snelheden.

(verder in het Frans)

Het regeerakkoord pleit voor bijkomende stations. Het onderzoek van Brussels Studies zal ons er misschien toe aanzetten om ons standpunt over bepaalde voorstellen van stations te herzien. De kern van het debat is evenwel dat die stations en treinverbindingen binnen Brussel niet aansluiten bij het GEN, dat door de andere partners vooral wordt gezien als een middel om Brussel te bereiken.

Als u oordeelt dat ons standpunt niet duidelijk genoeg is, zullen wij dat versterken. Dat lijkt mij evenwel de discussie niet te zijn: wij zijn het eens over de grote principes.

Uiteraard hebben wij niet alleen aandacht voor de

discussion soit là : nous sommes d'accord sur les grands principes.

Nous ne parlons pas uniquement de nouvelles gares, mais aussi de celles qui existent déjà et pour lesquelles nous avons convenu d'établir des mesures de valorisation. Beaucoup de gens ne savent même pas qu'ils habitent à proximité d'une station. Dans ce cadre, une initiative visant à valoriser l'offre de la SNCB à Bruxelles, dotée d'un budget de 500.000 euros, a été décidée lors du dernier comité de coopération Beliris. Ces moyens ne seront pas utilisés pour une campagne, mais plutôt pour une étude dont l'objectif sera de définir un ensemble d'actions concrètes à mener pour augmenter l'utilisation, par les Bruxellois, du réseau ferroviaire actuel et de l'offre complémentaire attendue dans un proche avenir.

Pour ce faire, il est d'abord nécessaire de définir les liaisons interurbaines où l'offre ferroviaire présente le meilleur attrait et où une demande de transports existe. La promotion de ces liaisons se fera via une amélioration de la visibilité des stations, des opérations de promotion et de communication, l'amélioration des chemins de la gare, de l'intermodalité avec la STIB, les TEC, De Lijn, les taxis, Cambio, Villo... Les correspondances seront, elles aussi, améliorées en termes d'horaires et de confort. On définira les besoins en équipements complémentaires dans et aux abords des gares, en matière de signalisation directionnelle en voirie, etc.

(poursuivant en néerlandais)

Le nouveau contrat de gestion de la STIB devra prévoir la coordination avec les autres opérateurs de transports publics actifs à Bruxelles et dans son hinterland afin de mettre en œuvre une information et une communication intégrée sur les différents réseaux et de travailler sur les pôles d'échanges multi-opérateurs.

Cela suppose bien entendu que la STIB considère le train comme un mode de transport à part entière pour le transport intrabruxellois.

(poursuivant en français)

À cet effet, la STIB participe activement au comité de pilotage et au groupe opérationnel institué par la convention RER et veille, notamment, à la

nieuwe stations, maar ook voor de bestaande stations. Die moeten worden opgewaardeerd. Veel mensen weten niet dat ze dicht bij een station wonen.

Tijdens het laatste samenwerkingscomité van Beliris is 500.000 euro vrijgemaakt om het NMBS-aanbod in Brussel op te waarderen. Die middelen zullen voor een studie worden aangewend. Die studie moet bepalen welke concrete acties er kunnen worden gevoerd om de Brusselaars ertoe aan te zetten om vaker gebruik te maken van het spoorwegaanbod.

Hiertoe moeten wij eerst bepalen welke intra-stedelijke verbindingen het aantrekkelijkst zijn en waar er een verplaatsingsbehoefte is. Vervolgens moeten wij die verbindingen promoten door de zichtbaarheid van de stations te vergroten, de intermodaliteit met de MIVB, TEC, De Lijn, de taxi's, Cambio en Villo te waarborgen, de aansluitingen te verbeteren, extra voorzieningen in en aan stations aan te bieden, de bewegwijzering op de openbare weg te verbeteren, enzovoort.

(verder in het Nederlands)

Het nieuwe beheerscontract van de MIVB zal rekening moeten houden met de coördinatie met de andere openbare vervoersmaatschappijen die actief zijn in Brussel en haar hinterland, om de informatieverstrekking op de verschillende netten te integreren en de onderlinge communicatie te verbeteren. Zeker op de punten waar de verschillende operatoren samenkomen, moeten ze zichtbaarder en beter op elkaar afgestemd zijn.

Als er bijvoorbeeld een gewestelijk expressnet is binnen Brussel, zou het dwaas zijn om ook een bus te laten rijden op ongeveer hetzelfde traject. Er zijn nog genoeg andere behoeften qua openbaar vervoer om die bussen en trams op andere plaatsen te kunnen gebruiken. De MIVB moet de trein dan natuurlijk wel als een volwaardig vervoersmiddel beschouwen voor het vervoer binnen Brussel. Dat moet tot uiting komen in het nieuwe beheers-contract.

(verder in het Frans)

De MIVB neemt actief deel aan het stuurcomité en de operationele groep voor het GEN. Zij ziet toe op de vaststelling van een strategie voor het beheer

définition et à la mise en œuvre d'une stratégie pour ce qui concerne la gestion des points d'arrêts non gardés (PANG) et des stations intermodales, ainsi qu'à la définition de leurs standards de qualité et de performance (visibilité, confort, information et sécurité, etc.) et au développement, dans le cadre du projet de métro nord-sud, de pôles intermodaux de qualité, particulièrement à Bordet et au croisement du métro avec la ligne 161 (avenue Voltaire).

La valorisation des gares est prise en compte dans les différents documents de planification au niveau communal (Plan communal de mobilité et Plan communal de développement) et local (PPAS) auxquels la Région est systématiquement associée.

(poursuivant en néerlandais)

La mise en place d'un nouveau gouvernement fédéral en décembre dernier a relancé le processus de concertation entre les autorités fédérales et les entités fédérées et les divers éléments constituant le groupe SNCB. Jusqu'alors, ces contacts avaient plutôt lieu de manière informelle et bilatérale. Des positions ont peut-être été adoptées dans ce cadre, qui divergent des positions officielles que le groupe de pilotage de la convention RER ou le comité de concertation confirmera.

L'expertise ferroviaire de l'administration sera renforcée grâce au plan de recrutement récemment approuvé par le gouvernement.

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

Mme Céline Delforge.- Vos réponses sont satisfaisantes sur le volet de la mise en évidence et de l'information relative à la desserte existante de la SNCB. La SNCB et Infrabel semblent effectivement ne pas avoir en vue la desserte intrabruxelloise et conçoivent plutôt le RER comme un moyen de transporter les navetteurs au quotidien.

La note qui est en préparation au sein du gouvernement permettra de préciser les intentions de la Région de Bruxelles-Capitale par rapport au RER. Elle mettra fin aux allégations de certains, selon lesquelles "on ne sait pas ce que veut

van de onbewaakte stopplaatsen en de intermodale stations, de vaststelling van hun kwaliteits- en prestatienormen (zichtbaarheid, comfort, informatie en veiligheid) en de ontwikkeling van kwaliteitsvolle intermodale polen in het kader van het metroproject Noord-Zuid.

Met de opwaardering van de stations wordt rekening gehouden in de gemeentelijke mobiliteits- en ontwikkelingsplannen en in de bijzondere bestemmingsplannen, waarbij het gewest systematisch wordt betrokken.

(verder in het Nederlands)

Vóór de formatie van de federale regering waren de contacten tussen de federale overheid en de verschillende entiteiten van de NMBS-groep beperkt en verliepen ze eerder op informele en bilaterale wijze. In het kader van die contacten zijn er misschien standpunten ingenomen die niet overeenstemmen met de officiële standpunten die de stuurgroep of het overlegcomité zullen bevestigen. Het aantreden van de nieuwe federale regering in december vorig jaar heeft het overlegproces tussen de federale overheid en de deelstaten nieuw leven ingeblazen. Zo zal het stuurcomité van de GEN-overeenkomst zijn activiteiten op 27 januari 2012 hervatten.

Dankzij het nieuwe aanwervingsplan van de regering zal de spoorwegexpertise van de administratie worden versterkt.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De NMBS en Infrabel lijken inderdaad niet veel aandacht te hebben voor de bediening binnen Brussel.*

De nota waaraan de regering momenteel werkt zal de doelstellingen van het Brussels Gewest inzake het GEN verduidelijken en een einde maken aan de beweringen dat Brussel geen duidelijke vragen stelt.

In deze commissie debatteren we vandaag zonder te vervallen in het politieke spelletje van oppositie tegen meerderheid. Zou het op termijn niet

Bruxelles".

Nous avons renoué aujourd'hui avec une tradition propre à cette commission, qui consiste à pouvoir mener des débats de fond sous la forme d'un véritable échange sans entrer automatiquement dans un jeu de l'opposition contre la majorité. Ne serait-il pas possible à terme, dans une réflexion plus large, de retravailler sur la base de recommandations unanimes de cette commission, sans court-circuiter le travail mené par ailleurs ?

Nous n'avons pas le temps de la réflexion pour toute une série d'exigences. La note du gouvernement est l'outil adéquat sur ce point. Au-delà de la question du RER, nous devons rester extrêmement vigilants quant aux intentions actuelles de la SNCB au sujet du réseau existant. En effet, les annonces de fermeture de certaines lignes ou de certaines gares se succèdent, alors que celles-ci sont des outils très importants en termes de mobilité intrabruxelloise. La SNCB et Infrabel ne semblent pas se préoccuper des demandes bruxelloises. Il importe dès lors que nous les fassions clairement entendre.

Notre priorité n'est pas d'avoir une gare signée Calatrava sur le territoire de notre Région ! C'est celle du confort, de l'accessibilité et de la facilité d'accès aux transports en commun pour tous, dans tous les quartiers.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je suis d'accord avec vous et j'espère que nous ne devrons pas attendre 20 ans pour avoir notre gare signée Calatrava.

Plus sérieusement, je pense que le rail est structurant pour le développement de la ville. C'est la raison pour laquelle nous désirons faire en sorte que les fruits de ce débat soient inscrits au cœur du PRDD afin que celui-ci soit volontariste en la matière.

- L'incident est clos.

mogelijk zijn om te werken op basis van een unaniem advies van de commissie?

Verder moeten we op onze hoede blijven voor de plannen die de NMBS heeft voor het spoornet. Het gerucht doet immers de ronde dat sommige lijnen of opeenvolgende halten worden afgeschaft, terwijl die net essentieel zijn voor de mobiliteit in Brussel. De NMBS en Infrabel lijken zich daar niets van aan te trekken. Wij moeten hen ons standpunt duidelijk maken.

We hebben geen nood aan een station van de hand van Calatrava. We moeten in de eerste plaats denken aan een gemakkelijke toegang tot het openbaar vervoer vanuit alle wijken.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik sluit mij volledig aan bij mevrouw Delforge en hoop dat we geen twintig jaar moeten wachten op een Calatrava-station.*

Het spoorwegnet is erg belangrijk voor de ontwikkeling van een stad. Daarom moeten de uitgangspunten van dit debat zeker worden opgenomen in het GPDO.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE

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

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 "les politiques de partenariats et d'encouragement au covoiturage pour particuliers et entreprises bruxelloises".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je souhaiterais vous interroger sur l'état des lieux des différentes politiques régionales entreprises depuis l'adoption du Plan Iris 2 en matière de covoiturage. Je précise d'emblée que j'aborderai ici la question du covoiturage dans un cadre bien plus large que le spectre habituel de focalisation sur le développement du système Cambio.

Je veux parler des politiques de partenariat et d'encouragement au covoiturage, des systèmes de voitures partagées pour particuliers et entreprises bruxelloises. En dehors du "carsharing" classique, je pense au covoiturage qui consiste en l'utilisation conjointe de véhicules particuliers par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers, et à l'auto-stop encadré lorsque piétons et automobilistes s'inscrivent dans un réseau d'utilisateurs et se présentent mutuellement un signe de reconnaissance. Je songe notamment aux voitures à plusieurs (VAP).

À ce titre, il me semble opportun de revenir sur le chapitre 4.3 du Plan Iris 2 consacré aux systèmes de voitures partagées, qui dressait des axes stratégiques et des actions programmées dans ce

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw d'Ursel.

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 samenwerkingsverbanden en de steunmaatregelen voor het autodelen voor particulieren en Brusselse ondernemingen".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Ik wil de stand van zaken kennen van de maatregelen die genomen zijn inzake autodelen sinds de goedkeuring van het Iris 2-plan.*

Buiten het klassieke carpoolen bestaan nog andere systemen van autodelen. Particulieren en ondernemingen delen bijvoorbeeld hun auto. Vriendelijk Anders Pendelen (VAP) stelt een carpoolingsysteem voor in de vorm van omkaderde autostop, waarbij voetgangers en automobilisten zich aansluiten bij een gebruikersnet.

Hoofdstuk 4.3 van het Iris 2-plan gaat over strategieën en actieplannen om autodeelsystemen te promoten. Het gewest stemt haar beleid concreet af op de ontwikkeling en uitbreiding van het Cambiosysteem.

Daarnaast worden nog twee denksporen vermeld. Ten eerste zal bij het parkeerbeleid bijzondere aandacht gaan naar gereserveerde parkeerplaatsen voor gedeelde auto's. Ten tweede zal het gewest de activiteiten van Taxistop steunen. Hoe zit het met deze denksporen?

domaine. Très concrètement, la Région axe sa politique essentiellement autour des activités relatives au système Cambio : le développement du réseau des stations, les nouveaux équipements, l'intégration de nouvelles flottes, le partenariat accentué avec le réseau des arrêts de la STIB et l'étude de typologie de la clientèle.

À côté du développement du système Cambio, deux pistes sont mentionnées : premièrement, dans le cadre de la politique de stationnement, un accès privilégié sera réservé aux véhicules partagés. Deuxièmement, la Région donnera son appui au système de covoiturage par un soutien aux activités de Taxistop. Sur ces deux points, je souhaiterais savoir où en est la Région depuis 2010.

Pour prendre une perspective plus large, touchant au covoiturage entre le domicile et le lieu de travail, l'enquête Belgium Daily Mobility (Beldam) de 2005 et 2008, qui constitue l'un des grands outils de données statistiques de la mobilité utilisés par la Région, mettait en lumière quelques données intéressantes sur les mesures en faveur du covoiturage existant au sein des unités d'établissement situées en Région bruxelloise : 7% des unités indiquent qu'un covoiturage est organisé en interne ; 8,7% des unités d'établissement disent avoir adhéré à une banque de données de covoiturage ; 7,7% diffusent des informations sur le covoiturage ; 4,5% ont des places de stationnement réservées au covoiturage et enfin 3,3% ont un système d'assurance du retour à domicile des utilisateurs du covoiturage.

La première leçon intéressante à tirer de ces chiffres est qu'ils indiquent une baisse entre 2005 et 2008 de l'adhésion à une banque de données, ainsi qu'une baisse de la diffusion d'information et de l'existence du système d'assurance du retour à domicile pour les utilisateurs du covoiturage.

D'autre part, il ressort qu'il s'agit précisément des deux types de mesures, avec l'existence de places de parking réservées, qui incitent le plus à utiliser le covoiturage. Il sera instructif de mettre ces données en relation avec celles de la nouvelle enquête Beldam.

Du côté du covoiturage destiné aux particuliers ou des solutions mixtes B2B ou B2C, il existe environ une dizaine de systèmes liés à des bases de données de covoiturage, dont quelques-uns se taillent la part

Over het autodelen tussen werk- en woonplaats publiceerde de enquête Belgium Daily Mobility (Beldam) over de periode van 2005 tot 2008 interessante gegevens. In 7% van de gevallen wordt de carpooling intern georganiseerd, 8,7% van de ondernemingen is toegetreden tot een gegevens-bank voor het autodelen, 7,7% stelt hierover zelf informatie ter beschikking, 4,5% beschikt over gereserveerde parkeerplaatsen voor autodelen en 3,3% van de carpoolers hebben een verzekerings-systeem dat hen naar huis brengt.

Tussen 2005 en 2008 is het aantal aansluitingen bij een gegevensbank blijkbaar gedaald en ook van de informatiekanalen en de verzekering werd minder vaak gebruikgemaakt.

Het betreft maatregelen die het autodelen bevorderen.

Er bestaan een tiental autodeelsystemen voor particulieren en gemengde oplossingen. Het daadwerkelijke gebruik van een systeem bewijst natuurlijk zijn succes. Cambio en Zen Car hebben steun ontvangen van het gewest, de MIVB en de Gewestelijke Investeringsmaatschappij van Brussel. Kids' Pooling kreeg steun van Brussel-Stad en Carpoolplaza van Leefmilieu Brussel.

Het VAP-systeem ontving steun na een project-oproep. Het is in enkele Brusselse gemeenten uitgeprobeerd. Daarna is het wegens gebrek aan interesse naar Wallonië uitgeweken.

Recent nog is het Doodle carpoolsysteem in de sociale media verschenen. Ook CoCar van het Vlaams Instituut voor Mobiliteit is nieuw.

Er worden heel wat oplossingen aangeboden, maar systemen die de fiscale kaart trekken en zich snel aan de behoeften aanpassen, kennen het meest succes.

Welke maatregelen neemt het gewest om naast het Cambiosysteem, autodelen voor particulieren en bedrijven aan te moedigen?

Wordt er ook overlegd tussen de minister van Financiën, de minister van Economie en uzelf? Tot welke oplossingen zijn jullie gekomen?

Heeft het gewest op basis van de VAP-ervaring opnieuw projectoproepen gelanceerd?

du lion. Cependant, le taux d'utilisation active constitue, au-delà des chiffres d'inscription, le véritable indicateur pour mesurer le phénomène. Certains systèmes ont bénéficié d'un soutien de nature diverse, qu'il s'agisse d'un soutien financier et infrastructurel tel que Cambio et Zen Car (par la Région, la STIB et la Société régionale d'investissement de Bruxelles), d'un soutien informatif tel que Kids' Pooling (par la commune de Bruxelles-Ville) et Carpoolplaza et sa solution pour entreprises Taxistop (par Bruxelles Environnement).

Enfin, le système VAP avait bénéficié d'un soutien suite à un appel à projets de la Région en 2005 et s'était implanté dans quelques communes, avant de finalement se retrancher en Région wallonne en raison du manque de succès de l'initiative dans notre Région. Très récemment, on signalera encore le nouveau concept "doodle" du covoiturage, intégré aux applications de réseaux sociaux et proposé par Djengo - une nouvelle piste en plein développement - et l'initiative CoCar du Vlaams Instituut voor Mobiliteit qui mise sur des interfaces d'information en temps réel très développées.

On le voit, le panorama de solutions est a priori assez large, même si un coup d'œil plus approfondi montre qu'au-delà des variétés de concepts, la promotion adéquate du système, sa capacité d'adaptation sociétale et commerciale, en ce compris sa capacité à intégrer une offre d'information liée à la fiscalité du covoiturage - un aspect trop méconnu du dossier - et les possibilités de connexions à l'infrastructure, sont les piliers qui reviennent dans les solutions les plus convoitées.

Quels sont aujourd'hui, en dehors des mesures liées au système Cambio, les différentes mesures développées par la Région afin d'encourager le covoiturage, tant au niveau de la mobilité des particuliers que de la mobilité des entreprises ?

Existe-t-il une concertation intrarégionale entre le ministre des Finances, le ministre de l'Économie et vous-même sur ce sujet ? Quelles pistes ont-elles été développées conjointement ?

La Région a-t-elle relancé des appels à projets de voitures partagées plus calibrés sur la base de l'expérierce VAP ?

La Région travaille-t-elle en concertation avec

Werkt het gewest samen met Brussels Entreprises Commerce and Industry (BECI) of de federale overheid om de fiscale voordelen van het autodelen voor bedrijven optimaal te verspreiden?

Voorziet het Parkeerplan naast de Cambio-parkeerplaatsen ook in andere gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers?

Brussels Entreprises Commerce and Industry (BECI) ou avec le pouvoir fédéral concernant l'optimisation de la diffusion d'informations relatives au volet fiscal du covoiturage d'entreprise ?

Enfin, un volet spécifique du Plan stationnement répond-il à la question des emplacements pour voitures partagées, hors emplacements réservés au système Cambio ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Précisons d'abord ce que l'on entend par les termes "covoiturage" et "voitures partagées". Le covoiturage ou "carpooling" consiste à partager son véhicule personnel avec d'autres usagers pour effectuer un trajet commun. Ce covoiturage peut se faire par l'intermédiaire d'un opérateur mettant en relation les personnes désireuses de le pratiquer (Taxistop, Carpoolplaza) ou de manière plus légère (VAP). La voiture partagée, appelée aussi "autopartage" ou "carsharing", consiste à mettre à la disposition d'individus un parc de véhicules pouvant être utilisés ponctuellement. La voiture partagée, mise à disposition par un opérateur (Cambio, Zen Car) remplace donc la voiture personnelle.

L'activité de Cambio s'est fortement développée ces deux dernières années, avec la création de nouvelles stations. Il y a désormais 82 stations contre une soixantaine en 2010. De son côté, l'offre de Zen Car est actuellement de 5 stations opérationnelles. Par ailleurs, les autorisations liées à l'occupation de la voirie ont été délivrées pour la création de 5 autres stations.

Comme indiqué dans le Plan Iris 2, la Région appuie le système de covoiturage par un soutien aux activités de Taxistop dont la mission de base est la promotion du covoiturage de manière générale. Dans le cadre de cette mission, Taxistop développe des outils de communication tant à destination des entreprises que des particuliers : outils informatiques, campagnes de sensibilisation, participation à la formation de conseillers en mobilité, etc.

Taxistop travaille par ailleurs au développement de ses outils informatiques (la base de données Carpoolplaza) et en crée de nouveaux, notamment

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Carpooling betekent dat iemand zijn persoonlijke wagen deelt met andere gebruikers die hetzelfde traject afleggen. Dat kan gebeuren via een bemiddelende organisatie, zoals Taxistop, Carpoolplaza en VAP. Carsharing of autodelen betekent dat een operator, zoals Cambio en Zen Car een wagenpark ter beschikking stelt van individuen die af en toe een wagen nodig hebben.*

De activiteit van Cambio is de jongste jaren sterk ontwikkeld. Er zijn nu 82 stations, tegen een zestigtal in 2010. Zen Car beschikt over vijf operationele stations en heeft vergunningen voor nog vijf meer.

Het gewest ondersteunt het carpoolen, meer bepaald via steun aan Taxistop, dat informatie en bewustmakingscampagnes richt tot ondernemingen en particulieren, mobiliteitsadviseurs helpt opleiden, enzovoort.

Taxistop ontwikkelde de gegevensbank Carpoolplaza en het platform Eventpool, voor carpooling naar evenementen.

De fiscaliteit speelt een belangrijke rol bij het aanmoedigen van carpoolen. Daarom onderhoudt Taxistop ook regelmatige contacten met de federale administratie over mogelijke fiscale stimuli.

Taxistop probeert ook het carpoolen te stimuleren binnen ondernemingen, in het kader van de mobiliteitsplannen. Samenwerking met BECI is daarvoor onontbeerlijk. Het gewest spreekt ook met BECI over allerlei thema's inzake mobiliteit: telewerk, leasing van fietsen, leveringen met elektrische fietsen, enzovoort.

Dynamisch carpoolen is een dienstverlening in real

avec la plateforme Eventpool pour le covoiturage dans le cadre d'événements, tout en en assurant leur promotion.

La fiscalité est un levier déterminant pour encourager la pratique du covoiturage. C'est pourquoi, dans le cadre de ses missions, Taxistop entretient régulièrement des contacts avec l'administration fédérale concernant les incitants fiscaux existants ou à développer.

Enfin, Taxistop fait un travail spécifique auprès des entreprises pour le développement du covoiturage en leur sein, notamment dans le cadre des Plans de déplacement d'entreprise. À cet égard, la collabaration avec BECI est incontournable. La Région entretient aussi des contacts ponctuels avec BECI dans le cadre de différentes thématiques en lien avec la mobilité : télétravail, leasing de vélos, livraisons en vélo électrique, etc.

Le covoiturage dynamique est un service en temps réel utilisant les technologies GPS et la téléphonie mobile. Il permet de rendre le covoiturage instantané, facile, peu planifié et sans beaucoup de contraintes. Son objectif est d'offrir une alternative plus souple au covoiturage traditionnel en permettant au covoiturer de trouver un véhicule quelques minutes avant son départ. La Région suit avec intérêt le développement de cette forme de covoiturage.

Le projet VAP n'a pas été abandonné en Région bruxelloise, puisqu'il fonctionne dans des communes de la deuxième couronne, avec des antennes à Auderghem et Watermael-Boitsfort, notamment. Il n'est actuellement pas soutenu financièrement par la Région. Néanmoins, celle-ci prendra connaissance avec intérêt du rapport d'activité 2011 de l'association.

Quant au plan de stationnement, la Région réfléchit à un cadre juridique visant à encadrer le fonctionnement du carsharing, en ce compris les emplacements sur la voirie, quel que soit l'opérateur.

Des contacts ont été pris avec le ministre Cerexhe à la suite de l'étude sur les retombées économiques liées au développement de la pratique du vélo en Région bruxelloise. Une étude similaire pourrait être envisagée sur l'impact du covoiturage. À ce jour, aucun contact n'a été pris avec le ministre des

time, die gebruikmaakt van gps en mobiele telefonie. Hiermee kun je spontaan en zonder veel planning carpoolen, wat veel meer mogelijkheden biedt dan het traditionele carpoolen. Het gewest volgt aandachtig de ontwikkeling hiervan.

Het VAP-project functioneert nog in de gemeenten van de tweede kroon, met steunpunten in Oudergem en Watermaal-Bosvoorde. Het wordt niet financieel gesteund, maar het gewest zal het activiteiten-rapport 2011 met aandacht lezen.

Het gewest denkt ook na over een juridisch kader voor carsharing, onder meer voor de mogelijkheid van gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg.

Ik heb contact opgenomen met de heer Cerexhe over de studie naar de economische gevolgen van het fietsgebruik. Een dergelijke studie kunnen we ook voeren over het carpoolen. Met de minister van Financiën heb ik nog niet gesproken. Fiscaliteit blijft immers een federale bevoegdheid.

finances, la fiscalité restant une compétence fédérale.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je suis bien consciente qu'il s'agit d'une compétence fédérale. La question était de savoir s'il pouvait y avoir une concertation malgré tout.

Cette absence de collaboration est un frein au développement du covoiturage. Les entreprises peuvent avoir recours aux initiatives de trajets entre le domicile et le lieu de travail. Cette possibilité est souvent méconnue et devrait être simplifiée. J'imaginais qu'en tant que secrétaire d'État à la simplification administrative, ce domaine vous toucherait.

Concernant les places de parking, nous vous soutenons à pousser la Région à une véritable réflexion pour favoriser les mobilités alternatives.

- L'incident est clos.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Ik weet dat dit een federale bevoegdheid is, maar er is toch enig overleg mogelijk?*

Het gebrek aan samenwerking remt de ontwikkeling van carpoolinitiatieven af. Bedrijven kunnen hierop een beroep doen voor het woon-werkverkeer. Die mogelijkheid wordt evenwel vaak miskend en zou moeten worden vereenvoudigd.

Wat de parkeerproblematiek betreft, moedigen wij het gewest aan om alternatieve mobiliteitsvormen te bevorderen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CÉCILE JODOGNE

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

concernant "les nouveaux actes de violence sur les véhicules de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PHILIPPE PIVIN,

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE

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

betreffende "het nieuw geweld tegen de MIVB-voertuigen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN,

concernant "les faits de violences survenus récemment sur le réseau de bus et de trams de la STIB".

M. le président.- À la demande conjointe des auteurs, les interpellations sont reportées à la prochaine réunion.

_____

betreffende "het recente geweld op het bus- en tramnet van de MIVB".

De voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de indieners, worden de interpellaties naar de volgende vergadering verschoven.

_____