



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 2 MAI 2012**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 2 MEI 2012**

—

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	7
- de M. Emmanuel De Bock	7
à M. Charles Picqué, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,	
et à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "le coût pour la Région bruxelloise de la prise en charge des abonnements scolaires".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Carla Dejonghe, M. Charles Picqué, ministre-président, M. Emmanuel De Bock.</i>	9
- 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 "l'évolution des modifications du Code de la route et des agents sanctionnateurs prévus par le code".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Philippe Pivin.</i>	15

INHOUD

INTERPELLATIES	7
- van de heer Emmanuel De Bock	7
tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
en tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de kost van de financiering van schoolabonnementen voor het Brussels Gewest".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Carla Dejonghe, de heer Charles Picqué, minister-president, de heer Emmanuel De Bock.</i>	9
- 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 wijzigingen van het verkeersreglement en de sanctionerende agenten waarin het reglement voorziet".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Philippe Pivin.</i>	15

- de Mme Danielle Caron	16	- van mevrouw Danielle Caron	16
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
et 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,		en tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "le vandalisme sur le mobilier urbain".		betreffende "het vandalisme op het stadsmeubilair".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Danielle Caron.</i>	18	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Danielle Caron.</i>	18
- de M. Dominiek Lootens-Stael	20	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	20
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,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,	
concernant "le plan bruxellois de boucles de circulation et la concertation entre la Ville et les Régions".		betreffende "het Brusselse verkeerslussenplan en het overleg tussen Stad en Gewesten".	
Interpellation jointe de M. Arnaud Pinxteren,	21	Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren,	21
concernant "la conformité du projet du Plan communal de mobilité de Bruxelles-Ville avec les objectifs du Plan Iris 2 en matière de circulation cycliste".		betreffende "de overeenstemming van het ontwerp van gemeentelijk Mobiliteitsplan van Brussel-Stad met de doelstellingen van het Iris2-Plan inzake fietsverkeer".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Emmanuel De Bock, M. Philippe Close, M. Arnaud Pinxteren, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Dominiek Lootens-Stael, M. Arnaud Pinxteren.</i>	23	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Emmanuel De Bock, de heer Philippe Close, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Dominiek Lootens-Stael, de heer Arnaud Pinxteren.</i>	23

- de M. Philippe Pivin	33	- van de heer Philippe Pivin	33
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,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "les modifications légales nécessaires à la bonne organisation de la Journée sans voiture".		betreffende "de wetswijzigingen die nodig zijn voor de goede organisatie van de Autoloze Zondag".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Philippe Pivin.</i>	34	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Philippe Pivin.</i>	34
- de Mme Sophie Brouhon,	38	- van mevrouw Sophie Brouhon	38
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les plans stratégiques pour le réseau ferroviaire".		betreffende "de strategische plannen voor het spoorwegennet".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Sophie Brouhon.</i>	39	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Sophie Brouhon.</i>	39
QUESTIONS ORALES	44	MONDELINGE VRAGEN	44
- de M. Aziz Albishari	44	- van de heer Aziz Albishari	44
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,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "l'appel à projets destiné à mettre en place des rangs piétons dans les écoles primaires bruxelloises".		betreffende "de oproep tot projecten voor het organiseren van voetgangersrijen in de Brusselse lagere scholen".	

- de M. Jef Van Damme	47	- van de heer Jef Van Damme	47
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,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,	
concernant "l'instauration et le respect de l'interdiction des quads".		betreffende "de invoering en naleving van het quadverbod".	
- de M. Jef Van Damme	51	- van de heer Jef Van Damme	51
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,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "l'état d'avancement du plan pour le transport de marchandises".		betreffende "de stand van zaken van het goederenvervoerplan".	

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE BOCK

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

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

concernant "le coût pour la Région bruxelloise de la prise en charge des abonnements scolaires".

M. le président.- Le ministre-président Charles Picqué répondra à l'interpellation.

La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock.- Je suis heureux d'entendre que ce sera le ministre-président qui répondra. J'avais posé une question d'actualité sur le même sujet le 16 mars dernier, et la réponse assez étonnante de la ministre Grouwels avait suscité quelques interrogations parmi mes collègues et de moi-même. Je suppose qu'aujourd'hui, nous aurons une vraie réponse, qui rassurera l'ensemble des Bruxellois.

En octobre dernier, le gouvernement Demotte avait décidé, en fin de marathon budgétaire,

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

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

betreffende "de kost van de financiering van schoolabonnementen voor het Brussels Gewest".

De voorzitter.- Minister-president Charles Picqué zal de interpellatie beantwoorden.

De heer De Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Het is goed dat de minister-president antwoordt. Ik stelde op 16 maart een dringende vraag over het onderwerp en kon het verbazingwekkende antwoord van minister Grouwels niet echt appreciëren. Ik hoop dat ik nu wel een behoorlijk antwoord krijg.*

In oktober besliste de Franse Gemeenschap om niet langer subsidies te verstrekken voor schoolabonnementen in Wallonië en Brussel. Schoolgaande jeugd kreeg in het verleden dankzij

d'abandonner sa participation au financement des abonnements scolaires en Wallonie et à Bruxelles, qui permettait aux étudiants de bénéficier d'une réduction de 50%.

Le Gouvernement de la Communauté française vient, ces 6 et 7 mars 2012, d'inscrire à l'ajustement budgétaire un montant de 3,5 millions d'euros pour prendre en charge 25% de cette réduction. C'est à se demander s'il ne faudrait pas attendre le deuxième ajustement budgétaire de la Communauté française pour obtenir les 50%. Il manque encore entre 3,5 et 5 millions d'euros pour compenser cette mesure. Les députés, notamment FDF du parlement de la Communauté française, étaient intervenus dans le débat.

Le 16 mars dernier, Mme Grouwels a déclaré qu'elle n'avait pas été informée officiellement de la mesure de la Communauté française et qu'il n'était, par ailleurs, pas possible pour la Région bruxelloise de reprendre les politiques abandonnées partiellement ou non par la Communauté française ou le gouvernement fédéral. Mme Grouwels s'était également engagée à ce que les nouvelles recettes de la STIB soient affectées prioritairement à cette intervention, tout en avertissant de la faiblesse du montant disponible, sans doute moins d'un million d'euros.

C'est en contradiction totale avec vos déclarations dans la presse, faisant état d'une intervention de la Région pour le solde, et d'une concertation avec la Communauté flamande. Il est en effet évident que le solde d'intervention de la Région bruxelloise dépendra de la concertation avec la Région wallonne et la Région flamande. Il faut rappeler que la Communauté flamande n'offrait pas la même intervention et qu'il faut prévoir un système juste et équitable pour tous les Bruxellois, francophones ou néerlandophones, l'idéal étant que tous les Bruxellois puissent bénéficier de la même intervention, qu'ils fréquentent un établissement bruxellois, flamand ou wallon.

Il y a de nombreux étudiants qui font la navette, et ce, dans les deux sens. Le critère de rattachement est sans doute important pour la concertation avec la Région flamande et la Communauté française, mais il serait injuste que les étudiants soient traités de manière différente selon qu'ils fréquentent un établissement situé dans l'une ou l'autre Région, alors qu'ils sont Bruxellois.

die subsidie een korting van 50%.

De regering van de Franse Gemeenschap besliste echter op 6 en 7 maart 2012 om alsnog 3,5 miljoen euro in te schrijven in de aangepaste begroting om 25% van de financiering van de korting op schoolabbonementen voor haar rekening te nemen. Misschien zal de Franse Gemeenschap bij de tweede begrotingsaanpassing beslissen om 50% te financieren. Alleszins is er nog 3,5 tot 5 miljoen euro nodig.

Op 16 maart verklaarde minister Grouwels dat ze niet officieel op de hoogte was gebracht van de beslissing van de Franse Gemeenschap en dat het Brussels Gewest niet zomaar kan bijspringen als de Franse Gemeenschap of de federale overheid haar verantwoordelijkheid niet neemt. Ze zei wel dat nieuwe inkomsten van de MIVB aan schoolabbonementen zouden worden besteed, al zouden die waarschijnlijk amper 1 miljoen euro bedragen.

Dat antwoord was volledig in strijd met uw verklaringen in de pers, mijnheer Picqué. U zei dat het Brussels Gewest het tekort voor zijn rekening zou nemen, in overleg met de Vlaamse Gemeenschap. Het spreekt voor zich dat het Brussels Gewest overleg pleegt met het Waals en het Vlaams Gewest over zijn aandeel in de financiering. Ik wijs erop dat de Vlaamse Gemeenschap naar verhouding met minder geld over de brug is gekomen en pleit voor een systeem dat rechtvaardig is voor alle Brusselaars, of ze nu naar een Brusselse, Vlaamse of Waalse school gaan.

Veel jongeren die in Brussel school lopen, wonen in een ander gewest, en omgekeerd. Het zou onrechtvaardig zijn om bijvoorbeeld Brusselse jongeren niet op gelijke voet als anderen te behandelen, omdat ze naar school gaan in een ander gewest.

Ik wijs erop dat de korting voor schoolabbonementen een belangrijke invloed heeft op de gezinsuitgaven: het gaat over meer dan 100 euro per kind. Hebt u nieuwe informatie over de kwestie? Over een maand worden de schoolabbonementen, die doorgaans ingaan op 1 juli, vernieuwd. Het is belangrijk dat er duidelijkheid komt voor de gezinnen.

Je rappelle que cette intervention n'est pas sans effet sur le budget des familles. Il s'agit de plus de 100 euros par enfant. Disposez-vous de nouvelles informations à ce sujet ? Nous nous trouvons à un mois du moment de renouveler les abonnements scolaires, la plupart d'entre eux débutant au 1er juillet. Il est primordial d'avoir une réponse définitive pour rassurer les familles.

L'intervention de plus de 100 euros par enfant aura une répercussion sur le budget des familles, dont certaines voudraient être rassurées avant de renouveler leurs abonnements en juillet. Avez-vous dès lors prévu de compenser les 25% que le Gouvernement de la Communauté Française a supprimés ? Où en êtes-vous dans la concertation avec les deux autres Régions ? Le 16 mars, Mme Grouwels avait expliqué que cette concertation était toujours en cours. A-t-elle abouti ?

L'intervention de 50% sera-t-elle confirmée ? La Région bruxelloise payera-t-elle la différence ? À combien le montant de la différence s'élève-t-il ?

Enfin, Mme Grouwels avait expliqué que la STIB était en train d'étudier la possibilité de compenser cette mesure. Elle avait alors expliqué qu'il y avait de nouvelles recettes, mais qu'il ne fallait pas espérer plus d'un million d'euros.

Cette étude du financement de la compensation de la mesure est-elle terminée ? Si oui, peut-on la recevoir et la consulter ? Elle nous permettrait d'y voir plus clair, un mois avant le renouvellement des abonnements scolaires.

Discussion

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Nous avons abordé à plusieurs reprises la question des inégalités entre les écoliers bruxellois. L'intervention de la Communauté française dans le coût de l'abonnement de la STIB fait en sorte qu'un élève de l'enseignement néerlandophone paie cent euros de plus pour son abonnement qu'un enfant du même âge dans l'enseignement francophone.*

La Communauté française a annoncé qu'elle allait

Bent u van plan om bij te springen voor het geschrapte deel van de subsidie van de Franse Gemeenschap? Of overlegt u nog met de andere gewesten? Mevrouw Grouwels zei dat het overleg nog aan de gang was. Is er al resultaat?

Komt er een financiering van 50% door de Franse Gemeenschap? Zal het Brussels Gewest de rest bijpassen? Over hoeveel geld gaat het?

Mevrouw Grouwels verklaarde dat de MIVB oplossingen bestudeert om de maatregel te compenseren. Ze voegde er echter aan toe dat we op niet meer dan 1 miljoen euro zouden kunnen rekenen.

Is de studie over de compensatie van de maatregel klaar? Kunnen we ze inkijken?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- We hebben de ongelijkheid tussen de scholieren in Brussel al verschillende keren aangehaald. Verontwaardigde ouders van Nederlandstalige kinderen nemen hierover vaak contact met ons op. De bijdrage van de Franse Gemeenschap van 50% in het MIVB-schoolabonnement zorgde ervoor dat een leerling in het Nederlandstalige onderwijs in Brussel honderd euro meer betaalde voor zijn of haar abonnement dan een leeftijdgenoot uit het Franstalige onderwijs.

réduire cette intervention, qui passerait ainsi de 50% à 25%. Le ministre flamand de l'Enseignement Pascal Smet a clairement fait savoir que la Communauté flamande ne pouvait pas prévoir une participation de cet ordre. Selon lui, il appartient à la Région de Bruxelles-Capitale de corriger ce déséquilibre.

Y a-t-il eu ou y aura-t-il concertation avec les deux Communautés pour parvenir à une position commune sur l'intervention dans l'abonnement scolaire de la STIB ? Le gouvernement bruxellois va-t-il consacrer une part de son budget à une intervention qui profiterait aux abonnés des deux communautés ?

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- Dès l'annonce de cette décision, le gouvernement bruxellois avait donc décidé de prendre les devants et de d'abord dégager des pistes de recettes supplémentaires lors de la négociation sur les tarifs de la STIB. On parle de 1.850.000 euros.

Il faut maintenir un coût réduit des abonnements pour les étudiants. Cela doit s'inscrire dans une politique globale de la mobilité. Je rappelle que les tarifs scolaires de la STIB n'ont pas été souvent indexés (une seule fois en huit ans).

Parallèlement à cette mesure, nous avons engagé une concertation avec les Communautés, notamment avec la Fédération Wallonie-Bruxelles. Nous avons obtenu que celle-ci inscrive un budget de 3.500.000 euros à son ajustement budgétaire de 2012.

Quand on fait le compte, 1.850.000 euros d'un côté, et 3.500.000 euros de l'autre, et que l'on observe les besoins, il est clair que ce n'est pas suffisant et que nous devons dégager un montant supplémentaire lors de notre ajustement.

Si on décide de se limiter aux abonnés de la Communauté française ou si on décide de payer

De Franse Gemeenschap heeft aangekondigd dat ze de bijdrage voor het MIVB-schoolabonnement terugschroeft tot 25%. Het dossier ligt nu terug op tafel. De Vlaamse minister van Onderwijs Pascal Smet heeft al eerder duidelijk te kennen gegeven dat de Vlaamse Gemeenschap niet in een bijdrage zoals die van de Franse Gemeenschap zal voorzien. Volgens hem is het een taak van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de ongelijkheid weg te werken. We willen dan ook graag weten wat de plannen van de Brusselse regering zijn.

Is er overleg gepleegd met de beide gemeenschappen om tot een gezamenlijk standpunt te komen over de bijdrage in het MIVB-schoolabonnement? Indien ja, wat is er uit dat overleg gekomen? Indien neen, staat er nog een overleg op de agenda? Heeft de Brusselse regering in haar begroting een budget uitgetrokken voor een bijdrage in de MIVB-schoolabonnementen voor de scholieren van de beide gemeenschappen?

De voorzitter.- De heer Picqué heeft het woord.

De heer Charles Picqué, minister-president (*in het Frans*).- *Zodra de Brusselse regering op de hoogte was van de beslissing van de Franse Gemeenschap, heeft zij bijkomende inkomsten gezocht in het kader van de onderhandelingen over de MIVB-tarieven. Er is een bedrag van 1.850.000 euro gevonden.*

De studentenabonnementen moeten goedkoop blijven. Dat past in het globale mobiliteitsbeleid. Overigens werden de schooltarieven van de MIVB op acht jaar tijd maar één keer geïndexeerd.

Parallel zijn we onderhandelingen gestart met de gemeenschappen, en dan vooral met de Federatie Wallonië-Brussel. Die zal bij haar begrotingsaanpassing 2012 een bedrag van 3.500.000 euro inschrijven.

Dat is echter onvoldoende. Ook het Brussels Gewest zal bijkomende middelen moeten vinden in het kader van de begrotingsaanpassing.

Het is belangrijk te weten of we ons beperken tot de studenten van de Franse Gemeenschap of niet. In het laatste geval komt er 2 miljoen euro bij.

Ik zal bij de begrotingsaanpassing pleiten voor

50% de la Communauté française et d'étendre la mesure à tous les abonnements, cela fait une énorme différence en termes de budget à prévoir. Si nous voulons étendre notre politique à toute la population étudiante concernée, cela pourrait nous amener à une augmentation de l'ordre de 2.000.000 euros.

Je vais, pour ma part, plaider, lors de notre ajustement budgétaire, en faveur de l'inscription des montants nécessaires pour poursuivre et étendre cette mesure car le gouvernement estime que s'il faut obligatoirement tenir compte de notre situation budgétaire, il faut aussi s'atteler à trouver ces montants. Il serait dommageable, alors que nous essayons de promouvoir le transport public, de réduire, dans le même temps, un avantage de cette nature.

Concernant les Bruxellois fréquentant un établissement de la Communauté flamande, le système qui leur est appliqué n'est actuellement pas le même que celui mis en place par la Fédération Wallonie-Bruxelles, mais des contacts sont en cours afin d'harmoniser les deux régimes.

Nous verrons, lors de l'ajustement, ce qu'il est possible de faire pour ces élèves, mais actuellement, la priorité est de maintenir les acquis de ceux qui en bénéficiaient déjà.

Je ne rentrerai pas ici dans le débat sur l'entité compétente pour le financement de ces mesures, car il me paraît plus fondamental de trouver une solution au problème que de polémiquer autour de questions institutionnelles.

Il y a donc bien une volonté d'éviter ce qui serait contraire à ce que nous avons préconisé pour la mobilité à Bruxelles. La Fédération Wallonie-Bruxelles, grâce à notre insistance, nous a clairement signalé qu'elle interviendrait. Avec la Communauté flamande, les contacts se poursuivent. Le chiffre final dépendra de ces négociations.

(poursuivant en néerlandais)

Cela dépendra de l'intervention financière des autorités flamandes.

(poursuivant en français)

Je ne vais pas m'avancer. Il paraît que, lorsque l'on

voldoende middelen om de maatregel te handhaven. Het zou jammer zijn dat studenten plots meer zouden moeten betalen, terwijl we het openbaar vervoer net willen promoten.

Voor Brusselaars die studeren aan een instelling van de Vlaamse Gemeenschap, is het systeem anders, maar er zijn gesprekken aan de gang om tot een harmonisering te komen. We zullen zien wat we voor hen kunnen doen, maar de prioriteit gaat naar de bestaande verworvenheden.

Op de vraag welke instelling voor de financiering moet instaan, zal ik nu niet verder ingaan. Het belangrijkste is dat we een oplossing vinden.

We willen vermijden dat er een situatie ontstaat die niet strookt met onze visie op mobiliteit in Brussel. De Federatie Wallonië-Brussel heeft duidelijk laten weten dat ze een duit in het zakje zal doen, nadat wij daarop hadden aangedrongen. De onderhandelingen met de Vlaamse Gemeenschap lopen nog. Het uiteindelijke bedrag zal afhangen van de onderhandelingen.

(verder in het Nederlands)

Dat zal afhangen van de financiële tegemoetkoming van de Vlaamse overheid. Ik ben niet op de hoogte van de laatste beslissingen die de Vlaamse regering heeft genomen. Ik heb daarover wel een mening.

(verder in het Frans)

Ik wil niet vooruitlopen op de zaken. Als men mensen onder druk zet, behaalt men doorgaans een slechter resultaat.

We moeten nog 1,5 tot 2,5 miljoen euro vinden. De mogelijke manieren om die middelen te vinden, heb ik al toegelicht.

met les gens sous pression, les résultats sont généralement moins bons.

Il nous faut encore trouver entre 1,5 million et 2,5 millions d'euros, et cela se fera à l'ajustement selon les situations et formules que je viens d'évoquer.

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

M. Emmanuel De Bock.- Si je lis entre les lignes de votre réponse, j'ai l'impression que nous pouvons être à moitié rassurés dans le sens où il y a une volonté de mettre cet argent sur la table. Concrètement, y aura-t-il un changement pour les Bruxellois par rapport au montant qu'ils payent aujourd'hui ? Lors de l'ajustement budgétaire, est-ce que vous donnerez l'argent qui manque, quel qu'en soit le montant ?

J'attire votre attention sur ce calcul. J'ai été un des premiers à chiffrer le manque à gagner imposé par la décision de la Communauté française. La suppression de cette réduction signifiait un manque à gagner de 7 millions d'euros. Pour être tout à fait égalitaire avec la Région flamande, il manque plus d'un million d'euros. Le montant global s'élève donc à 8 millions d'euros.

Dès lors que la Fédération Wallonie-Bruxelles met 3,5 millions sur la table, il manque un peu plus que ce montant. Vous me parlez d'1.850.000 euros de recettes, Mme Grouwels parlait elle d'un million. Dans toutes les hypothèses, il manque 2,7 millions et pas 1,5 million. Vous citez la fourchette haute à 2,5 millions. Pour moi, ce sera 2,7 millions, si on veut que tous les Bruxellois, quels qu'ils soient, puissent bénéficier de cette mesure.

Concernant le critère de rattachement, je souhaiterais que vous puissiez avancer très vite avec vos partenaires de la Communauté flamande et même encore ceux de la Communauté française. Des questions précises se posent pour les cas où un Bruxellois va étudier en Wallonie ou en Flandre ou un Wallon va étudier à Bruxelles. Jusqu'à aujourd'hui, le critère de rattachement était le lieu de l'école. La Communauté française payait pour un Wallon qui venait étudier à Bruxelles ou un Bruxellois qui allait étudier en Wallonie. Mais, demain, quel sera-t-il ? Je n'en sais rien.

De voorzitter.- De heer de Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- U stelt ons half gerust: er is blijkbaar enige bereidheid om dat geld op tafel te leggen. Wijzigt het bedrag, dat de Brusselaars moeten betalen? Zorgt u er bij de begrotingsaanpassing voor dat het ontbrekende bedrag er is, hoe hoog het ook mag zijn?

Als de Franse Gemeenschap de korting afschaft, is er een compensatie nodig van 7 miljoen euro, of van 8 miljoen euro als men de jongeren die aan een Vlaamse instelling studeren, meetelt.

Als de Federatie Wallonië-Brussel 3,5 miljoen euro op tafel legt, moeten we op zoek naar ongeveer datzelfde bedrag. U had het over 1,85 miljoen euro inkomsten en mevrouw Grouwels slechts over één miljoen. Sowieso ontbreekt er 2,7 miljoen euro en niet 1,5 miljoen euro.

Tot nu toe gold de ligging van de school als criterium. Het is echter niet duidelijk of dat criterium behouden blijft. Wat bijvoorbeeld met de Brusselaars die in Wallonië of Vlaanderen studeren? U moet snel met uw partners bij de Vlaamse en de Franse Gemeenschap overleg plegen. De Brusselaars verdienen een duidelijk antwoord.

Il y aura peut-être des personnes qui auront deux abonnements, un wallon ou un bruxellois, et demain un abonnement flamand. Pourriez-vous communiquer votre décision très rapidement aux Bruxellois ? Et, surtout, qu'elle soit lisible et précise.

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

M. Charles Picqué, ministre-président.- Il y a une inconnue dans les chiffres. Je connais ceux des tarifs et de la Fédération Wallonie-Bruxelles, mais je ne peux pas m'engager pour la contribution de la Communauté flamande. Faut-il comptabiliser les 875.000 euros environ que nous avons évalués sur la base d'un rapport entre les deux ?

Notre idée est de ne pas mettre fin à l'avantage qui avait été octroyé. Reste à savoir si, tout en préservant cet avantage, on doit nécessairement immuniser cet abonnement non d'un rattrapage, mais d'une indexation normale. En 2002, l'abonnement coûtait 192 euros. Pendant huit ans, il est resté à 200 euros, pour passer à 204 euros en 2011. Il y a peut-être là une marge de manœuvre, une indexation raisonnable - pas un rattrapage de huit ans - que personne ne contesterait.

Cette question est loin d'être épuisée. Mais le plus important, maintenant, est d'une part de voir ce qui se passe à la Communauté flamande et, d'autre part, de libérer un montant qui oscille entre 1,5 million et 2,5 millions d'euros. Le chiffre de 2,7 millions d'euros n'est jamais apparu dans mes calculs. On attend des chiffres plus précis, mais notre volonté est de faire qu'après l'ajustement du mois de mai, nous soyons en mesure, peut-être début juin, d'annoncer le coût de l'abonnement dans les délais que vous avez évoqués, c'est-à-dire en commençant au mois de juillet.

Nous revenons de loin. À un moment donné, il n'y avait plus rien, que ce soit dans le budget régional ou à la Fédération Wallonie-Bruxelles. Nous avons dû nous battre pour préserver ces avantages, ce qui est l'expression d'une volonté politique claire. La question de l'indexation, elle, est encore à discuter.

- *L'incident est clos*

De voorzitter.- De heer Picqué heeft het woord.

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- *We kennen alleen de bijdrage van de Franse Gemeenschap, niet die van de Vlaamse Gemeenschap.*

Hoe dan ook willen we de korting behouden. De vraag rijst of de prijs van het abonnement mag worden geïndexeerd. Er is enige marge, maar niet voldoende om 8 jaar niet-indexering goed te maken.

Eenzijds moeten we kijken welke methode de Vlaamse Gemeenschap toepast. Anderzijds moeten we een bedrag vrijmaken van 1,5 miljoen tot 2,5 miljoen euro. Bij mijn berekeningen ben ik nooit op 2,7 miljoen uitgekomen. Na de begrotingsaanpassing zullen we de precieze kostprijs van het studentenabonnement kunnen meedelen.

We hebben al een lange weg afgelegd. Wij hebben moeten vechten voor het behoud van de reductie, zelfs toen er geen middelen in de begroting van het gewest of de Federatie Wallonië-Brussel beschikbaar waren. Nu moeten we nog beslissen over een eventuele indexering.

- *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 L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "l'évolution des modifications du Code de la route et des agents sanctionneurs prévus par le code".

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

M. Philippe Pivin.- Depuis de nombreux mois, je vous interpelle sur le sujet. En juin dernier vous me répondiez avoir écrit aux ministres de la Mobilité, de la Justice et de l'Intérieur pour les alerter quant à ce problème.

Nous savons tous que l'insécurité latente dans la Région est aussi le fait de comportements infractionnels avec les règles du Code de la route.

Je reste convaincu que définir de nouveaux agents habilités à délivrer des sanctions dans le cadre du non-respect de règles du Code de la route serait une bonne chose pour l'effectivité du respect des règles ainsi que la mise en application de la sanction si cela s'avère nécessaire.

Depuis de nombreux mois, ces possibles modifications sont étudiées au sein de la Commission fédérale de la sécurité routière. Qu'en est-il aujourd'hui ? Vous savez, par exemple, que les gardiens de la paix pourraient être habilités à sanctionner des infractions de roulage, mais que pour cela, l'article 3 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975, devrait être modifié. Cela permettrait d'alléger le travail policier, mais aussi de lutter davantage contre l'impunité de ces infractions que le Parquet et les services de police sont parfois dans l'incapacité de poursuivre.

Sachant qu'une discussion est en cours depuis de nombreux mois entre le gouvernement bruxellois et le gouvernement fédéral sur la réorganisation de ces compétences et sur l'élargissement de la liste des agents qualifiés habilités à sanctionner, je souhaiterais que vous puissiez nous informer sur les

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de wijzigingen van het verkeersreglement en de sanctionerende agenten waarin het reglement voorziet".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Ik heb u reeds meermaals over het onderwerp geïnterpelleerd. In juni jongstleden antwoordde u mij dat u een brief naar de ministers van Mobiliteit, Justitie en Binnenlandse Zaken had gestuurd.*

De latente onveiligheid in ons gewest is deels te wijten aan de talrijke inbreuken op het verkeersreglement. Het zou dan ook een goede zaak zijn om meer agenten bevoegd te maken voor het sanctioneren van verkeersovertredingen.

De sanctioneringsbevoegdheid zou bijvoorbeeld kunnen worden uitgebreid tot de gemeenschapswachten, maar daarvoor moet artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 worden gewijzigd. Dankzij die wijziging kan het werk van de politie worden verlicht en kan er iets worden gedaan aan het gevoel van straffeloosheid. Vandaag zijn het parket en de politiediensten soms niet in staat om de overtredingen te vervolgen.

De uitbreiding van de lijst van personen met sanctioneringsbevoegdheid wordt sinds enkele maanden bestudeerd in de federale commissie voor de Verkeersveiligheid, waarvan Mobiel Brussel lid is. Zijn er al beslissingen genomen met betrekking tot de wijziging van artikel 3 van de Wegcode? Zullen de Brusselse gemeenschapswachten eindelijk sanctioneringsbevoegdheid krijgen?

Om de acties te coördineren, zei u contact te zullen opnemen met de Brusselse gemeenten en politiezones. Hebt u dat gedaan? Welke beslissingen zijn daaruit voortgevloeid?

réponses que vous avez reçues du gouvernement fédéral.

Plus précisément, en suivi de vos déclarations voulant coordonner les actions en la matière, vous comptiez prendre des contacts avec les communes et les zones de police bruxelloises. Qu'en est-il de ces contacts établis par vos services ? Quelles décisions avez-vous prises à la suite de ces sollicitations ? Vous aviez également déclaré que vous alliez engager une concertation avec les autorités fédérales pour renforcer les moyens à disposition du tribunal de police et ceci au travers de la réaffectation des commissaires de police aux audiences. Pouvez-vous faire le point sur cette démarche ?

Enfin, puisque Bruxelles Mobilité est membre de la Commission fédérale de la sécurité routière et que je vous suppose informé des décisions prises par celle-ci, pouvez-vous nous dire si des décisions ont enfin été prises concernant la modification de l'article 3 du Code de la route ? Les gardiens de la paix bruxellois vont-ils enfin pouvoir être considérés comme compétents en la matière ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Lors des États généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale, j'ai eu la possibilité de présenter le Plan d'action sécurité routière pour la période 2011-2020. Ce plan est le fruit d'une collaboration intense entre différents services des communes, de la Région, des Communautés, des zones de police, le Parquet, le gouverneur, les instances fédérales, etc. Le plan contient quelque 200 actions axées sur les infrastructures, la répression, la sensibilisation et l'éducation, le développement des statistiques et la mise en place des connaissances.

Le plan a été symboliquement signé par les représentants des instances concernées les plus importantes. Le défi maintenant est que chaque instance concernée fasse son possible au sein de ses compétences pour exécuter ce plan. Il est nécessaire d'examiner la meilleure méthode pour accorder les différents acteurs.

À cet égard, je vais créer une Commission

U zou ook met de federale overheid onderhandelen over bijkomende middelen voor de politierechtbank, via de reëffectatie van politiecommissarissen voor de hoorzittingen. Welk antwoord hebt u van de federale overheid gekregen?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid heb ik het actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2020 voorgesteld. Het plan kwam tot stand dankzij een intense samenwerking tussen onder andere de gemeenten, het gewest, de gemeenschappen en de politiezones. Het omvat zo'n tweehonderd acties op het vlak van infrastructuur, handhaving, bewustmaking, statistieken en kennisopbouw.*

Het plan werd symbolisch ondertekend door vertegenwoordigers van de belangrijkste instanties, die het plan moeten uitvoeren.

Omdat het belangrijk is alle actoren op elkaar af te stemmen, zal de Gewestelijke Commissie voor de Verkeersveiligheid, die ik zal oprichten, toezien op de uitvoering van het actieplan. De eerste vergadering vindt plaats op 16 mei.

Voorts blijf ik in het kader van de onderhandelingen over de institutionele

régionale de sécurité routière. Cette commission aura pour mission principale de contrôler l'exécution du Plan d'action sécurité routière. Il s'agira d'une sorte de "coalition of the willing" : ceux qui veulent aller de l'avant en ce qui concerne la sécurité routière se réuniront pour se mettre d'accord et avanceront ensemble. La première réunion de cette commission aura lieu le 16 mai.

En ce qui concerne la répression, j'ai signalé dans mes réponses précédentes que, dans le cadre des négociations sur les réformes institutionnelles, je plaiderais pour un renforcement de la répression en Région de Bruxelles-Capitale.

Vous avez pu lire dans le texte de l'Accord institutionnel pour la 6e réforme de l'État du 11 octobre 2011 que les Régions recevront également à l'avenir des compétences en ce qui concerne le contrôle des règles du Code de la route qui sont régionalisées. Il ressort en outre du texte que la Région ne prendra pas la place de la police et du Parquet. La Région aura pour ainsi dire une fonction complémentaire et pourra mandater des agents à cet effet. À mon sens, il s'agit là clairement de l'opportunité la plus intéressante de renforcer la répression à Bruxelles à relativement court terme.

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

M. Philippe Pivin.- Je ne manquerai pas de vous réinterroger à plusieurs reprises sur ce sujet, car j'ai le sentiment que ce dossier était quelque peu mis en veilleuse. En effet, vous venez de créer une commission qui se réunira pour la première fois le 16 mai.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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

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

hervormingen pleiten voor een versterking van de handhavingsbevoegdheid in het Brussels Gewest.

Conform het institutioneel akkoord in het kader van de zesde staatshervorming van oktober 2011 krijgen de gewesten bevoegdheden inzake de handhaving van het verkeersreglement. Het gewest zal daarbij niet de taak overnemen van de politie en het parket, maar een aanvullende functie uitoefenen. Daarvoor zal zij ambtenaren mogen mandateren en aldus het handhavingsbeleid in het gewest versterken.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Ik kom hier zeker nog op terug, want ik heb de indruk dat het dossier wat terzijde geschoven is.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

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

PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "le vandalisme sur le mobilier urbain".

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

La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- L'actualité de ces dernières semaines a mis en lumière le vandalisme causé par des casseurs sur le mobilier urbain en Région bruxelloise. Tout y passe : panneaux publicitaires Villo, corbeilles, poteaux, abribus, etc.

Cette interpellation nous donne l'occasion de faire le point sur cette réalité. Il semblerait que Bruxelles ait la particularité d'avoir des groupes "antipub" qui s'attaquent spécifiquement aux panneaux publicitaires. Ces activistes exploitent même des sites internet sur lesquels ils fournissent des conseils et d'autres informations à ceux qui souhaitent les imiter.

Pour rappel, ces actes de vandalisme pénalisent gravement les investissements publics qui tentent, avec l'aide du privé, d'offrir aux citoyens un mobilier urbain et des services de qualité pour le bien et le confort de la collectivité, même si, contraintes budgétaires obligent, cela engendre une augmentation de la publicité dans notre Région. La facture laissée par ces casseurs en mars 2012 est assez élevée, puisqu'il s'agirait d'un montant de 30.000 euros.

Ce que la population ignore en général, c'est que les publicités affichées évitent chaque année à la collectivité, soit à chacun d'entre nous, de déboursier 50 millions d'euros, selon la presse, pour couvrir les dépenses liées aux infrastructures collectives (abribus, vélos, poubelles de rue, mobilier urbain, etc.).

M. le secrétaire d'État, avez-vous déjà contacté la police concernée et demandé si elle dispose d'images de caméras de surveillance à exploiter pour identifier les casseurs ? Avez-vous été contacté par ces groupes de casseurs ? Si oui, vous ont-ils exprimé les raisons de leurs actes de vandalisme ?

OPENBAAR AMBT GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "het vandalisme op het stadsmeubilair".

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

Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- De voorbije weken werd heel wat Brussels stadsmeubilair ge vandaliseerd: reclameborden van Villo, vuilnisbakken, bushokjes enzovoort.

In Brussel zijn er groepen die reclamepanelen aanpakken. Zij delen tips en informatie via internet.

De overheid probeert de burgers een kwaliteitsvol stadsmeubilair en dienstverlening te bieden en het vandalisme kost haar veel geld: 30.000 euro in maart 2012 alleen al.

Wat de bevolking niet weet, is dat de reclame op het stadsmeubilair de overheid, en dus elk van ons, jaarlijks 50 miljoen euro oplevert, die ze anders zelf zou moeten ophoesten voor de collectieve infrastructuur.

Mijnheer de staatssecretaris, hebt u contact opgenomen met de politie? Beschikt zij over camerabeelden die de daders kunnen helpen ontmaskeren? Hebben de daders redenen gegeven voor de vernielingen?

Plannen mevrouw Grouwels en u een bewustmakingscampagne via de pers om de bevolking uit te leggen waarom reclame onontbeerlijk is?

Votre administration et celle de Mme Grouwels ont-elles prévu de réaliser une campagne de presse pour sensibiliser la population aux dépenses de deniers publics et privés qui servent à lui offrir ces éléments de confort au quotidien ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Nous vivons dans un système où malheureusement il n'y a jamais véritablement eu de comptabilité du coût de la publicité. Ne la voir que comme une recette, c'est faire fi de toute une série de comportements coûteux, à charge de la collectivité, auxquels elle incite. Nous avons désormais de la publicité pour les détecteurs de radars ou pour des voitures sur le parc de la STIB.

Parmi ces actes de vandalisme, certains ne visent pas les publicités. Ils ne nuisent pas particulièrement à la qualité du service. Par contre, on doit bien souvent constater que de façon un peu absurde, des pans entiers d'abribus ont leurs vitres brisées, altérant la qualité de l'attente des usagers. Quelle est la rapidité d'intervention dans ces cas-là ?

Quant au débat sur la publicité, je ne me risquerais pas à dire que sans elle, les pouvoirs publics ne pourraient pas remplir leur mission. Je pense au contraire que beaucoup de choses seraient différentes sans la publicité dans l'espace public. Je ne me plaindrai donc pas de la disparition de quelques publicités. En général, c'est quand même le consommateur qui finit par les payer dans le prix du produit. Je ne suis pas persuadée qu'une ode à la publicité pour financer les politiques publiques soit de bon aloi parce qu'à ce rythme-là, les écoles devront aussi être financées par la publicité.

La question essentielle est de savoir ce que l'on fait dans le cas où le service rendu au citoyen est dégradé à la suite d'un acte de vandalisme. Les considérations esthétiques et de détail sont secondaires.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Il convient d'éviter toute confusion entre le débat qui nous

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Jammer genoeg hebben we nooit genoteerd wat reclame ons kost. Wie publiciteit alleen ziet als inkomsten, vergeet dat ze ons ook kosten doet maken.*

Niet alle vandalen viseren de reclamepanelen. Vaak zijn hele wanden van bushokjes verbrijzeld, wat het wachten voor de reizigers onaangenaam maakt. Hoe snel wordt er in die gevallen gereageerd?

Wat de reclame betreft, zou ik niet durven te stellen dat de overheid niet zonder kan om zijn taken te vervullen. Integendeel, de openbare ruimte zou er helemaal anders uitzien zonder reclame. Meestal betaalt de consument er trouwens onrechtstreeks toch voor, omdat het product duurder is als er reclame voor gemaakt wordt. Reclame als financieringsmiddel voor openbaar bestuur is geen goed idee: voor we het weten, dient ze zelfs om scholen te financieren.

Essentieel is de vraag wat we doen als vandalisme de kwaliteit van de dienstverlening aantast. Esthetische overwegingen komen op de tweede plaats.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Men legt de link tussen vandalisme en de*

occupe aujourd'hui et celui qui a trait à la présence de la publicité dans l'espace public, ou au fait que les pouvoirs publics paient certains services à la population grâce aux bénéfices engendrés par la publicité. Bien que très intéressant, ce sujet n'est pas celui qui occupe la discussion d'aujourd'hui.

Le lien a été fait avec la publicité parce qu'il est possible que le groupe qui a endommagé le matériel urbain fût motivé par son hostilité à l'encontre de la publicité dans l'espace public. Quoi qu'il en soit, la destruction de mobilier urbain de manière systématique est inacceptable, même si les auteurs l'utilisent pour faire passer un message. Il existe d'autres manières de s'exprimer que la destruction de matériel sur la voie publique.

Il ne s'agit visiblement pas d'actes isolés, mais vraisemblablement structurés, compte tenu du fait qu'une partie importante de ceux-ci a eu lieu la même nuit et semble suivre un parcours. Tous les mobiliers sont concernés, c'est-à-dire pas uniquement les bornes publicitaires de Villo, mais aussi les abribus. Plusieurs communes sont touchées, dont certaines n'ont aucun lien avec JCDecaux, puisque le mobilier de Clear Channel a également été endommagé.

Les sociétés lésées, c'est-à-dire Clear Channel et JCDecaux, déposent plainte à chaque acte de vandalisme. Mais les plaintes isolées sont souvent classées sans suite. C'est pourquoi l'une des sociétés s'est adressée au Parquet, mettant à disposition des informations complémentaires qui relèvent le caractère structurel des événements et devraient permettre aux enquêteurs d'identifier les auteurs du vandalisme.

Il faut aussi vérifier si c'était vraiment une action contre la publicité. En effet, aucun de ces groupuscules n'a contacté la Région. On ignore donc leurs motivations, même si on peut y voir une réaction contre la publicité en ville. En outre, sur les forums de discussion, plusieurs groupes connus d'antipublicitaires se sont opposés à la méthode utilisée. Il faut faire attention au jugement que l'on porte. À part le préjudice financier, le fait de casser des vitres présente aussi un réel danger pour les enfants et les personnes âgées. Le sol était en effet jonché de morceaux de verre.

Il convient aussi de noter que les auteurs s'exposent à des peines importantes, allant jusqu'à 2.500 euros

aanwezigheid van reclame in de openbare ruimte, omdat daders van vandalisme mogelijk het stadsmeubilair beschadigen uit protest tegen de aanwezigheid van reclame in de openbare ruimte. Maar de systematische vernieling van stadsmeubilair is onaanvaardbaar, wat ook de beweegredenen zijn.

Het gaat duidelijk niet over geïsoleerde daden, aangezien de meeste feiten zich in eenzelfde nacht voordoen en de daders een bepaald traject volgen. Bovendien wordt alle stadsmeubilair aangepakt, en zeker niet alleen de reclameborden van Villo of de bushokjes. Verscheidene gemeenten kregen al met deze vorm van vandalisme te maken.

De benadeelde bedrijven, Clear Channel en JC Decaux, dienen klacht in bij elke daad van vandalisme, maar die geïsoleerde klachten worden vaak zonder gevolg geseponneerd. Daarom heeft een van de bedrijven zich tot het parket gericht met bijkomende gegevens, waaruit de structurele aard van de feiten duidelijk wordt. Zo zullen de onderzoekers misschien de identiteit van de daders kunnen achterhalen.

Gaat het werkelijk om verzetsdaden tegen reclame? Geen van de splintergroepen nam al contact op met het gewest. Op de discussiefora verzetten de antireclamegroepen die we kennen, zich tegen de werkwijze af. We mogen niet zomaar eender wie beschuldigen.

Naast de financiële schade die deze vorm van vandalisme veroorzaakt, vormen gebroken ramen ook een reëel gevaar voor kinderen en bejaarden.

De daders lopen kans op strenge straffen, die oplopen tot 2.500 euro per wachthokje en een gevangenisstraf tot drie jaar.

Op dit moment is er geen algemene bewustmakingscampagne voorzien, maar de lancering van de tweede fase van het Villoproject dit voorjaar is wel gekoppeld aan een communicatiecampagne. Zo kunnen we het publiek eraan herinneren dat het fietsverhuursysteem maar mogelijk is dankzij financiering door reclame.

d'amende par abri vandalisé et jusqu'à trois années de prison.

Il n'y a actuellement pas de campagne générale prévue, mais ce printemps, des campagnes de communication accompagnent le lancement de la deuxième phase du projet Villo (ouverture de nouvelles stations à Anderlecht, notamment). C'est l'occasion de rappeler que les vélos en libre service peuvent exister aux prix actuels grâce au financement obtenu par le biais de cette publicité. Nous n'avons pas l'intention de faire une campagne propre à ce propos.

J'ai de surcroît l'impression que ces actes de vandalisme se sont arrêtés depuis plusieurs semaines.

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

Mme Danielle Caron.- Je remercie le secrétaire d'État pour ses réponses. J'avais déposé cette interpellation au mois de février, ce qui correspond effectivement à une actualité qui a évolué depuis. Merci d'avoir insisté sur la communication que vous avez faite, à savoir que le système Villo était payé entre autres par la publicité.

Concernant les caméras de surveillance, en met-on plus spécifiquement près des installations Villo pour qu'il y ait moins d'actes de vandalisme ? Ou bien cela coûte-t-il trop cher ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Ce n'est pas le cas et nous n'en avons pas l'intention. Il y a déjà beaucoup de caméras dans cette ville et il faut aussi penser au respect de la vie privée. Ces caméras permettent de contrôler les agissements de personnes qui ne font rien de mal. Je n'y suis pas vraiment favorable et je ne pense pas que ce soit nécessaire au vu du nombre de vélos qui ont été vandalisés. Il s'agissait ici d'une action spécifique et je suis sûr que la présence de caméras ne l'aurait pas empêchée, car il est assez facile de se couvrir le visage.

- L'incident est clos.

**INTERPELLATION DE M. DOMINIEK
LOOTENS-STAELE**

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Mijn interpellatie dateert van februari en sindsdien zijn de zaken geëvolueerd.*

Ik ben tevreden dat men in de communicatiecampagne zal uitleggen dat Villo onder andere met reclame gefinancierd wordt.

Komen er meer bewakingscamera's bij de standplaatsen van Villo? Of is dat te duur?

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *We zijn dat niet van plan. Er staan al veel camera's in de stad. We moeten ook denken aan de privacy. Gezien de beperkte schade aan fietsen, zijn er geen bijkomende camera's nodig. Camera's verhinderen trouwens niet alles: voor een dader is het niet moeilijk zijn gezicht te verhullen.*

- Het incident is gesloten.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER
DOMINIEK LOOTENS-STAELE**

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

concernant "le plan bruxellois de boucles de circulation et la concertation entre la Ville et les Régions".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "la conformité du projet du Plan communal de mobilité de Bruxelles-Ville avec les objectifs du Plan Iris 2 en matière de circulation cycliste".

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (*en néerlandais*).- *Le projet du plan communal de Bruxelles-Ville donne la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun.*

Les automobilistes ne pourront plus traverser directement le Pentagone, et devront emprunter des boucles qui les guideront à des parkings. Les places de stationnement en ville seront réservées aux riverains et les navetteurs devront utiliser des parkings payants, encore inexistantes, en périphérie.

Pour améliorer la fluidité des transports en commun, des sites propres pour les bus et des sens uniques seront aménagés.

La commune de Bruxelles-Ville compte également augmenter le taux de déplacements à vélo de 15% d'ici 2020. Ce taux est toutefois inférieur à celui de la Région qui est de 20%.

Pour ce qui est des parkings de transit, la situation est vague. Bruxelles-Ville prévoit d'en aménager un sur la berme centrale de l'A12 à Neder-over-Heembeek, mais ne précise pas ce qu'il en est des autres parkings de première nécessité.

Ce plan de mobilité en boucle suscite de nombreuses questions. Sa réalisation est possible pour autant que la

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

betreffende "het Brusselse verkeerslussenplan en het overleg tussen Stad en Gewesten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN,

betreffende "de overeenstemming van het ontwerp van gemeentelijk Mobiliteitsplan van Brussel-Stad met de doelstellingen van het Iris2-Plan inzake fietsverkeer".

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Het is niet toevallig dat uitgerekend in het verkiezingsjaar 2012 de stad Brussel eindelijk op de proppen komt met een eerste gemeentelijk mobiliteitsplan. Dat moet voorrang geven aan voetgangers, fietsers en een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

Het doorgangsverkeer van auto's door het centrum wordt een halt toegeroepen. Auto's moeten voortaan de Kleine Ring gebruiken en worden dan via lussen naar de parkings in het centrum geleid. Van Rogier naar het Zuidstation rijden dwars door het centrum zal niet meer mogelijk zijn.

Een andere maatregel om de autodruk te verminderen is dat de stad de parkeerplaatsen op de openbare weg bij voorrang voor de buurtbewoners zou voorzien. Pendelaars moeten zich dan tot betaalparkings wenden of het openbaar vervoer nemen vanaf nu nog onbestaande transitparkings.

Om het openbaar vervoer vlotter te laten doorstromen, komen er meer busbanen. Daarvoor zijn meer enkelrichtingstraten nodig, naar het model van de Wolvengracht en de Arenbergstraat. Verder wil het stadsbestuur dat 15% van de verplaatsingen tegen 2020 met de fiets gebeurt. Dat is nog steeds minder dan de gewestelijke doelstelling, die voor datzelfde jaar 20% fietsverkeer in het vooruitzicht stelt.

circulation sur la Petite ceinture soit fluide. Celle-ci est néanmoins paralysée lorsque le centre-ville connaît des embarras de circulation.

Les parkings de transit sont envisageables pour autant que les Régions flamande et bruxelloise coopèrent puisqu'ils seront aménagés sur leurs territoires respectifs.

L'efficacité des transports en commun repose sur la collaboration entre les différents opérateurs. Or, ceux-ci devront consentir des efforts pour adapter leur réseau au plan de circulation en boucle.

La Région bruxelloise est-elle impliquée dans l'élaboration de ce plan de mobilité bruxellois ? Y a-t-il eu des concertations ? La Région a-t-elle pris des engagements ?

En quoi consiste la collaboration entre la Région bruxelloise et Bruxelles-Ville ? Le plan vous paraît-il faisable ? Les transports en commun bruxellois sont-ils impliqués dans la procédure ?

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

M. Arnaud Pinxteren.- La Ville de Bruxelles a présenté le projet de Plan communal de mobilité (PCM) qui sera (ou est déjà) soumis à l'enquête publique. Ce plan devra ensuite être proposé à la Commission de concertation et au Conseil communal avant d'être soumis à l'approbation du gouvernement régional.

Si ce projet prévoit une série de mesures volontaristes intéressantes, on s'étonne cependant de ce qu'il annonce fièrement son objectif de porter

Waar die transitparkings moeten komen, is nog maar de vraag. Stad Brussel wil een pendelparking op de middenberm van de A12 in Neder-Over-Heembeek, maar het is vaagheid troef wat de andere broodnodige parkings betreft.

Het hele plan roept heel wat vragen op. Zo is het hele lussenplan slechts haalbaar indien er op de Kleine Ring zelf wordt gezorgd voor een veel betere doorstroming van het verkeer. Die doorstroming is echter pas mogelijk, wanneer ook het verkeer vlot de binnenstad in en uit kan. Als het verkeer moeilijk in de stad geraakt, zal het ook stokken op de Kleine Ring.

De transitparkings zijn slechts mogelijk als de gewesten meewerken. Het is immers op het grondgebied van het Brussels en het Vlaams Gewest dat die parkings er moeten komen en de nodige infrastructuurwerken moeten worden verricht. Een performanter openbaar vervoer is slechts mogelijk als de MIVB, de TEC en De Lijn hun duit in het zakje doen. Ze moeten bereid zijn inspanningen te leveren om zich in te schakelen in het plan en het openbaar vervoer aan te sluiten op het lussenplan.

Werd het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betrokken bij de opmaak van dit Brusselse mobiliteitsplan? Werd er reeds overleg gepleegd? Heeft het gewest al toezeggingen gedaan?

Kunt u een beeld schetsen van de samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de stad Brussel enerzijds en over de haalbaarheid van dit plan anderzijds? Werd ook het Brusselse openbaar vervoer ingeschakeld en dergelijke meer?

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

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Brussel-Stad heeft haar ontwerp van gemeentelijke mobiliteitsplan in openbaar onderzoek gebracht.*

Dat ontwerpplan bevat een aantal interessante maatregelen, maar het verbaast ons dat de stad Brussel trots aankondigt dat ze het aantal verplaatsingen met de fiets op 15% wil brengen tegen 2020, terwijl het Iris 2-plan een doelstelling van 20% tegen 2018 vooropstelt.

la part modale du vélo à 15% des déplacements d'ici 2020, alors que le Plan Iris 2 fixe cet objectif à 20% en 2018.

Si des mesures beaucoup plus volontaristes doivent être prises par la Ville pour favoriser la circulation des vélos, c'est l'équilibre général du Plan communal de développement (PCD) qui pourrait être remis en cause. Il est donc étonnant que le plan de mobilité de la plus grande commune de la Région se base sur une hypothèse manifestement inférieure à l'objectif régional minimal.

Quelles concertations ont eu lieu entre la Ville de Bruxelles et la Région au cours du processus d'élaboration de ce projet de PCM ? L'objectif annoncé par la Ville de Bruxelles en matière d'augmentation de la part modale du vélo est-il compatible avec le Plan régional Iris 2 ? De quels moyens disposez-vous pour maintenir la poursuite des objectifs régionaux en matière de politique cyclable malgré des politiques éventuellement divergentes de la part des communes ?

Discussion conjointe

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Je me joins aux questions de M. Pinxteren : il est positif que la commune de Bruxelles-Ville possède un plan, mais celui-ci arrive tard et sans grande concertation avec les autres instances.*

Les mesures prises doivent être parfaitement coordonnées, sous peine de déplacer le problème. Si Bruxelles-Ville prend des décisions unilatérales, aussi judicieuses soient-elles, les communes voisines risquent d'être confrontées à des effets indésirables. La Région bruxelloise a donc un important rôle de régie à jouer, comme le prévoit d'ailleurs la réforme interne de la Ville et la réforme fédérale de l'État, qui entendent octroyer à la Région le plus de compétences possibles dans un souci de régie et de coordination.

Comment s'est déroulée la concertation avec les autres acteurs tels que la Région, les associations cyclistes, les associations de quartier, les institutions européennes, les entreprises ?

Qu'advient-il en cas de conflit avec les

Welk overleg heeft er tussen Brussel-Stad en het gewest plaatsgevonden in het kader van dit ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan? Hoe zult u de gewestelijke doelstellingen inzake fietsverplaatsingen halen als de gemeenten een minder ambitieus beleid ter zake voeren?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Pinxteren. We kunnen de zaken ook positief bekijken. Eindelijk heeft de stad Brussel een plan. Helaas komt het nogal laat. Bovendien is er misschien te weinig overleg gepleegd met een aantal instanties.

Hoe is het overleg verlopen? De stad Brussel gedraagt zich vaak als een eiland in het Brussels Gewest. Er zijn nochtans algemene doelstellingen die voor alle gemeenten gelden. De vermindering van het autoverkeer kan niet enkel in een zone worden gerealiseerd en dient over de 19 gemeenten te worden gespreid.

Bovendien moeten de maatregelen perfect worden gecoördineerd, anders verplaatst je enkel problemen. Als de ene gemeente een beslissing neemt over auto's, openbaar vervoer of iets dergelijks zonder afspraken te maken met de buurt of andere gemeenten, is het resultaat soms erger dan de beginsituatie.

Ik neem het voorbeeld van de gemeente

*objectifs régionaux ? Qui aura le dernier mot ?
Prévoit-on des incitants financiers pour favoriser,
ou au contraire décourager, certaines mesures ?*

Koekelberg, waar een blauwe zone werd ingevoerd in een bepaalde buurt. Het resultaat was dat de parkeerdruk opschoof naar de grensgemeenten Ganshoren en Jette en de situatie er nog op achteruitging.

Hetzelfde geldt voor het beleid van de stad Brussel. Als de stad eenzijdige beslissingen neemt, die op zich misschien verstandig zijn, kunnen we geconfronteerd worden met ongewenste neveneffecten bij de buurgemeenten. Het Brussels Gewest heeft dus een belangrijke regierol te spelen. Dat is trouwens ook zo gepland in de interne stadshervorming en de federale staatsvorming: met het oog op regie en coördinatie krijgt het gewest zoveel mogelijk bevoegdheden.

Het is positief dat de stad Brussel eindelijk een plan heeft, maar schrijnend dat ze al jaren maatregelen aankondigt en nu pas concrete acties neemt. Hoe verliep het overleg met andere betrokkenen, zoals het gewest, de fietsbewegingen, de wijkverenigingen, de Europese instellingen, de bedrijven enzovoort?

Wat als er een conflict met de gewestelijke doelstellingen ontstaat? Wie krijgt het laatste woord als blijkt dat de doelstellingen van de stad Brussel niet stroken met die van het Brussels Gewest? Is er voorzien in financiële stimuleringsmaatregelen, zowel in positieve als in negatieve zin, om bepaalde maatregelen te bevorderen of net te ontmoedigen?

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

M. Emmanuel De Bock.- J'avais déposé une interpellation sur la fermeture du bois de la Cambre, qui m'a été refusée au motif qu'il y avait ce débat presque imposé. Je me joins donc avec difficulté, mais c'est un plan...

M. le président.- Difficulté ? Tout le monde a droit la parole, je vous la donne. Il n'y a aucune difficulté !

M. Emmanuel De Bock.- Un plan, c'est bien, mais celui-ci a été conçu sans concertation avec les autres communes, et c'est plus que contestable. Dans le cadre de la fermeture du bois de la Cambre, l'absence d'aménagements lourds et d'alternatives plus fortes aura des conséquences graves sur les

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

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Ik diende een interpellatie in over de sluiting van het Ter Kamerenbos, maar die werd geweigerd vanwege dit zowat verplichte debat. Ik zal hieraan deelnemen, maar het valt me moeilijk.*

De voorzitter.- Moeilijk? Iedereen heeft het recht om te spreken, en u hebt het woord. Dat is helemaal niet moeilijk!

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Het plan werd opgesteld zonder enig overleg met de andere gemeenten, wat twijfelachtig is. Als het Ter Kamerenbos wordt gesloten voor het verkeer zonder dat er enig alternatief worden geboden, zal dat zware gevolgen hebben voor Elsene en Ukkel.*

communes voisines d'Ixelles et d'Uccle. Les bourgmestres de ces communes ont d'ailleurs dit tout le mal qu'ils pensaient de ce Plan communal de mobilité et ont énormément de réserves, quand ils ne s'y opposent pas carrément, quant à la fermeture du bois de la Cambre telle qu'elle est envisagée.

Les problèmes de mobilité sur les voiries adjacentes de ces deux communes seront évidemment aggravés. On peut s'attendre aussi à un impact en matière de pollution : si vous avez des embouteillages, celle-ci redoublera aux abords du bois, et le problème ne sera en rien résolu. Ce sera un véritable calvaire tant pour les habitants que pour les commerçants de ces voiries, par exemple ceux de la chaussée de Waterloo, qui souffrent déjà du manque de mobilité de cette zone.

Je n'ai qu'une seule question : en tant que ministre de la Mobilité, êtes-vous pour ou contre la fermeture du bois de la Cambre ?

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

M. Philippe Close.- Je voudrais situer cette question dans son contexte plus global. Je trouve que, pour une fois, la formule qui a été adoptée par la Région qui fut associée à toutes les étapes de l'élaboration du Plan communal de mobilité (PCM), est bonne. Je voudrais rassurer les différentes communes comme Freddy Thielemans a rassuré les bourgmestres d'Uccle ou d'Ixelles.

Je trouve que la démarche du secrétaire d'État est logique : une commune exprime l'objectif qu'elle poursuit ; cela suscite des réactions et il y a une enquête publique. Il ne s'agit pas d'adopter définitivement un PCM, mais de l'exposer au débat.

Le Collège a pris des options assez radicales. C'est au moment de l'enquête publique qu'il faut s'exprimer. Si tous les arbitrages étaient déjà faits au préalable, on serait dans ce qu'on pourrait appeler "un consensus mou". Je ne sais pas quelle sera la conclusion, mais c'est la Région qui aura le dernier mot puisque, d'après l'accord de gouvernement et les nouvelles législations, le secrétaire d'État et la Région exercent leur tutelle par rapport aux PCM.

À propos de la chaussée de Waterloo, Bruxelles-Ville souhaite qu'il y ait enfin un site propre pour le tram entre l'avenue Churchill et l'avenue Legrand,

De burgemeesters van die twee gemeenten hebben grote bezwaren tegen de sluiting.

De mobiliteitsproblemen op de aan het bos grenzende wegen in die twee gemeenten zullen toenemen. En met de files zal er ook meer vervuiling komen. Dat wordt een lijdensweg voor de omwonenden en de handelaars.

Ik heb maar één vraag: bent u als minister van Mobiliteit voor of tegen de sluiting van het Ter Kamerenbos?

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close.- *Ik wil de kwestie even in haar context plaatsen. De gekte procedure voor de uitwerking van een gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) is zinvol en werd correct toegepast. Het gewest was overigens betrokken bij alle stappen tot nu toe. Het GMP wordt nu onderworpen aan een openbaar debat. We zijn dus nog niet toe aan de definitieve goedkeuring.*

Het college van burgemeester en schepenen heeft enkele radicale keuzes gemaakt. Iedereen kan zijn stem laten horen tijdens het openbaar onderzoek. Als iedereen het al van tevoren eens is, dan klopt er iets niet. De eindbeslissing ligt hoe dan ook bij het gewest, dat toezicht houdt op de GMP's.

Brussel-Stad dring erop aan dat de tram eindelijk een eigen bedding krijgt tussen de Winston Churchilllaan en de Legrandlaan. Toenmalig minister Smet heeft daar destijds al op aangedrongen bij de gemeente Ukkel. De betreffende lijn doorkruist het hele gewest. Laten we proberen elkaar tegemoet te komen.

We zullen ook elk jaar blijven terugkomen op onze eisen wat betreft de flessenhals van de Louizalaan.

De gemeenten moeten hun wensen kunnen uiten. Daarna is het de taak van het gewest en de

qui est le seul passage où ce tram n'en dispose pas encore. C'est une proposition que M. Smet, alors ministre, avait déjà essayé de faire accepter à la commune d'Uccle. Il s'agit en effet d'un tram qui dessert toute la Région. Essayons de faire en sorte que les demandes se rencontrent. Nous réitérons aussi nos demandes à propos du goulet Louise tous les ans. Il est clair que nous devons nous concerter avec Saint-Gilles et Ixelles à ce propos.

Les communes doivent pouvoir dire ce qu'elles souhaitent. Après, il y a un arbitrage, et c'est pour cela qu'il y a la Région et la tutelle du secrétaire d'État en charge de la mobilité. J'encourage tout le monde à réagir dans le cadre de l'enquête publique, comme Uccle l'a fait officiellement.

Il ne faut pas se tromper de débat. La décision concrète d'établir le plan au bois ou en d'autres endroits n'a pas encore été prise. C'est un enjeu d'intérêt régional et les intérêts de toutes les parties doivent être pris en compte, mais dans l'ordre que je viens d'énoncer.

Chaque commune qui élabore son PCM doit réfléchir selon cette logique et commencer par penser à ce qui lui semble bon, avant que ses idées soient présentées à un organe supralocal qui réagit, rassemble les différents avis et arbitre. Cette démarche est saine, car si nous nous étions vus avant, le débat n'aurait pas eu lieu. Nous devons déterminer notre volonté pour le bois, s'il on va assez loin pour les pistes cyclables, s'il faut travailler sur le goulet de l'avenue Louise... Le Collège est réaliste et il sait que l'ensemble du PCM ne sera pas adopté tel quel.

Je voudrais préciser qu'un des collaborateurs du secrétaire d'État a assisté à tous les groupes de travail et que ce PCM n'a pas été fait isolément par Bruxelles-Ville comme certains ont pu le faire croire.

Soyons clairs : ce ne sera pas le plan définitif de la Ville de Bruxelles. Je peux le dire au nom du Collège, qui en a encore débattu jeudi dernier.

M. Arnaud Pinxteren.- M. le président, j'aimerais que ce soit le secrétaire d'État qui réponde à nos questions.

M. le président.- Pour l'instant, c'est le commissaire Close qui a la parole.

staatssecretaris voor Mobiliteit om te bemiddelen. Ik moedig iedereen aan om in het kader van het openbaar onderzoek zijn mening kenbaar te maken.

Er is nog geen concrete beslissing genomen; daar gaat het hier ook niet om. Alle belangen moeten zorgvuldig tegen elkaar worden afgewogen, maar het is duidelijk dat het algemeen belang moet primeren.

De procedure voor de uitwerking van een GMP is dezelfde voor alle gemeenten. Mijns inziens is het heel zinvol dat een gemeente eerst duidelijk haar visie op papier zet en er daarna een openbaar debat volgt. Het college is realistisch en beseft dat dit plan niet onverkort zal worden aanvaard.

Voor alle duidelijkheid: medewerkers van de staatssecretaris hebben deelgenomen aan alle vergaderingen van de werkgroepen. Dit plan is dus geen hersenspinsel van de stad Brussel alleen.

Zoals gezegd, dit plan is nog niet definitief.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Mijnheer de voorzitter, ik zou willen dat de staatssecretaris mijn vragen beantwoordt.*

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

M. Arnaud Pinxteren.- Ce n'est pas le commissaire qui parle, mais l'échevin de la Ville de Bruxelles. Je demande que soit respectée l'institution qu'est ce parlement.

M. le président.- Votre intervention est déplacée. Vous avez déjà eu la parole. Non seulement vous interrompez M. Close, mais vous m'interrompez également en ma qualité de président.

M. Arnaud Pinxteren.- M. Close répond à la place du secrétaire d'État !

M. le président.- Ne vous faites pas l'avocat du secrétaire d'État.

La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- Je n'avais nullement l'intention de griller la politesse au secrétaire d'État. Si c'est le cas, je m'en excuse. Je voulais intervenir dans le cadre de cette interpellation où je me suis senti interpellé, puisque j'ai participé aux décisions prises par la Ville. Si cela crée polémique, j'arrête immédiatement mon débat.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Revenons à l'essentiel.*

(poursuivant en français)

Ce Plan communal de mobilité fait beaucoup parler de lui, il a de nombreux détracteurs. Ce matin encore, un communiqué de presse de Touring décourageait et déconseillait aux Flamands et aux Wallons de venir à Bruxelles en prétendant que cela allait devenir désormais impossible.

Je pense que les personnes qui condamnent ce Plan de mobilité se trompent. Je me réjouis de voir que la Ville de Bruxelles a enfin posé un geste fort et ambitieux en termes de mobilité douce. Si nous voulons rendre Bruxelles aux Bruxellois, si nous voulons faire revivre la ville et de facto ses commerces, il est nécessaire d'envisager un projet de cette nature.

Si vous me demandez si je suis pour ou contre la fermeture du bois de la Cambre, je vous répondrais

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Hier is geen commissielid aan het woord, maar de schepen van de Stad Brussel.*

De voorzitter.- Uw opmerkingen zijn ongepast. U onderbreekt niet enkel de heer Close, maar u plaatst uzelf daarenboven in de rol van voorzitter van deze commissie.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Maar de heer Close antwoordt in de plaats van de staatssecretaris!*

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Het was niet mijn bedoeling in de plaats van de staatssecretaris een antwoord te formuleren. Ik maakte deze opmerkingen omdat ik betrokken was bij de beslissingen die de stad heeft genomen.*

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Laat ons terugkeren tot de kern van de zaak.

(verder in het Frans)

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van Brussel-Stad lokt heel wat kritiek uit. Deze morgen nog riep Touring Wegenhulp de bevolking op om Brussel te vermijden.

De tegenstanders van dit mobiliteitsplan vergissen zich. Het verheugt mij dat Brussel-Stad eindelijk een sterk en ambitieus plan formuleert. Als wij Brussel aan de Brusselaars willen teruggeven, als wij onze stad en onze economie nieuw leven willen inblazen, moeten wij een dergelijk project aandurven.

Ben ik voor of tegen de sluiting voor het autoverkeer van Ter Kameren? Wel, ik steun eerst en vooral dit mobiliteitsplan en hoop zelfs dat er uit het openbaar onderzoek nog ambitieuzere doelstellingen voortvloeien.

simplement que suis pour ce Plan de mobilité et j'espère même qu'au terme de la concertation publique, les propositions se développeront et deviendront encore plus ambitieuses qu'elles ne le sont aujourd'hui.

Je ne veux pas laisser de malentendu.

D'une part, il y a ma position personnelle, d'autre part, il y a la position officielle. Pour le moment, je ne parle pas pour l'ensemble du gouvernement parce qu'il n'a pas encore eu la possibilité de s'exprimer sur le plan dans son entièreté. Il y a d'abord la concertation publique qui a lieu à la Ville de Bruxelles. Le projet actuel du plan est soumis aux riverains. Les autres communes et des instances comme Touring ont aussi la possibilité d'intervenir. Une fois le plan approuvé par le conseil communal bruxellois, la Région pourra s'exprimer à son tour.

(poursuivant en néerlandais)

Vous remarquez à raison que la mise en œuvre du Plan Iris 2 dépend de la politique des pouvoirs locaux. La cohérence entre les plans régionaux et communaux de mobilité est un enjeu majeur et j'y suis particulièrement attentif. Un de mes collaborateurs était présent à toutes les réunions relatives au PCM de Bruxelles-Ville.

(poursuivant en français)

À cet égard, la sixième réforme de l'État prévoit d'améliorer davantage la cohérence entre la politique régionale et la politique communale en matière de mobilité.

(poursuivant en néerlandais)

Pour l'établissement d'un PCM, la Région et les communes sont liées par un accord cadre stipulant que le financement se fait à parts égales et qu'elles travaillent en liaison étroite.

(poursuivant en français)

Pour la réalisation du Plan communal de mobilité de chaque commune bruxelloise, on dénombre trois phases. C'est également le cas pour la commune de Bruxelles-Ville. Une concertation entre toutes les parties concernées, dont la Région et la commune, a lieu avant la fin de chaque phase.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen mijn persoonlijk standpunt en het regeringsstandpunt. Vandaag spreek ik niet namens de regering, aangezien deze nog niet het volledige plan heeft kunnen analyseren. Momenteel wordt het plan aan de inwoners voorgelegd. Ook de andere gemeenten en organisaties zoals Touring kunnen hun mening uiten. Het gewest kan pas een uitspraak doen als het plan door de gemeenteraad is goedgekeurd.

(verder in het Nederlands)

U merkt terecht op dat de uitvoering van het Iris 2-plan afhankelijk is van het beleid van de plaatselijke overheden. Het waarborgen van de samenhang tussen de gewestelijke en de gemeentelijke mobiliteitsplannen vormt een grote uitdaging. Dat zal ik niet ontkennen. Ik besteed trouwens bijzonder veel aandacht aan de overeenstemming van de plannen, zeker wat het gemeentelijk mobiliteitsplan van de stad Brussel betreft. Er was inderdaad steeds één van mijn medewerkers aanwezig op de vergaderingen.

(verder in het Frans)

Ook de zesde staatshervorming streeft naar meer samenhang tussen het gewestelijk en het gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

(verder in het Nederlands)

Het is ook nuttig om eraan te herinneren dat het gewest en de gemeenten over de opmaak van de gemeentelijke mobiliteitsplannen een kaderovereenkomst afsluiten. De afspraak is dat ze elk voor de helft instaan voor de financiering van het plan en nauw overleg plegen om tot een goed resultaat te komen.

(verder in het Frans)

De totstandkoming van de gemeentelijke mobiliteitsplannen verloopt in drie fasen. Voor het einde van elke fase vindt er overleg plaats tussen alle betrokken partijen, dus ook tussen het gewest en de gemeente.

In de eerste fase wordt een inventaris opgemaakt, een diagnose gesteld en de doelstellingen bepaald. In de tweede fase worden verschillende scenario's

La phase 1 consiste en l'inventaire, le diagnostic et la détermination des objectifs. La phase 2 concerne l'établissement des différents scénarios et l'élaboration d'un scénario portant sur la mobilité durable. La phase 3, c'est le plan d'action. La commune de Bruxelles-Ville a signé la convention-cadre concernant la mobilité le 4 mai 2009.

(poursuivant en néerlandais)

Le comité d'accompagnement s'est réuni le 11 mars 2010 pour la première phase, le 1er décembre 2010 pour la deuxième, et le 12 octobre 2011 pour la troisième phase.

Lors de ces concertations constructives, la Région a pu rappeler les objectifs en matière de piétons, de réduction du trafic de transit et de politique cyclable.

(poursuivant en français)

Lors du comité d'accompagnement de la troisième phase, la Région a soumis différentes observations à la commune de Bruxelles-Ville. Ces observations concernaient notamment l'objectif du Plan Iris 2 de viser une part modale de vélos de 20% pour les déplacements à Bruxelles à l'horizon 2018. Jusqu'à maintenant, nous sommes à 15% dans le Plan communal de mobilité, mais il reste la phase de concertation. Nous verrons quelle sera la position définitive de la commune.

Je dois dire que, quand on compare avec d'autres communes, la commune de Bruxelles-Ville fait un pas en avant très important. J'espère que nous arriverons à 20%, mais je trouve que 15%, c'est déjà un pas dans la bonne direction. Je ne peux qu'encourager le Collège à aller plus loin. Les pistes cyclables qu'il a placées sur les grands axes vont vraiment aider à atteindre cet objectif.

(poursuivant en néerlandais)

Nous avons aussi fait des remarques à propos de l'agenda de la poursuite de l'instauration des zones 30 dans le Pentagone, à Laeken, à Neder-over-Heembeek et à Haren.

Nous avons demandé que l'objectif de réaliser 20 km² de zone piétonne dans la Région figurant dans le Plan Iris 2 soit traduit concrètement dans le plan de Bruxelles-Ville.

uitgewerkt, waaronder een scenario 'duurzame mobiliteit'. In de derde fase wordt het actieplan opgesteld.

Brussel-Stad heeft het raamconvenant inzake mobiliteit op 4 mei 2009 ondertekend.

(verder in het Nederlands)

Overmorgen kunnen we daar de derde verjaardag van vieren. Voor de eerste fase is het begeleidingscomité samengekomen op 11 maart 2010, voor de tweede fase op 1 december 2010 en voor de derde fase op 12 oktober 2011.

De overlegmomenten waren constructief. Het gewest kreeg de gelegenheid om expliciet te herinneren aan de doelstellingen inzake het voetgangersbeleid, de vermindering van het doorgaand verkeer en uiteraard het fietsbeleid.

(verder in het Frans)

Het gewest heeft een aantal opmerkingen gemaakt, onder meer over de doelstelling van het Iris 2-plan om tegen 2018 te streven naar een modaal aandeel van de fiets van 20%. Momenteel voorziet het gemeentelijk mobiliteitsplan in een doelstelling van 15%, maar de overlegfase is nog aan de gang.

Ik hoop dat het 20% wordt, maar 15% gaat reeds in de goede richting. In vergelijking met andere gemeenten heeft Brussel-Stad een enorme stap vooruit gezet. Ik kan de gemeente alleen maar aanmoedigen om nog verder te gaan. De fietspaden langs de grote verkeersassen zullen zeker helpen om die doelstelling te bereiken.

(verder in het Nederlands)

We hebben ook opmerkingen gemaakt in verband met de timing van de verdere invoering van de zones 30, niet alleen in de Vijfhoek, die een volledige zone 30 moet worden, maar ook in Laken, Neder-over-Heembeek en Haren.

Het Iris 2-plan heeft als doelstelling om 20 km² voetgangerszone te realiseren in het Brussels Gewest. We hebben gevraagd om dat concreet vorm te geven in het plan voor de stad Brussel. Een andere vraag was het inplanten van woonerven, waarvoor er in de Vijfhoek zeker ruimte is.

Il a également été question de l'implantation de zones résidentielles dans le Pentagone.

(poursuivant en français)

Il y avait l'importance de prévoir des mesures concrètes pour réduire le trafic de transit partout dans les quartiers bruxellois, mais également sur les itinéraires cyclables régionaux (ICR) afin de renforcer l'efficacité et la sécurité. On prévoyait aussi un RER vélo, certainement sur les lignes 26 et 28. À côté des lignes de chemin de fer, on installerait des pistes cyclables à grande vitesse. On est intervenu sur ce point, mais également sur les efforts formels concernant l'amélioration de la vitesse commerciale du transport public.

(poursuivant en néerlandais)

La transformation de la ligne de bus 71 en ligne de tram, la promotion de l'usage du train dans Bruxelles et la création de parkings vélo sécurisés ont également été discutées.

(poursuivant en français)

Certaines de ces observations ont été intégrées au plan. Celui-ci prévoit des mesures concrètes afin de renforcer la politique cyclable (poursuivre l'introduction du sens unique limité (SUL), prévoir systématiquement des avancées pour cyclistes aux carrefours, supprimer le trafic de transit sur les routes de quartier faisant partie des ICR, augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos, assurer la sécurité des vélos à destination et à domicile, aménager des pistes cyclables sur les axes importants, etc.).

(poursuivant en néerlandais)

Le plan constitue un progrès mais devrait afficher un calendrier et des localisations plus précis, notamment concernant la mise en œuvre du plan de circulation en boucle et la réduction du trafic de transit.

(poursuivant en français)

Après le conseil communal de Bruxelles-Ville, c'est au tour de la Région bruxelloise de s'exprimer.

Nous devons maintenir les habitants dans des zones densément peuplées comme Bruxelles-Ville et il

(verder in het Frans)

Niet alleen in de wijken, ook op de gewestelijke fietsroutes (GFR) waren maatregelen nodig om het doorgaand verkeer te verminderen. Er was eveneens voorzien in fietspaden voor snel verkeer langs een de spoorlijnen van het GEN, alvast voor de lijnen 26 en 28.

(verder in het Nederlands)

Ook de omvorming van buslijn 71 in een tramlijn, de bevordering van het treingebruik binnen Brussel en het creëren van beveiligde fietsparkings zijn ter sprake gekomen.

(verder in het Frans)

Sommige opmerkingen zijn in het plan verwerkt, onder meer de invoering van een beperkt eenrichtingsverkeer, de ontmoediging van doorgaand verkeer in wijken die deel uitmaken van de gewestelijke fietsroutes, meer fietsparkeerplaatsen, enzovoort.

(verder in het Nederlands)

Het plan is een stap in de goede richting, maar inzake timing en plaatsaanduidingen zou het gedetailleerder mogen zijn. Ik denk onder meer aan de uitvoering van het lussenplan, het tegengaan van het transitverkeer in de wijken en zo meer. Ik ga er echter van uit dat daarover binnenkort meer duidelijkheid wordt verschaft.

(verder in het Frans)

Na de gemeenteraad van Brussel-Stad, is het de beurt van het Brussels Gewest om zijn mening te geven.

Om te voorkomen dat de Brusselaars de stad verlaten, moeten we open staan voor dergelijke maatregelen, die hun merites al hebben bewezen in andere Europese steden.

Ik heb alle vertrouwen in deze keuzes en hoop dat de Brusselse gemeenten zullen volgen.

faut donc rester ouvert à ce genre de démarches qui ont été fructueuses dans d'autres villes européennes. Dans les villes belges, ces mesures ont permis d'améliorer le commerce. J'ai confiance en ces choix. J'espère que les autres communes bruxelloises suivront.

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Ce plan de mobilité peut lancer une dynamique très positive, à condition qu'il soit bien conçu.*

Celui-ci est encore susceptible d'être modifié par le Comité de concertation et la Région de Bruxelles-Capitale, ce qui est une bonne chose. Nous espérons que les divers intéressés, comme les autres Régions et les communes, seront suffisamment impliqués dans cette concertation.

Il est faux de penser que la voiture disparaîtra d'elle-même si nous compliquons la vie des automobilistes. Les voitures seront toujours là et elles sont indispensables à la viabilité de la ville.

Entraver le trafic automobile peut se révéler préjudiciable, comme nous pouvons le constater suite aux récents travaux d'adaptation dans le quartier de la Bourse.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Les modalités de concertation entre la commune de Bruxelles-Ville et la Région me semblent à présent plus claires. Avoir confirmation des différentes étapes de

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Het verheugt mij dat zoveel collega's geïnteresseerd zijn in dit debat. Dit is heel belangrijk voor het leven in de stad. Een dergelijk mobiliteitsplan kan een heel positieve dynamiek op gang brengen, maar als het slecht in elkaar zit kan het ook heel negatief uitpakken.

Het verheugt mij ook dat dit plan, volgens de heer Close, geen definitief plan is en dat er nog ruimte is voor wijzigingen. Er volgt nog een openbaar onderzoek en ook het Overlegcomité en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen hun duit in het zakje doen. Ik hoop dat er ook voldoende overleg zal zijn met de diverse betrokkenen, zoals de andere gewesten en gemeenten.

Sommigen lijken te denken dat de auto wel vanzelf uit de stad zal verdwijnen als we het de automobilisten maar moeilijk genoeg maken. Dat is een misvatting. Auto's zullen er altijd zijn en zullen er ook altijd moeten zijn, want zonder auto's zou de stad niet leefbaar zijn. Het autoverkeer bemoeilijken kan ook heel kwalijke gevolgen hebben.

De recente aanpassingswerken in de buurt van de Beurs leiden nu al tot grotere problemen dan er voorheen waren. We moeten dus ook nagaan hoe we de negatieve effecten kunnen opvangen van iets dat positief bedoeld is.

Kortom, het is goed dat er nog wijzigingen mogelijk zijn aan het plan. Hopelijk gaan die gepaard met zoveel mogelijk overleg.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Het is uitstekend dat Brussel-Stad en het gewest systematisch overleggen over elke stap in de uitwerking van het plan.*

l'élaboration du plan par une concertation systématique pour chacune d'entre elles est un mode de fonctionnement très positif.

Je prends acte que vous trouvez que l'objectif de Bruxelles-Ville de porter la part modale du vélo à 15% est compatible avec le Plan régional Iris 2 parce qu'il ne va pas au-delà des 20%. Je pense pour ma part qu'il deviendra problématique pour vous d'atteindre l'objectif global de 20% si vous félicitez Bruxelles-Ville dont l'objectif qui ne dépasse pas les 15% peut, par ailleurs, être revu à la baisse, puisque nous n'en sommes qu'au niveau des hypothèses tant que l'enquête publique n'a pas eu lieu. Je ne pense pas que cela va encourager les autres communes à adopter une politique ambitieuse en matière d'augmentation de la part modale du vélo.

Enfin j'entends que pour l'avenir - et nous espérons que cela sera très rapide - le Plan régional de mobilité chapeautera ces différents plans communaux. C'est une procédure primordiale à mettre en place pour pouvoir conserver une politique de mobilité cohérente sur l'ensemble du territoire régional. Une concertation étroite, en amont, dès l'élaboration des plans, est nécessaire. Il en va aussi de la tenue d'un débat serein, sans crispation, afin de se concentrer sur les questions les plus importantes pour les Bruxellois.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Tout d'abord, il y a un malentendu : je ne félicite pas la commune de Bruxelles-Ville de se contenter de 15%. Je trouve que c'est un bon premier pas, mais j'espère que, quand le sujet sera discuté avec la Région, on en viendra à 20%.

Nous nous sommes battus pour avoir la possibilité d'imposer aux communes les lignes choisies par la Région. Mais cela doit encore se traduire par des ordonnances.

(poursuivant en néerlandais)

Il n'entre pas dans nos intentions de compliquer la vie des automobilistes. Notre objectif est que les déplacements sur des courtes distances (25% des déplacements en voiture à Bruxelles) s'effectuent à l'aide d'un mode de transport alternatif.

De staatssecretaris acht de doelstelling van de stad, 15% van het verkeer per fiets, niet onverenigbaar met het Iris 2-plan, maar dit percentage is laag en kan nog zakken na het openbaar onderzoek. Op die manier zullen we de gewestelijke doelstelling van 20% fietsverkeer niet halen. Het zal de andere gemeenten niet aanmoedigen om een ambitieuzer beleid te voeren.

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan zou in de toekomst de gemeentelijke plannen overkoepelen. Dat is noodzakelijk voor een coherent beleid op heel het grondgebied van het gewest. Intens en sereen overleg bij de uitwerking van de plannen is dan ook heel belangrijk.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Ik wil helemaal niet dat Brussel-Stad zich tevreden stelt met 15%, maar ik vind het wel al een stap in de goede richting en hoop uiteindelijk 20% te bekommen.*

Het gewest heeft nu de mogelijkheid zijn beleid op te leggen aan de gemeenten. Dit moet echter nog worden uitgewerkt in ordonnanties.

(verder in het Nederlands)

Het is absoluut onze bedoeling niet het leven van de automobilist zo moeilijk mogelijk te maken. Wel willen we dat sommige verplaatsingen over korte afstanden die nu met de auto gebeuren - 25% van de verplaatsingen binnen Brussel gaan over minder dan 1 kilometer en 62,5% over minder dan 5 kilometer - op een alternatieve wijze gebeuren.

Nous choisissons de privilégier les transports en commun, les cyclistes et les piétons. En facilitant ce type de trafic, nous favoriserons le transfert vers les modes de déplacement doux.

Avant d'instaurer cette réglementation, la commune de Bruxelles-Ville a demandé à Bruxelles Mobilité de calculer si la Petite ceinture pouvait supporter ce trafic de transit. L'étude qui a été menée a établi que c'était parfaitement possible. La commune de Bruxelles-Ville a raison de vouloir décourager le trafic de transit, qui n'apporte rien au commerce local et ne génère que des nuisances pour les habitants.

Nous ne voulons pas empoisonner la vie de l'automobiliste mais définir des priorités, ce que nous avons fait comprendre au gouvernement bruxellois.

- Les incidents sont clos.

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 L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "les modifications légales nécessaires à la bonne organisation de la Journée sans voiture".

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

M. Philippe Pivin.- La Journée sans voiture sera organisée cette année le 16 septembre. Cela fait plusieurs années que les spécificités de circulation de cette journée ne sont prévues par aucune disposition légale. La seule disposition réglementaire que l'on connaisse dans ce domaine est l'ordonnance qui est prise ponctuellement

Het verhaal dat alles tegelijk mogelijk is, verschillende banen voor autoverkeer, een aparte rijstrook voor bussen, een fietspad en een breed voetpad, is in Brussel niet van toepassing. Dat is een pure fabel. Wij gaan eerst voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Als dat verkeer vlot loopt, zullen heel wat verplaatsingen die nu nog per auto gebeuren, anders kunnen verlopen.

Voor de stad Brussel deze regels heeft ingevoerd, is aan Brussel Mobiliteit gevraagd te berekenen of de kleine Ring dat extra transitverkeer aankon. We hebben een studie verricht waaruit bleek dat dit perfect mogelijk is. Heel veel stadsverkeer rijdt immers dwars doorheen de stad. Men stopt nergens en dus levert dat de lokale handel niets op. De lokale inwoners ondervinden er alleen maar hinder van. De stad Brussel heeft dus gelijk dat soort verkeer te ontmoedigen en de openbare ruimte terug aan de mensen te willen geven.

We willen het leven van de automobilist niet vergallen, maar wel prioriteiten stellen. Dat hebben we de Brusselse regering duidelijk gemaakt.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de wetswijzigingen die nodig zijn voor de goede organisatie van de Autoloze Zondag".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- De Autoloze Zondag vindt dit jaar plaats op 16 september. De specifieke verkeersregels die dan gelden, hebben na al die jaren nog steeds geen wettelijke basis. Elke keer keurt het parlement een specifieke eenmalige ordonnantie goed. De politie kan overtredingen daarvan niet bestraffen. De

chaque année. Vous m'aviez répondu l'année dernière, lors d'une interpellation, qu'il n'était pas normal que la police n'ait pas de pouvoir de sanction du non-respect de ces ordonnances prises chaque année.

De même, il n'est pas normal qu'aucune autre disposition légale ne décrive les conditions d'organisation de cette Journée sans voiture. Ni vous ni moi ne souhaitons que l'organisation de cette journée reste dans ce vide juridique qui pourrait un jour porter préjudice à la Région. Le plus important est évidemment la garantie de la protection des usagers des voiries bruxelloises. Il ne faudrait pas qu'un drame se produise sur l'une de ces voiries et qu'on ne prenne qu'alors les décisions nécessaires. Vous avez une responsabilité dans ce domaine et vous le savez.

Il serait intéressant que vous puissiez informer le parlement des avancées que vous avez engrangées en cette matière depuis la Journée sans voiture de l'année 2011. Vous parliez à l'époque d'une concertation à mettre en place. Les contacts entre les services publics fédéraux (SPF) mobilité et intérieur et la Région de Bruxelles-Capitale sont-ils clôturés ? Si oui, quelles sont les conclusions de cette concertation ?

Quelles mesures et initiatives légales sont à prendre ou ont été prises aux niveaux fédéral et régional pour créer un cadre juridique adapté ? Quelles garanties pouvez-vous donner au parlement sur le fait que la Journée sans voiture du 16 septembre 2012 sera sécurisée par un cadre légal en bonne et due forme ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- La Journée sans voiture est organisée depuis dix ans dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité, qui a lieu du 16 au 22 septembre. Il s'agit du plus grand périmètre sans voitures organisé en Europe, ce dont nous sommes particulièrement fiers.

L'interdiction généralisée de circuler en voiture lors de cet événement est établie au travers de deux documents, adoptés dans les dix-neuf communes de la Région de Bruxelles-Capitale :

staatssecretaris merkte eerder al op dat dit niet normaal is.

Het kan niet de bedoeling zijn dat dit juridische vacuüm blijft voortbestaan. Het belangrijkste is dat de gebruikers van de Brusselse wegen beschermd worden. U mag niet wachten tot er een drama gebeurt om de noodzakelijke stappen te zetten.

Welke vooruitgang hebt u op dit vlak geboekt sinds de Autoloze Zondag van 2011? Hebt u overleg gepleegd met de Federale Overheidsdiensten Mobiliteit en Binnenlandse Zaken? Wat heeft dat opgeleverd?

Welke maatregelen hebben het gewest en de federale overheid genomen om een aangepast wettelijk kader te creëren? Kunt u het parlement garanderen dat dit wettelijk kader op 16 september een feit zal zijn?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *De Autoloze Zondag wordt al tien jaar georganiseerd tijdens de Europese Week van de mobiliteit. Wij zijn er trots op die dag het grootste autovrije gebied van Europa te hebben.*

Het verbod op autoverkeer is vastgelegd in twee documenten die de negentien gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben goedgekeurd. Het eerste is een politieverordening die autoverkeer verbiedt, een aantal uitzonderingen

- une ordonnance de police qui interdit la circulation, précise les exceptions et limite la vitesse à 30km/h sur l'ensemble des voiries ;

- un règlement d'administration intérieur, qui prévoit qu'une dérogation émise dans une commune soit valable sur le territoire des dix-huit autres communes.

Il importe de préciser d'emblée que les règles du Code de la route sont toujours d'application durant la Journée sans voiture. Par conséquent, les zones de police conservent intacte leur possibilité de contrôle et de sanction de toutes les infractions figurant dans le Code de la route.

L'unique question qui se pose est celle de la sanction des automobilistes qui circuleraient sans dérogation ou à plus de 30km/h, contrevenant ainsi à l'ordonnance de police. Il apparaît en effet qu'en vertu de la nouvelle loi communale, les ordonnances de police temporaires sont adoptées au collège des bourgmestre et échevins alors que cette nouvelle loi communale ne permet pas au même collège d'assortir ses décisions de sanctions, qu'elles soient pénales ou administratives.

Un groupe de travail réunissant les zones de police, les communes et l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB), qui étudie les aspects de sécurité de cette Journée - fermeture de la Région, sécurisation des tunnels, etc. - a défini il y a quelques années une procédure de contrôle et de sanction en deux temps. Le policier peut effectuer un contrôle. En cas de constat d'infraction par rapport à l'ordonnance de police, il peut demander au contrevenant de stationner son véhicule en vue de faire cesser l'infraction. En cas de refus de l'automobiliste, le policier a alors la possibilité de le sanctionner pour refus d'injonction, ce qui correspond à une infraction de troisième degré.

Le groupe de travail est conscient que le système en place aujourd'hui ne permet pas une résolution rapide et simple des infractions. Le système fait également peser sur les épaules des automobilistes le risque d'une très forte sanction. Compte tenu de cette situation, le groupe de travail et l'AVCB poursuivent la recherche d'autres solutions juridiquement plus simples et immédiates.

vermeldt en de snelheid beperkt tot 30 km/u. Het tweede is een reglement van intern bestuur, dat stelt dat een afwijking die in één gemeente wordt toegekend, ook in de andere achttien gemeenten geldt. De verkeersregels blijven wel van kracht. De politie kan gewoon controleren en beboeten.

Het probleem is op welke manier automobilisten die zich niet aan de regels houden, kunnen worden beboet. Volgens de nieuwe gemeentewet kan het college van burgemeester en schepenen tijdelijke politieverordeningen goedkeuren, maar er is niets geregeld inzake strafrechtelijke of administratieve sancties.

Een werkgroep heeft zich over het probleem gebogen en een procedure uitgewerkt. De politie kan bij een overtreding aan de bestuurder vragen zijn voertuig aan de kant te zetten. De agent kan een eventuele weigering kwalificeren als de weigering om een bevel op te volgen, en dat is een zeer zware overtreding.

De werkgroep beseft dat het huidige systeem geen snelle en eenvoudige behandeling van inbreuken mogelijk maakt. Samen met de VSGB blijft ze dan ook zoeken naar andere, juridisch eenvoudigere en snellere oplossingen.

Het is een ingewikkeld debat omdat er meerdere overheidsniveaus bij betrokken zijn: de FOD Mobiliteit, de FOD Binnenlandse Zaken, de gemeenten en het gewest. De aanslepende regeringsvorming heeft de zaken ernstig vertraagd en de nakende staatshervorming zal zeker gevolgen hebben.

De werkgroep en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) hebben hun werk voortgezet. Het punt is behandeld door de werkgroep over de politie op 26 april en 12 september 2011 en 26 april 2012. De FOD Mobiliteit nam deel aan de vergadering van 12 september 2011.

De zaak ligt ingewikkeld. De FOD Mobiliteit is echter van oordeel dat autoloze zondagen onder politie maatregelen en dus de wet van 1968 vallen wat meteen verder onderzoek vanwege het ministerie van Binnenlandse Zaken opschort.

Het enige alternatief is volgens de FOD aan alle gewesttoegangswegen extra C3, M2, 'uitgezonderd

Les discussions sur le sujet sont particulièrement complexes car elles impliquent plusieurs niveaux de pouvoir : le SPF mobilité, le SPF intérieur, les communes et la Région. La lente mise en place du gouvernement fédéral a ralenti les discussions jusqu'au début de cette année. La réforme de l'État, en gestation, en ce compris certains volets liés à la mobilité, n'est pas dénuée d'effet sur le débat en cours.

Le groupe de travail et l'AVCB ont poursuivi leur travail de concertation. Le point a été abordé dans le groupe de travail sur la police, le 26 avril et le 12 septembre 2011, ainsi que le 26 avril 2012. Le SPF mobilité a participé à la réunion du 12 septembre 2011 et a été invité à une nouvelle réunion de réflexion le 25 avril 2012.

De ces différentes réunions, il ressort une situation complexe. Le SPF mobilité estime à raison que la Journée sans voiture s'inscrit bien dans le cadre de mesures de police et donc dans le cadre de la législation sur la circulation routière. À ce titre, il estime que les solutions relatives aux sanctions doivent être trouvées dans le cadre des dispositions sur la police de la circulation routière. Il s'agit donc de la loi de 1968. Ce constat suspend pour le moment la recherche de solutions du côté du ministère de l'intérieur.

Actuellement, la seule alternative à la sanction appliquée, c'est-à-dire l'infraction de refus d'obtempérer aux injonctions d'un agent, serait, selon le SPF mobilité, de placer, à toutes les entrées de la Région, des panneaux additionnels C3, M2, "sauf autorisation" et zone 30, le non-respect du panneau constituant une infraction pouvant entraîner une perception immédiate. Les experts ne sont toutefois pas encore d'accord sur la validité des panneaux en question, et notamment sur l'interprétation à donner au panneau "sauf autorisation".

Par ailleurs, cette solution est peu envisageable dans la pratique car elle suppose la mise en place d'un trop grand nombre de panneaux dans des délais trop courts.

Selon moi, la solution actuelle est cohérente et celle qui s'applique le plus facilement sur le terrain.

Par ailleurs, on rappelle que le Code de la route est toujours d'application et que les zones de police

toelating' en zone 30-verkeersborden te plaatsen. Niet-naleving van verkeersborden staat immers gelijk aan een verkeersovertreding die vatbaar is voor onmiddellijke inning. De experts zijn het echter niet eens, zeker niet over de interpretatie die aan het bord 'uitgezonderd toelating' moet worden gegeven.

Bovendien is de oplossing praktisch niet uitvoerbaar: te veel borden, te weinig tijd.

De huidige oplossing is logischer en eenvoudiger.

De Wegcode is nog altijd van toepassing en politiezones kunnen pv's opstellen op basis van het niet-respecteren van verkeerslichten of voorrangsregels en zo meer.

Bovendien is het aantal mensen dat politiebevelen niet opvolgt, zeer beperkt.

peuvent sanctionner le contrevenant sur cette base : non-respect d'un feu, d'une priorité, etc.

On constate aussi que le nombre d'infractions ou de problèmes de la part de personnes qui ne respecteraient les ordres donnés par les policiers sur le terrain reste limité.

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

M. Philippe Pivin.- Encore faut-il que les contrevenants puissent être appréhendés... Par définition, s'ils sont au volant d'une voiture, leur faire signe d'obtempérer et de se garer pour recevoir un sermon n'est pas forcément simple pour la police.

Je suis un peu surpris, car j'ai sous les yeux le compte rendu de l'interpellation que je vous ai adressée le 6 avril 2011, ainsi que votre réponse. Vous devez reconnaître que rien n'a changé depuis, si ce n'est qu'un groupe de travail continue à chercher. Ses membres se lancent-ils dans une thèse de doctorat sur le sujet ?

Une mesure pourrait être prise rapidement : injecter dans le règlement général de police une règle qui accorderait aux ordonnances de police une capacité de sanction. Cela ne doit pas être tellement compliqué à mettre en place.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Nous avons présenté cette possibilité aux membres du groupe de travail, mais ils ont choisi de poursuivre les pistes qu'ils avaient développées. N'oublions pas que les groupes de travail sont aussi accaparés par les réformes de l'État. Je suis moi aussi demandeur de la réponse la plus simple, mais je dois, pour l'instant, me contenter des éléments dont je dispose.

Ce qui est sur la table est tout de même applicable aujourd'hui sur le terrain. Si les contrevenants refusent d'obtempérer et de s'arrêter, il s'agit d'un acte assez grave.

M. Philippe Pivin.- J'espère que nous pourrons continuer à être rassurés par ces paroles.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *De overtreders moeten eerst nog gepakt worden. Als ze aan het stuur van een auto zitten, is dat niet zo evident.*

Ik heb hier een antwoord van u op een vergelijkbare interpellatie van 6 april 2011 en sindsdien is er niets veranderd. De werkgroep zoekt verder naar een oplossing.

Een maatregel kan alvast snel genomen worden: een regel in het algemene politiereglement waardoor politieordonnanties sancties mogelijk maken.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *We hebben dat voorgesteld aan de leden van de werkgroep, maar zij werken liever verder in de richting waarin ze bezig waren. Zij worden momenteel ook in beslag genomen door de staatshervorming.*

Wat nu op tafel ligt, kan in elk geval worden toegepast in de praktijk. Wie weigert te stoppen, begaat daarmee een zware overtreding.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Hopelijk is dat voldoende.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE MME SOPHIE BROUHON

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

concernant "les plans stratégiques pour le réseau ferroviaire".

M. le président.- M. Bruno De Lille répondra à la question orale.

La parole est à Mme Brouhon.

Mme Sophie Brouhon.- Le 29 mars 2012, le gouvernement de la Région wallonne présentait publiquement son Plan de développement stratégique pour le réseau ferroviaire en Wallonie. Ce Plan d'une valeur de deux millions d'euros comptait près de 35 projets d'amélioration et d'agrandissement de la couverture ferroviaire en Wallonie pour rendre le réseau plus accessible depuis Valenciennes ou Arlon et que cette couverture puisse se concentrer davantage sur le développement de réseaux urbains. Pour Liège, il s'agissait d'un Réseau régional express, pour Bruxelles, de la liaison entre Nivelles et Court-Saint-Étienne.

Ce n'est pas la première fois que l'on entend parler d'une telle ambition puisque la Flandre elle-même, le 27 janvier 2012, avait, via le Conseil de la mobilité du gouvernement flamand (Mobiliteitsraad van de Vlaamse regering) déposé une note intitulée "Vlaams Strategisch Spoorbeleid" qui se concentrait davantage sur la liaison entre le lieu de travail et le domicile et le transport des biens. Les projets développés dans cette note se concentraient sur le port d'Anvers, la liaison entre Anvers et Gand et la fameuse liaison Nord-Sud à Bruxelles. Le prix des propositions évoquées dans cette note s'élevait à 5,2 milliards d'euros.

Tant la Flandre que la Wallonie se sont donc positionnées de façon très stratégique vis-à-vis des autorités fédérales, tout en exprimant clairement leurs intentions par rapport à la Région bruxelloise. En déposant ces notes, elles se préparaient en effet à la fameuse concertation et à l'avis demandé par le gouvernement fédéral pour mettre en œuvre son

INTERPELLATIE VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

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

betreffende "de strategische plannen voor het spoorwegennet".

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

Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon (in het Frans).- *Op 29 maart 2012 presenteerde de Waalse regering haar strategisch ontwikkelingsplan voor het spoorwegennet in Wallonië, voor een waarde van 2 miljoen euro. Ongeveer 35 projecten moeten het spoorwegennet toegankelijker en uitgebreider maken en de stadsnetten uitbouwen.*

De Mobiliteitsraad van de Vlaamse regering publiceerde op 27 januari 2012 een conceptnota met de titel "Vlaams Strategisch Spoorbeleid", dat vooral focust op het woon-werkverkeer en goederentransport. De voornaamste projecten in de nota zijn de Antwerpse haven, de verbinding tussen Antwerpen en Gent en de Brusselse Noord-Zuidverbinding. De totaalprijs wordt geraamd op 5,2 miljard euro.

Zowel Vlaanderen als Wallonië hebben zich strategisch opgesteld ten opzichte van de federale regering en het Brussels Gewest. Ze zijn klaar voor de adviesvraag van de federale overheid over het meerjarig investeringsprogramma van de NMBS voor de periode 2013-2025, dat verschillende akkoorden bevat, maar niet over een verbetering van de Noord-Zuidverbinding.

In het akkoord 2009-2014 heeft onze regering beloofd om de behoeftes van Brussel te behartigen in overleg met de NMBS. Ik verwijs onder meer naar de aanleg van 6 nieuwe GEN-haltes.

(verder in het Nederlands)

Wat is het strategisch spoorbeleid van Brussel tegen 2025? Wat zijn de krachtlijnen en prioriteiten

Plan pluriannuel d'investissements de la SNCB pour les années 2013-2025. Ce Plan d'investissement est aujourd'hui défini. Il porte sur divers accords, mais on n'y trouve rien sur l'amélioration des liaisons Nord-Sud.

Je voudrais revenir, de façon plus générale, sur l'engagement de notre gouvernement dans l'accord 2009-2014, qui prévoit résolument une concertation avec la SNCB pour faire reconnaître les besoins spécifiques de Bruxelles, parmi lesquels la création de 6 nouveaux arrêts qui s'ajouteraient aux 36 prévus dans le réseau RER.

(poursuivant en néerlandais)

Quelle est la politique ferroviaire stratégique de Bruxelles à l'horizon 2025 ? Quelles sont les lignes de force et les priorités pour la Région bruxelloise ? Quels lieux prévoit-on pour les six arrêts RER supplémentaires annoncés ?

À l'origine, Bruxelles n'était pas associée au plan d'investissement pluriannuel de la SNCB, qui fixe une clé de répartition de 60/40 pour la Flandre et la Wallonie. Comment les plans d'investissement de la SNCB défendent-ils les intérêts de Bruxelles ? Quelle concertation interrégionale y a-t-il aujourd'hui, ou y aura-t-il demain, concernant ces plans ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État *(en néerlandais)*.- *Aucun accord n'a encore été conclu entre les Régions et la SNCB. La concertation est encore en cours.*

Le gouvernement bruxellois est convaincu que le réseau ferroviaire peut être un élément structurant pour la ville et son développement.

Le réseau ferroviaire doit compléter le réseau des transports en commun de la STIB et offrir un service d'une capacité suffisante pour les navetteurs et surtout pour les déplacements intrarégionaux des Bruxellois. Parmi les déplacements quotidiens en train, il n'y en a que 5.000 dans Bruxelles contre des centaines de milliers de et vers Bruxelles.

voor het Brussels Gewest? Welke locaties zijn voorzien voor de zes extra aangekondigde GEN-haltes? Wallonië en Vlaanderen hebben hun standpunt op dit vlak duidelijk gemaakt.

Brussel werd oorspronkelijk niet betrokken in het meerjareninvesteringsplan van de NMBS, dat een 60/40-verdeelsleutel vastlegt voor Vlaanderen en Wallonië. Op welke manier zullen de investeringsplannen van de NMBS de belangen van Brussel behartigen? Welk intergewestelijk overleg bestaat er vandaag, of zal er bestaan in de toekomst, met betrekking tot deze plannen? Op welke manier komen de belangen van Brussel aan bod?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Voor de duidelijkheid, er werd nog geen akkoord gesloten tussen de gewesten en de NMBS. Het overleg is nog aan de gang.

De Brusselse regering is er in elk geval van overtuigd dat het spoor een zeer belangrijke rol kan spelen en wil het spoorwegennet dan ook versterken en verankeren als een structurend element van de stad en de ontwikkeling ervan, vooral dan op het vlak van mobiliteit en van stadsverdichting.

Het spoorwegennet moet het MIVB-netwerk perfect aanvullen en een kwaliteitsvolle dienstverlening bieden, met voldoende capaciteit, zodanig dat de pendelaars nog meer gebruik maken

Il est pourtant possible d'attirer de nombreux usagers potentiels, surtout sur des liaisons comme Uccle-Stalle-gare du Midi, Bockstael-gare du Luxembourg, ou Jette-gare Centrale, qui offrent des temps de parcours imbattables.

Par ailleurs, le réseau ferroviaire est également structurant en termes de développement territorial. Il pourrait constituer l'épine dorsale du développement de pôles d'activités économiques et de logements excentrés, mais accessibles en train.

Le 22 mars, le gouvernement a adopté une position claire à ce propos, laquelle s'inscrit dans le cadre de la préparation du plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel et du plan de transport de la SNCB. Jusqu'à présent, ces deux entités ne nous ont dévoilé ni leur stratégie, ni leurs propositions. Nous savons seulement que l'objectif est d'augmenter l'offre de 80% d'ici 2030, ce qui correspond à une augmentation de 50% minimum des liaisons ferroviaires traversant la Région.

Le gouvernement a avancé les options suivantes pour atteindre cet objectif. Pour augmenter la capacité de la jonction Nord-Midi, il est question d'un tunnel plus profond plutôt que d'un élargissement, qui demanderait trop d'expropriations. Nous aimerions aussi qu'il y ait une nouvelle liaison souterraine entre la gare du Midi et le quartier européen et entre la gare du Midi et la gare de l'Ouest. Nous souhaitons également une amélioration des goulets d'étranglement et un renforcement local de la capacité, une meilleure accessibilité des gares du Midi et du Nord, la mise à quatre voies de la ligne 28, etc.

Le gouvernement demande que ces options soient examinées dans le cadre du plan d'investissement. Le gouvernement est aussi attentif à l'impact de ces projets sur le tissu urbain et l'environnement, et souhaite réduire l'impact des travaux.

L'option relative à une nouvelle jonction Nord-Midi pose un problème budgétaire. Dans le contexte actuel, ce projet pourrait être remis en question. En outre, il concentre l'ensemble des moyens sur les trois principales gares, négligeant le reste du territoire. C'est l'option à laquelle nous sommes les moins favorables.

Les options 2 et 3 ciblent surtout la ligne 26 à l'est

van de spoorweg, maar zodat vooral ook de Brusselaars vaker de trein gebruiken om zich te verplaatsen binnen het gewest.

Vandaag de dag wordt het aantal treinverplaatsingen binnen het gewest door Brusselaars geschat op amper 5.000. Dat is heel erg weinig in vergelijking met het totale aantal treinverplaatsingen van en naar Brussel, namelijk honderdduizenden per dag.

We kunnen dus nog heel wat nieuwe gebruikers aantrekken, zeker op bepaalde verbindingen. De verbinding Ukkel-Stalle - Zuidstation bijvoorbeeld duurt amper zes minuten met de trein, Bockstael - Luxemburg tien minuten of Jette - Centraal Station negen minuten. Die reistijden zijn onklopbaar en toch zijn er zeer weinig Brusselaars die daarvan gebruikmaken.

Daarnaast heeft het spoorwegennet ook een structurerende rol op het vlak van territoriale ontwikkeling. Om ervoor te zorgen dat de verschillende functies van de stad, zoals huisvesting en economische polen, optimaal bereikbaar zijn, moeten die volgens de regering op of rond knooppunten van openbaar vervoer gevestigd worden. Wij zouden graag zien dat het spoorwegennet daar een belangrijke rol in speelt, zodat we niet meer alles moeten concentreren op de stadskern, maar het spoorwegennet kunnen gebruiken als een soort ruggengraat waarrond we economische activiteiten, maar ook woningen kunnen ontwikkelen. Zo kunnen mensen van binnen of buiten Brussel deze polen met de trein bereiken.

De regering heeft op 22 maart een duidelijk standpunt over die principes ingenomen. Dat past in het kader van de voorbereiding van het meerjareninvestering van Infrabel en het vervoersplan van de NMBS dat in voorbereiding is. Officieel hebben die twee entiteiten tot op vandaag noch hun strategie, noch hun voorstellen aan ons kenbaar gemaakt. We weten alleen dat het de bedoeling is dat het aanbod met 80% stijgt tegen 2030. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou de capaciteit van de treinverbindingen die het gewest doorkruisen, met minstens de helft toenemen. De regering stemt an sich wel in met die doelstelling. We hebben wel specifieke ideeën over hoe dat moet gebeuren. In de uiteenzetting van haar standpunten heeft de regering vier opties naar voren

et la ligne 28 à l'ouest. Elles améliorent la desserte sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et sont donc plus intéressantes.

Enfin, la dernière option garantit la meilleure desserte en répartissant les efforts en divers endroits du territoire pour garantir une meilleure offre intrabrugeoise et rendre plus accessibles différents pôles de développement. C'est aussi l'option la moins chère.

Outre les 31 gares et arrêts existants, 5 arrêts supplémentaires seront intégrés à l'étude relative au RER. De plus, le gouvernement continue de demander au groupe SNCB l'ouverture des 6 gares prévues dans le Plan régional de développement, le Plan régional d'affectation du sol et le Plan Iris 2 (Cureghem, Verboeckhoven, Rogier, Lycée français, Veroost et Wielemans).

Il n'empêche qu'il faut dès maintenant améliorer la visibilité et l'accessibilité des gares actuelles, ainsi que leur accueil et leur sécurité. Une étude portera sur les mesures concrètes à entreprendre par gare. Enfin, Infrabel et la STIB se sont déjà entendus pour améliorer l'accueil et l'information dans certaines gares.

Les investissements localisables sont répartis selon une clé de 60% pour la Région flamande et de 40% pour la Région wallonne. La Région de Bruxelles-Capitale n'est pas soumise à cette clé de répartition, car les investissements exécutés sur son territoire sont repris sous le poste "district central", qui concentre tous les investissements importants. Qui plus est, Bruxelles profite aussi des investissements effectués dans les autres Régions.

La Région bruxelloise est un interlocuteur volontaire dans le débat ferroviaire. Elle participe au comité exécutif des ministres de la Mobilité, créé dans le cadre de l'actuel plan pluriannuel d'investissement et chargé de la mise en œuvre du RER. Elle participe également au comité de pilotage qui réunit les Régions, l'Etat fédéral, leurs administrations et leurs sociétés de transport public, et organise régulièrement des rencontres techniques et stratégiques avec le groupe SNCB.

geschoven om die doelstelling te bereiken.

Om de capaciteit te verhogen op de Noord-Zuidverbinding opteren we voor een dieper gelegen tunnel in plaats van een verbreding. Bij een verbreding moeten er te veel onteigeningen gebeuren. We zien graag ook een nieuwe ondergrondse verbinding tussen het Zuidstation en de Europese Wijk en tussen het Zuidstation en het Weststation. Verder willen we ook een verbetering van de flessenhalzen en de plaatselijke uitbreiding van de capaciteit, een betere bereikbaarheid van het Zuidstation en het Noordstation en het op vier sporen brengen van lijn 28, enzovoort.

Met die vier opties kan de doelstelling van de capaciteitsverhoging worden bereikt. De regering vraagt dan ook dat die opties worden onderzocht in het kader van het investeringsplan. Ik wijs erop dat de regering ook aandacht heeft voor de impact van die projecten op de structuur van de stad en op het milieu. We willen te allen prijze de impact van die werkzaamheden tot een minimum beperkt zien.

De eerste optie van een nieuwe Noord-Zuidverbinding vormt natuurlijk een budgettair probleem. Het project kan a priori in vraag worden gesteld, gelet op de bedragen waarin is voorzien in de huidige budgettaire context. Dit project garandeert de Brusselaars bovendien ook geen betere algemene bediening op het Brussels grondgebied. Het project concentreert namelijk alle middelen op de drie voornaamste stations, waarbij de rest van het grondgebied uit het oog wordt verloren. Die optie zijn we minder genegen.

Opties 2 en 3 zijn vooral gericht op de verbetering van lijn 26 in het oosten en lijn 28 in het westen. Die opties verbeteren de bediening binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn dus veel interessanter.

Optie 4 garandeert de beste bediening. De inspanningen worden gespreid over meerdere plaatsen op het grondgebied, waardoor het spoorwegaanbod in heel Brussel wordt uitgebreid en een aantal ontwikkelingspolen, zoals Bordet en het Weststation, beter bereikbaar worden. Bovendien is dit de minst dure optie.

Naast de 31 bestaande stations en haltes zullen 5 bijkomende haltes in de studie met betrekking tot het gewestelijk expresnet worden opgenomen.

Daarnaast blijft de regering er bij de NMBS-Groep op aandringen om bovenop die 36 NMBS-stations nog extra stations te openen die gepland zijn in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, het Gewestelijk Bestemmingsplan en het Iris 2-plan, met name de 6 stations die expliciet in het regeerakkoord worden vermeld, namelijk Kuregem, Verboeckhoven, Rogier, Frans Lyceum, Verhoost en Wielemans.

Dat neemt niet weg dat men nu al de zichtbaarheid en de toegankelijkheid van de bestaande stations, de kwaliteit van het onthaal en de veiligheid zou kunnen verbeteren. Er zal een studie komen over de concrete maatregelen die per station moeten worden genomen. Tot slot hebben Infrabel en de MIVB ook al overleg gepleegd over de verbetering van het onthaal en de informatieverstrekking in bepaalde stations, zoals Simonis.

De lokaliseerbare investeringsmiddelen, met andere woorden de middelen die bestemd zijn voor een specifieke locatie, worden verdeeld volgens een 60/40-verdeelsleutel: 60% voor het Vlaams Gewest en 40% voor het Waals Gewest. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is niet onderworpen aan die verdeelsleutel, aangezien de investeringen op het Brussels grondgebied onder de post "centrumdistrict" vallen, die alle belangrijke investeringen omvat. Het gewest is op dat vlak dus een van de voornaamste begunstigen. Voorbeelden zijn de Schuman-Josaphattunnel en een deel van het Diaboloproject. Daarnaast profiteert Brussel ook van de investeringen in de andere gewesten, zoals het op vier sporen brengen van bepaalde lijnen in het kader van het gewestelijk expresnet.

De regering maakt van het gewest een wilskrachtige onderhandelingspartner die betrokken is bij het spoorwegdebat. Zo neemt het gewest deel aan het uitvoeringscomité van de ministers van Mobiliteit dat werd opgericht in het kader van het huidig meerjareninvesteringsplan en dat belast is met de uitvoering van het gewestelijk expresnet. In dat uitvoeringscomité zijn alle gewesten en de federale overheid vertegenwoordigd. Het gewest neemt voorts deel aan het stuurcomité waarin de gewesten, de federale overheid, hun administraties en hun openbaarvervoersmaatschappijen vertegenwoordigd zijn. Het gewest organiseert ook regelmatig technische en strategische vergaderingen met de NMBS-Groep.

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

Mme Sophie Brouhon.- Merci également pour cette très large réponse. Il est dommage qu'on ne puisse pas avoir plus rapidement d'informations sur ces éléments. On entend souvent parler des décisions wallonnes et flamandes. Ce serait bien que le gouvernement bruxellois prenne de telles positions en faveur de la mobilité et du chemin de fer à Bruxelles, qu'il les défende avec force et avec fierté.

Le plan d'investissement concernant les travaux localisables porte sur une clé 60/40, qui ne concerne pas Bruxelles. Loin de moi l'idée de m'en plaindre, dans la mesure où Bruxelles n'est pas l'enfant pauvre de la SNCB en matière de budget.

Cependant, à partir du moment où la Flandre met dans ses priorités des éléments portant sur la liaison Nord-Sud à Bruxelles, dans quelle mesure peut-on aussi peser dans la balance ? Est-ce que les intérêts bruxellois sont bien pris en compte au moment où la décision de répartition est prise ?

J'entends que nous ne recevons pas les plans des autres Régions. Ne faudrait-il pas en parler lors du comité de concertation ? N'y a-t-il pas là quelque chose à mettre en œuvre avec les deux autres Régions ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Nous sommes présents au comité de concertation et nous nous sommes donné les moyens de peser sur la discussion. Cela ne tombe pas du ciel.

Nous avons étudié les différentes options. Nous savons quel va en être l'impact et quelle est notre position. Je pense que nous sommes bien armés pour défendre notre avis. Évidemment, nous ne sommes pas seuls à décider dans le comité de concertation.

Nous essayons aussi de nous défendre à différents niveaux. Le ministre-président entretient, par exemple, des contacts avec le ministre Maignette à ce sujet. Nous ne faisons pas de l'improvisation, tout cela est bien préparé.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon (in het Frans).- *Er wordt veel gepraat over de Vlaamse en Waalse beslissingen, maar ook de Brusselse regering moet een standpunt innemen en verdedigen.*

Het investeringsplan voor de lokaliseerbare projecten steunt op een 60/40-verdeelsleutel, die niet voor Brussel geldt. Het gewest heeft dus budgettaire klagen.

Hoeveel gewicht kan het gewest in de schaal werpen, wanneer Vlaanderen prioriteiten stelt in verband met de Noord-Zuidverbinding? Wordt er rekening gehouden met de Brusselse belangen?

Brussel krijgt de plannen van de andere gewesten niet. Moet dat niet worden aangekaart in de Overlegcommissie?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *De Brusselse regering kan in de Overlegcommissie op het debat wegen. De verschillende opties werden bekeken en het Brusselse standpunt wordt verdedigd, ook op het federale niveau. Er wordt niet geïmproviseerd, alles is goed voorbereid.*

Mme Sophie Brouhon.- Je suis ravie de la proactivité avec laquelle le gouvernement œuvre dans ce dossier, dont on n'entend malheureusement pas beaucoup parler à Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

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

concernant "l'appel à projets destiné à mettre en place des rangs piétons dans les écoles primaires bruxelloises".

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

M. Aziz Albishari.- L'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) a lancé, en collaboration avec la Région et dans le cadre du Plan piéton que le gouvernement a adopté à votre initiative, un appel à projets destiné à mettre en place des rangs piétons par les écoles primaires bruxelloises dès la prochaine année scolaire 2012-2013. Ce programme consiste à encourager et à soutenir financièrement les communes dans la mise en place de ces initiatives.

On se réjouit de ce projet qui ressuscite une tradition ancienne des rangs piétons scolaires, quand on sait qu'aux heures de pointe, quelque 20% du trafic automobile sont liés aux déplacements scolaires, et que de nombreux déplacements automobiles se font sur de très courtes distances.

Les rangs piétons, qu'on appelle parfois aujourd'hui

Mevrouw Sophie Brouhon (in het Frans).- *Gelukkig werkt de regering proactief in dit dossier, waarover in Brussel niet veel te horen is.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "de oproep tot projecten voor het organiseren van voetgangersrijen in de Brusselse lagere scholen".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *De Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) heeft in samenwerking met het gewest en in het kader van het Voetgangersplan een oproep tot projecten uitgeschreven om vanaf het schooljaar 2012-2013 voetgangersrijen te organiseren in de lagere scholen. Het programma heeft tot doel de gemeenten aan te moedigen en financieel te steunen.*

Het project blaast een oude traditie nieuw leven in. Tijdens de spitsuren is het schoolverkeer goed voor 20% van het autoverkeer. Bovendien gaat het vaak om heel korte afstanden. Voetgangersrijen kunnen die verkeersdruk die een bron van ergernis, vervuiling en gevaar is, verminderen.

Voetgangersrijen hebben ook een pedagogische

des "pedibus" peuvent donc contribuer à réduire la congestion globale et, en particulier, le trafic aux abords des écoles, source d'énerverment, de pollution et de danger pour les enfants.

Ces "pedibus" ont aussi une vertu pédagogique en ce qu'ils familiarisent nos enfants avec l'espace public de proximité, les initient au Code de la route et aux règles de prudence. Ils peuvent aussi être une aide organisationnelle précieuse pour les parents.

Que proposez-vous concrètement à travers ce programme en collaboration avec l'AVCB ? Sur la base de quels critères les projets seront-ils sélectionnés ? Quelle est la nature du soutien que la Région propose ? Quel est le montant global disponible et comment sera-t-il ventilé entre les communes ?

Quel type de rangs scolaires est-il envisagé : école par école, entre écoles se trouvant dans les mêmes secteurs, ou un réseau de rangs unique sur la commune ?

Quel encadrement est-il prévu : personnel des écoles elles-mêmes ou personnel extérieur, associatif par exemple ?

Une évaluation de cette expérience est-elle prévue ? Dans l'affirmative, qui la mènera ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Les chiffres relatifs aux distances entre le domicile des élèves et l'école sont assez éloquents : un quart des enfants des enseignements maternel et primaire habitent à moins de 500 mètres de leur établissement scolaire, et 45 % d'entre eux habitent à moins d'un kilomètre. Sur cette base, il semble utile d'encourager les écoles et les parents à renouer avec une habitude qui était encore largement répandue il y a quelques décennies.

Les projets seront introduits via un formulaire précis, exigeant la mention d'une série de caractéristiques propres à l'école, à l'accessibilité de cette dernière ou encore à la mobilité générée par l'activité scolaire.

Dans ce cadre, la priorité sera donnée aux projets impliquant des établissements présentant d'importants problèmes de congestion automobile

functie. Ze maken de kinderen vertrouwd met de openbare ruimte in de buurt, de verkeersregels en de voorzorgsmaatregelen. Bovendien zijn ze een waardevolle hulp voor de ouders.

Welke concrete acties bevat dit programma? Op basis van welke criteria worden de projecten geselecteerd? Welk soort steun verleent het geweest? Hoeveel bedraagt het budget? Hoe zal dat bedrag tussen de gemeenten worden verdeeld?

Hoe zullen de voetgangersrijen worden georganiseerd: per school, per wijk of per gemeente? Door wie worden ze begeleid?

Is er een evaluatie van het project gepland? Wie zal die uitvoeren?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Ongeveer 25% van de leerlingen van het kleuter- en basisonderwijs wonen op minder dan 500 m van hun school en 45% op minder dan 1 km. Het lijkt dus nuttig om scholen en ouders aan te moedigen opnieuw voetgangersrijen te organiseren.*

De projecten worden ingediend aan de hand van een specifiek document, waarin informatie wordt gevraagd over de school, haar bereikbaarheid en de mobiliteit die ze veroorzaakt door haar activiteiten.

Er zal voorrang worden gegeven aan de projecten met betrekking tot scholen waar het woon-schoolverkeer een aanzienlijke verkeersdruk veroorzaakt. Daarnaast zal de jury toezien op een evenwicht tussen alle schoolnetten en taalrollen. Ook de vastberadenheid van de gemeente om mee

liés à l'afflux massif de parents amenant ou récupérant leurs enfants aux abords de l'école en voiture. Par ailleurs, le jury veillera à un équilibre entre les différents réseaux et le rôle linguistique des écoles.

Enfin, la détermination de la commune à s'engager dans un processus à long terme sera également considérée.

Concernant le soutien de la Région, un budget de maximum 15.000 euros par projet est prévu, selon le nombre d'écoles impliquées et le nombre de rangs mis en place.

Par ailleurs, l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) fournira un accompagnement collectif et individualisé à chaque projet.

Enfin, une carte de localisation des élèves sera réalisée à la demande pour permettre l'identification d'itinéraires optimaux des rangs.

Même si l'appel à projets s'adresse aux communes, il vise les écoles, tous réseaux confondus, présentant aux heures de pointe des soucis en matière de trafic automobile liés à l'activité scolaire et désirant mettre en place de nouvelles initiatives afin de contribuer à l'amélioration de la situation.

La construction des projets est laissée aux communes. Le projet minimum comprend en tout cas la participation d'une commune et d'une école. L'implication simultanée de plusieurs écoles constituera un plus.

Les rangs devront démarrer le lundi 1er octobre 2012 au plus tard, être organisés tout au long de l'année scolaire 2012-2013 et se faire au minimum trois jours par semaine. Organiser des rangs tous les jours de la semaine constituera un plus également.

En ce qui concerne l'encadrement, les communes sont libres de prévoir celui estimé le plus adéquat - personnel communal, agences locales pour l'emploi, parents, seniors, etc. - pour le projet.

Le suivi et le coaching prévus par l'AVCB permettront de procéder à l'évaluation de la mise en œuvre des projets sélectionnés et des résultats qui en découleront. De plus, un comité

te werken aan een langetermijnproject wordt in beschouwing genomen.

Het gewest voorziet in een budget van maximaal 15.000 euro per project, afhankelijk van het aantal deelnemende scholen en het aantal voetgangersrijen.

Daarnaast zal de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) zowel een collectieve als geïndividualiseerde begeleiding bieden.

Verder zal er op aanvraag een locatiekaart van de leerlingen worden opgemaakt om de beste trajecten voor de rijen uit te stippelen.

Hoewel de projectoproep gericht is aan de gemeenten, beoogt het scholen van alle onderwijsnetten die te kampen hebben met verkeersproblemen tijdens de spitsuren en die initiatieven willen nemen om de toestand te verbeteren.

De gemeenten mogen zelf de samenstelling van de projecten bepalen. Een project omvat minstens één gemeente en één school. De samenwerking tussen verschillende scholen wordt beschouwd als een pluspunt.

De rijen zullen ten laatste maandag 1 oktober 2012 van start gaan en worden het hele schooljaar 2012-2013, ten minste drie dagen per week, georganiseerd.

Verder zijn de gemeenten vrij om de begeleiding te kiezen die ze het meest geschikt achten. Ze kunnen daarvoor een beroep doen op PWA's, ouders of senioren.

De VSGB zal de projecten volgen en begeleiden. Een begeleidingscomité samengesteld uit de VSGB, Mobiel Brussel en mijn kabinet, zal de projectoproep evalueren.

d'accompagnement composé de l'AVCB, de Bruxelles Mobilité et de mon cabinet procédera également à une évaluation de l'appel à projets au regard de l'enthousiasme qu'il aura suscité et des résultats obtenus.

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

M. Aziz Albishari.- Il me semble que vous n'avez pas répondu à la question du budget global inscrit. Vous avez parlé de maximum 15.000 euros par projet. Je voudrais avoir une idée du nombre de projets que vous anticipez.

Vous avez parlé de trois jours par semaine. C'est étonnant mais pour l'organisation des parents, c'est peut-être ce qu'il faut.

Pourriez-vous préciser la relation avec les communes dans le cadre de cet appel à projets ? Elles doivent être à l'initiative et pouvoir collaborer. Il y a parfois des difficultés relationnelles entre certaines communes et certains réseaux. Comment pourrait-on contourner ces difficultés pour éviter de privilégier le réseau d'enseignement communal - dont je suis un grand défenseur - au détriment des autres réseaux.

Enfin, je vous invite à rendre cette démarche plus visible car elle est importante et gagnerait à se propager.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Le budget est prévu pour six projets à 15.000 euros chacun.

Les communes mettront le coordinateur à disposition pour vérifier que le projet est bien exécuté et pour en assurer l'accompagnement soit avec du personnel communal, soit avec des seniors. Toute l'organisation sera aussi gérée par la commune.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *U beantwoordde mijn vraag over het budget niet. U sprak van maximaal 15.000 euro per project. Hoeveel projecten verwacht u?*

U had het over drie dagen per week. Dat is eigenaardig, maar misschien is dat wel wat de ouders vragen.

Wat is de rol van de gemeenten bij deze projectoproep? Zij moeten het initiatief nemen en eraan meewerken. Soms hebben gemeenten en netwerken geen affiniteit met elkaar. Hoe kunnen we vermijden dat het netwerk van het gemeentelijk onderwijs waarvan ik een groot voorstander ben, wordt begunstigd ten nadele van de andere netwerken?

Tot slot zou dit initiatief meer ruchtbaarheid moeten krijgen.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het budget volstaat voor zes projecten van elk 15.000 euro.*

De gemeenten stellen hun coördinator ter beschikking. Die zal nagaan of het project naar behoren wordt uitgevoerd. Hij is ook verantwoordelijk voor de organisatie van de begeleiding door gemeentepersoneel of senioren.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

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'instauration et le respect de l'interdiction des quads".

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Les quads ont un impact négatif sur le cadre de vie. Selon moi, ils n'ont pas leur place en ville.*

Face aux carences de la législation, un arrêté royal a été publié afin d'introduire un panneau de signalisation C6 permettant d'interdire les quads.

Lors de la commission du 5 octobre 2011, nous apprenions que la Conférence des bourgmestres s'était accordée sur l'instauration d'une interdiction générale des quads. Rien ne nous empêche donc de placer des panneaux d'interdiction aux frontières de la Région.

Avez-vous pris des mesures visant à instaurer l'interdiction générale des quads en Région bruxelloise? Où s'applique précisément cette interdiction? Y a-t-il des exceptions? Combien de panneaux ont-ils été ou seront-ils placés? Où ont-ils été ou seront-ils placés?

Avez-vous contacté les communes afin de savoir où placer les panneaux? Combien de communes ont-elles réagi?

Lors de la commission du 5 octobre, vous vous disiez également favorable à un renforcement des contrôles. Vous évoquiez la possibilité d'autoriser des agents communaux et/ou régionaux à constater les infractions et à appliquer des sanctions administratives.

Avez-vous pris des mesures concrètes pour renforcer les contrôles si l'interdiction devait être introduite? Avez-vous veillé à ce que des fonctionnaires communaux ou régionaux puissent constater les infractions? Avez-vous consulté les communes?

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

betreffende "de invoering en naleving van het quadverbod".

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

De heer Jef Van Damme.- Het is duidelijk dat quads een negatieve invloed hebben op de leefomgeving. Ze veroorzaken een onveiligheidsgevoel, geluidsoverlast enzovoort. Er zijn vaak problemen met het rijgedrag van bestuurders. Volgens mij horen quads niet thuis in de stad.

Omdat de wetgeving niet bleek te volstaan om quads te kunnen verbieden, werd een koninklijk besluit uitgevaardigd om een verkeersbord C6 in te voeren dat een verbod op quads mogelijk maakt.

Tijdens de commissie van 5 oktober 2011 vernamen we dat de Conferentie van Burgemeesters het eens was geworden over de invoering van een algemeen quadverbod. Niets verhindert ons dus om het verbod in te voeren door borden te plaatsen aan de gewestgrenzen. In totaal zijn er 39 gewestelijke invalswegen, naast een aantal gemeentelijke invalswegen.

Hebt u maatregelen genomen voor de invoering van een algemeen quadverbod in het Brussels Gewest? Waar geldt dat verbod precies? Zijn er uitzonderingen? Hoeveel borden hebt u geplaatst en zult u nog plaatsen? Waar staan ze of moeten ze nog geplaatst worden?

Hebt u de gemeenten gecontacteerd om na te gaan waar de borden moeten worden geplaatst? Hoeveel gemeenten reageerden op uw vraag?

Op de commissievergadering van 5 oktober zei u tevens dat u voorstander bent van meer controle om de pakkans te vergroten. U zei dat het mogelijk is om gemeentelijke en/of gewestelijke ambtenaren de bevoegdheid te geven om parkeerovertradingen en dergelijke vast te stellen en om met administratieve sancties te werken, in plaats van met vervolgingen.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais). - *L'année dernière, j'ai signalé dans cette commission que j'étais partisan d'une interdiction totale des quads en Région de Bruxelles-Capitale. Ces véhicules ne sont pas destinés à être utilisés sur la voie publique. Ils ont un impact négatif direct sur la qualité de vie et, surtout, sur le sentiment de sécurité dans la ville.*

Un arrêté royal relatif au panneau d'interdiction C6 a entre-temps été publié. Les gestionnaires de voirie doivent maintenant placer les panneaux sur les routes dont ils sont responsables. Afin de limiter au maximum le nombre de panneaux, il semble que la création d'une grande zone pour la Région de Bruxelles-Capitale soit la meilleure approche. Dans ce cadre, les quatorze communes de la périphérie et la Région doivent installer un panneau sur toutes les routes qui touchent ou dépassent les limites territoriales de la Région.

J'ai demandé aux gestionnaires de voirie concernés de s'en occuper. Simultanément, j'ai proposé à ma collègue, Mme Grouwels, d'organiser une concertation entre les conseillers en mobilité des différentes communes concernées et la Région afin d'organiser cette interdiction de manière coordonnée.

Il est préférable d'organiser en une seule fois l'interdiction sur tout le territoire, tout en veillant à annoncer l'interdiction et à se concerter avec la police pour la répression. Lorsque les panneaux seront installés, la police, et éventuellement la justice, se chargeront de la répression à court terme.

En ce qui concerne la répression en question, l'accord institutionnel conclu au niveau fédéral offre certaines possibilités : les Régions pourront, à l'avenir, agir de manière complémentaire en ce qui concerne la répression des infractions aux règles

Hebt u concrete maatregelen genomen om de pakkans van quadrijders te vergroten als het quadverbod zou worden ingevoerd? Hebt u ervoor gezorgd dat gemeentelijke of gewestelijke ambtenaren de overtredingen kunnen vaststellen, zoals u aankondigde in oktober? Hebt u overleg gepleegd met de gemeenten?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Ik heb vorig jaar inderdaad in de commissie aangegeven dat ik voorstander ben van een volledig verbod op quads in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die voertuigen zijn niet gemaakt voor de openbare weg, maar wel voor een sportieve en nerveuze rijstijl. Ze hebben een onmiddellijke negatieve impact op de levenskwaliteit en vooral op het veiligheidsgevoel, enerzijds omwille van de lawaaihinder en anderzijds omwille van de vaak onaangepaste rijstijl van de bestuurders.

Intussen is een koninklijk besluit uitgevaardigd, dat het verkeersbord C6 invoert. Het is nu aan de wegbeheerders om borden te plaatsen op de wegen waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Om de toename van het aantal borden zo veel mogelijk te beperken, lijkt het creëren van één grote verbodzone voor Brussel de beste aanpak. Daarbij moeten de 14 randgemeenten en het gewest op alle wegen die aan een gewestweg raken of de grens oversteken, een bord plaatsen voor het verkeer dat het gewest binnenrijdt.

Ik heb de betrokken wegbeheerders aangeschreven om hen te vragen tot actie over te gaan. Tegelijk heb ik mijn collega, minister Grouwels, die vanuit haar bevoegdheid verantwoordelijk is voor het plaatsen van de borden op de gewestwegen, voorgesteld overleg te organiseren om het verbod op gecoördineerde wijze te laten verlopen.

Het overleg met de mobiliteitsadviseurs van de betrokken gemeenten en het gewest zou zeer binnenkort worden georganiseerd. De timing waarbinnen men het nodige zal realiseren, zal op de overlegvergadering worden bepaald, maar we vermoeden dat de verkeersborden er voor het einde van dit jaar zullen staan. Het verbod wordt best in één keer op het hele gewestelijke grondgebied ingesteld. De bekendmaking van de nieuwe maatregel en het politieoptreden voor de

du Code de la route qui relèvent de leur compétence. Mais avant cela, quelques textes réglementaires devront encore être promulgués.

Il ne sera cependant pas possible aux communes d'imposer des sanctions administratives en la matière.

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Depuis octobre, il n'y a donc pas encore eu de concertation avec les gestionnaires de voirie. Vous parlez uniquement d'une concertation entre les quatorze communes périphériques et la Région bruxelloise.*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État *(en néerlandais)*.- *Non, je parle des quatorze communes bruxelloises qui bordent la frontière régionale.*

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Il me semble relativement simple d'identifier les axes régionaux pénétrants et de formuler une proposition concrète à cet égard.*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État *(en néerlandais)*.- *Le problème, c'est que chaque commune est compétente pour placer les panneaux sur son territoire, et la Région veut qu'ils soient placés en une fois. J'ai demandé aux communes et à Mme Grouwels d'organiser la concertation dans les plus brefs délais.*

handhaving van het verbod moeten in heel het gewest worden gegarandeerd.

Eens de borden zijn geplaatst, zal de handhaving op korte termijn door de politie en eventueel ook door het parket worden verzekerd. Niets houdt de politie tegen om, zodra de borden geplaatst zijn, op te treden.

Voor het vergroten van de pakkans voorziet het akkoord met de federale overheid in een aantal mogelijkheden. De gewesten zullen in de toekomst immers aanvullend kunnen optreden op het vlak van de handhaving van de verkeersregels waarvoor ze bevoegd zijn. De eerste stap is al gezet. Voor het zover is, moeten echter nog heel wat regelgevende teksten worden uitgevaardigd.

Ter zake zullen geen gemeentelijke administratieve sancties kunnen worden opgelegd, aangezien we intussen weten dat er geen uitbreiding van de gemeentelijke administratieve sancties komt.

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

De heer Jef Van Damme.- U zegt eigenlijk dat er sinds oktober nog geen overleg geweest is met de wegbeheerders. U spreekt enkel over overleg tussen de veertien randgemeenten en het Brussels Gewest.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Neen, ik bedoel de veertien Brusselse gemeenten die aan de gewestgrens liggen.

De heer Jef Van Damme.- Het lijkt mij vrij eenvoudig om te kijken welke gewestwegen Brussel binnenkomen en daarover een concreet voorstel te doen.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Dat is niet het probleem. Mobiel Brussel heeft dat al onderzocht, maar elke gemeente blijft wel bevoegd om de borden op haar grondgebied te plaatsen. Nu wil het gewest graag dat alles in een keer gebeurt. Het heeft immers geen zin om dergelijke borden in één gemeente te plaatsen als een andere gemeente dat nog niet doet. Daarom heb ik de gemeenten en mevrouw Grouwels gevraagd om het overleg zo spoedig mogelijk te organiseren, zodat alle borden in een keer geplaatst kunnen worden.

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Après six mois, il est temps.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "l'état d'avancement du plan pour le transport de marchandises".

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Le projet du BILC a été abandonné début 2010. Un projet semblable est envisagé depuis lors sur le site de Schaerbeek-Formation.*

En janvier 2011, vous annoncez l'élaboration d'un plan destiné à améliorer le transport des marchandises en Région bruxelloise tout en limitant les nuisances pour le Bruxellois.

Le 24 mars 2011, vous annoncez dans De Tijd que ce plan serait achevé pour fin 2011. En juin 2011, la ministre Grouwels lançait un marché public pour une étude de faisabilité d'un tram cargo - un système qui a déjà été expérimentée à Paris, Dresde et Vienne - à Schaerbeek-Formation.

Il reste beaucoup à faire pour organiser le transport durable des marchandises dans la ville. Il importe surtout que les derniers kilomètres parcourus le soient à l'aide de véhicules propres.

Quel est l'état d'avancement du plan pour le transport de marchandises, qui aurait déjà dû être prêt à la fin de l'année dernière ? Quelle est la cause du retard accumulé et combien de temps celui-ci va-t-il persister ?

De heer Jef Van Damme.- Na zes maanden mag dat overleg er wel eens van komen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de stand van zaken van het goederenvervoerplan".

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

De heer Jef Van Damme.- Begin 2010 werden de plannen voor het BILC op de voorziene locatie afgevoerd. Sindsdien wordt er nagedacht over een gelijkaardig project op het terrein van Schaarbeek-Vorming.

In januari 2011 kondigde u dan weer aan dat er werd gewerkt aan een goederenvervoerplan dat enerzijds het goederenverkeer in het Brussels Gewest beter moet organiseren en anderzijds de overlast voor de Brusselaar moet beperken. Afsproken leveringstijden en specifieke leveringszones behoren tot de mogelijkheden.

Op 24 maart 2011 meldde u in De Tijd dat het goederenvervoerplan eind 2011 klaar zou zijn. In juni 2011 schreef minister Brigitte Grouwels een openbare aanbesteding uit voor een haalbaarheidsstudie voor een HST-vrachtram op Schaarbeek-Vorming.

Parijs startte dan weer op 14 november 2011 een proefproject voor vrachtrams om de uitstoot van uitlaatgassen te reduceren. Ook Dresden en Wenen hebben gelijkaardige tests uitgevoerd. Gent overwoog blijkbaar ook een test, maar het tramnetwerk bleek al overbelast.

Quelles sont les mesures concrètes qui seront prises pour mettre ce plan en œuvre ?

Des camionnettes, voitures ou scooters électriques seront-ils utilisés pour atteindre les petits commerçants ? Des zones et des délais de livraison seront-ils spécifiés ?

Quel est l'état d'avancement du projet BILC 2.0, le centre logistique sur le terrain de Schaerbeek-Formation ? Des terrains ont-ils été réservés ? Quelles sont les conclusions de l'étude de faisabilité ? Une décision a-t-elle été prise concernant le tram cargo ?

L'utilisation de trams cargo est-elle envisagée à Bruxelles ? Quels sont les arguments qui plaident en faveur et en défaveur d'un tel projet ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Concernant le transport de marchandises, nous devons promouvoir les modes de transports les plus durables, maîtriser le nombre de kilomètres parcourus sur le territoire de la Région par les poids lourds et garantir les meilleures conditions pour les livraisons.*

Le projet de plan stratégique de Bruxelles Mobilité, élaboré en concertation avec les opérateurs du secteur, établit une distinction entre le transport groupé et le transport occasionnel.

Le transport groupé, qui concerne par exemple les

Het is duidelijk dat er nog veel werk aan de winkel is om duurzaam goederenvervoer in de stad te kunnen organiseren. Het is vooral belangrijk dat de zogenaamde 'last mile', de laatste kilometers, met schone voertuigen worden afgelegd.

Hoe ver staat het goederenvervoerplan, dat eigenlijk eind vorig jaar al klaar had moeten zijn? Wat is de oorzaak van de vertraging en hoe lang zal die nog aanhouden?

Welke concrete maatregelen zullen er genomen worden om het plan uit te voeren? Een plan is goed, maar de realisatie ervan is minstens even belangrijk.

Zullen er elektrische bestelwagens, auto's of scooters ingezet worden om de kleinhandelaars te bereiken? Zullen er specifieke zones en levertijden bepaald worden?

Een ander belangrijk punt is de voortgang van BILC 2.0, het logistieke centrum op het terrein van Schaarbeek-Vorming. Werd er al enige vooruitgang geboekt in dit project? Werden er al gronden gereserveerd? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de haalbaarheidsstudie? Werd er een beslissing genomen in verband met de HST-vrachtram?

Ten slotte wil ik uw mening vragen over de verschillende projecten met vrachtrams in het buitenland. Overweegt u om in Brussel een vergelijkbaar proefproject op touw te zetten? Wat zijn de argumenten voor en tegen een dergelijk project?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Inzake het goederenvervoer moeten we de meest duurzame modi promoten, het aantal door vrachtwagens afgelegde kilometers op het gewestelijke grondgebied zoveel mogelijk beperken en de best mogelijke leveromstandigheden garanderen.

Mobiel Brussel vertrouwde een studie toe aan Buck Consultants International, Espaces-Mobilités en Yuluka. Die studie resulteerde eind 2011 in een rapport en een ontwerp van beleidsplan voor het goederenvervoer.

Aangezien er heel wat partners betrokken zijn bij

livraisons aux supermarchés, représente 45% des marchandises livrées mais seulement 10% des trajets, alors que le transport occasionnel représente lui aussi 45% des marchandises mais 80% des trajets. Il s'agit dès lors de regrouper les livraisons afin de rationaliser le nombre de kilomètres parcourus en Région bruxelloise.

Le plan prévoit cinq axes stratégiques.

Concernant la distribution urbaine, il recommande la création de plusieurs centres desservis idéalement par la voie d'eau et la voie ferrée. Cette structure progressive permettrait de prévoir un financement en plusieurs phases et de faire évoluer le système en fonction des besoins.

Sur le plan logistique, l'espace disponible est pratiquement épuisé en Région bruxelloise. Il est généralement occupé par le logement ou les bureaux. Le rapport propose d'intégrer le processus d'approvisionnement urbain dans les différents plans de l'espace bruxellois, du PRAS au PPAS en passant par les ZIR.

Il faut réserver des terrains pour un approvisionnement futur de la ville par le rail et la voie d'eau.

Le troisième axe concerne les mesures opérationnelles pour des livraisons urbaines plus efficaces. Le plan préconise entre autres la création de nouvelles aires de livraison, réservées exclusivement à cet effet.

Le quatrième axe, recherche et innovation, vise à soutenir les innovations axées sur la pratique répondant aux besoins des entreprises et à mettre en place un système de récolte des données sur cinq ans, afin de pouvoir analyser les évolutions du marché et la réalisation des objectifs.

Enfin, il s'agit pour la Région de mettre en œuvre une politique efficace relative au transport de marchandises en partenariat avec les acteurs publics ou privés, notamment en matière de regroupement des marchandises et de modes alternatifs, et de développement d'actions concertées.

Il convient également de rendre les véhicules commerciaux et de transports de marchandises moins polluants. D'une part, il s'agit d'effectuer les

het beleid inzake goederenvervoer, is de studie gestoeld op een breedschalige dialoog met de sector. Ik heb aan Mobiel Brussel gevraagd om de belangrijkste opmerkingen en voorstellen die uit dit overleg resulteerden, op te nemen in het ontwerpplan. Dat werk is nog steeds aan de gang. Vandaar de vertraging.

Het rapport dat door de consultants werd opgesteld, is bijzonder gedetailleerd. Ik zal u de belangrijkste aanbevelingen samengevat meedelen.

Wat het aspect mobiliteit betreft, legt de studie de nadruk op het verschil tussen gegroepeerd transport en occasioneel transport. Het gegroepeerde transport, zoals bijvoorbeeld leveringen aan grootwarenhuizen, is goed voor 45% van de geleverde goederen maar veroorzaakt slechts 10% van de afgelegde kilometers. Het occasionele transport vertegenwoordigt eveneens 45% van de geleverde goederen, maar veroorzaakt wel 80% van de afgelegde kilometers. De uitdaging ligt dus in het groeperen van goederen om het aantal afgelegde kilometers in het gewest te verminderen.

Er moeten vijf strategische keuzes worden gemaakt:

- een kader ontwerpen voor de stedelijke distributie;
- in logistieke centra voorzien;
- goederenvervoer maatregelen doorvoeren voor efficiëntere leveringen;
- onderzoek en vernieuwing stimuleren;
- de rol van het gewest als facilitator versterken.

De eerste strategische keuze heeft betrekking op de structuur van de stedelijke distributie. Het rapport stelt een distributiestructuur voor die bestaat uit verschillende verdeelcentra. Die structuur heeft als voordeel dat ze geleidelijk aan kan worden uitgewerkt, zodat de investeringen over verschillende fasen kunnen worden gespreid en het systeem kan evolueren in functie van de behoeften. Idealiter moet een van de verdeelcentra ook bereikbaar zijn via het water en de spoorwegen.

De tweede strategische keuze betreft de logistieke centra. In het Brussels Gewest is de beschikbare

derniers kilomètres avec des véhicules plus propres. D'autre part, les véhicules parcourant surtout de petites distances en ville sont potentiellement remplaçables par des véhicules électriques. Ces éléments sont en cours de finalisation dans la rédaction d'un plan qui sera soumis sous peu au gouvernement.

Le développement de la zone de Schaerbeek-Formation est actuellement étudié dans le cadre d'un schéma-directeur, ainsi que dans celui du développement du Port de Bruxelles.

Dans les deux études, la plate-forme est localisée de manière à y favoriser une connexion entre la voie d'eau, le réseau ferroviaire, le réseau routier principal et le réseau urbain. Par ailleurs, la plate-forme bénéficie de la priorité dans le développement de la zone et sera située sur les terrains les plus rapidement libérés par Infrabel.

Parallèlement, l'étude relative au TGV-fret est en cours. La première phase, relative à l'analyse de la demande, sera finalisée au début de ce mois. Dans ce cadre, les entreprises potentiellement intéressées ont été contactées et interrogées sur les perspectives de marché d'un tel type de transport de marchandises.

Les expériences de tram cargo à l'étranger ont le plus souvent eu lieu dans des conditions qui ne sont pas transférables à Bruxelles ou n'ont pas été couronnées de succès. L'expérience parisienne relative à la distribution est suivie avec attention par Bruxelles Mobilité. Le test visant à atteler des voitures de marchandises à des voitures de voyageurs a été concluant. Il faut maintenant attendre la suite des expérimentations.

À Bruxelles, un projet de tram cargo pourrait être envisagé dans le cadre de l'extension du centre TIR en centre de distribution urbaine et de l'urbanisation du site de Tour et Taxis. Cette idée n'a cependant pas encore été développée. Une étude de faisabilité économique et technique pourrait être envisagée dans le cadre du prochain contrat de gestion de la STIB.

ruimte voor logistieke doeleinden bijna uitgeput. Mogelijke terreinen worden over het algemeen ingenomen door sterk aanwezige functies zoals huisvesting en kantooractiviteiten. Het adviesbureau stelt voor om het stedelijke bevoorradingsproces te integreren in de verschillende Brusselse processen inzake ruimtelijke ordening: de gewestelijke bestemmingsplannen, de bijzondere bestemmingsplannen en de zones van gewestelijk belang.

Er moeten terreinen voorbehouden worden voor de toekomstige bevoorrading van de stad via het spoor en het water.

De derde strategische keuze betreft de operationele maatregelen voor efficiëntere leveringen in de stad. Vandaag hebben leveringen een grote impact op het verkeer. We moeten de vlotheid van de leveringen en de toegankelijkheid van de voorbehouden ruimten verbeteren, door onder andere het aantal leveringszones te verhogen en de beschikbaarheid ervan te vergroten. Momenteel worden die ruimtes te vaak gebruikt door mensen die er geen recht op hebben.

Onderzoek en vernieuwing is de vierde strategische keuze: de ondersteuning van praktijkgerichte vernieuwingen die een antwoord bieden op de behoeften van de ondernemingen. Zo hebben we een systeem ontwikkeld voor het verzamelen van gegevens over een periode van vijf jaar, om op termijn rekening te kunnen houden met zowel de evolutie van de markt als de mate waarin sommige doelstellingen bereikt zijn.

Ten slotte heeft het gewest ook de taak om samen met een aantal privé- en overheidsactoren een efficiënt beleid inzake goederenvervoer te voeren. We zullen een aantal partners moeten bewustmaken en informeren over bijvoorbeeld de mogelijkheid goederen te groeperen of alternatieve vervoerswijzen te gebruiken. Tevens moeten we nagaan of het mogelijk is samen actie te ondernemen. Het gewest moet zijn coördinerende rol veel meer uitspelen dan vandaag het geval is.

Verder moet het gewest erop toezien dat de commerciële voertuigen en de voertuigen bestemd voor goederenvervoer zo schoon mogelijk zijn. Zo kunnen er distributiestromen worden georganiseerd waar voor de laatste kilometers schone voertuigen

worden ingezet. Anderzijds kunnen voertuigen die vooral kleine afstanden afleggen in de stad, vervangen worden door elektrische voertuigen. Al die elementen worden samen behandeld in een plan dat binnenkort wordt voorgelegd aan de regering.

De ontwikkeling van het gebied Schaarbeek-Vorming onderzoeken we momenteel in het kader van een richtschema, alsook in het kader van de ontwikkeling van de Haven van Brussel.

In beide teksten is het platform zo opgevat dat het een maximale verbinding biedt met het kanaal, het spoornet, het hoofdwegennet en het stadsnet. Het platform is trouwens een prioriteit in de ontwikkeling van het gebied en zal gevestigd worden op de terreinen die Infrabel als eerste vrijmaakt.

Tegelijkertijd vindt een studie plaats over het HST-vrachtvervoer. Fase 1, betreffende de analyse van de vraag, zal begin deze maand afgerond worden. In het kader daarvan worden potentieel geïnteresseerde bedrijven gecontacteerd en ondervraagd over de marktperspectieven van een dergelijke vorm van goederenvervoer.

De tests met vrachttrens in het buitenland vonden meestal plaats in zeer specifieke omstandigheden, die we in Brussel niet zomaar kunnen overnemen (zoals in Dresden) of die niet succesvol waren (zoals in Amsterdam). Het Parijse experiment met betrekking tot de verdeling van goederen wordt aandachtig gevolgd door Mobiel Brussel. De test waarbij vrachtvoertuigen gekoppeld werden aan reizigersvoertuigen bleek alvast positief. Nu moeten we nog het vervolg van de experimenten afwachten.

In Brussel zou een vrachttrem kunnen worden overwogen in het kader van de uitbreiding van het TIR-centrum tot een stedelijk verdeelcentrum en in het kader van de urbanisering van de site Tour & Taxis, waar een tramlijn gepland is. Die optie is momenteel evenwel nog maar een idee en werd nog niet verder ontwikkeld. Er zou een economische en technische haalbaarheidsstudie kunnen worden overwogen in het kader van het volgende beheerscontract van de MIVB.

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

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Est-il possible de consulter le rapport sur le transport de marchandises ?*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *Ce rapport doit d'abord être présenté au gouvernement.*

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Vous l'avez pourtant déjà présenté au secteur.*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *Le secteur avait été fort sollicité par le bureau d'experts qui a élaboré le plan pour le transport de marchandises, et nous voulions savoir s'il pouvait s'y retrouver.*

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Avez-vous bien l'intention de charger la STIB de réaliser une étude sur le tram cargo dans le cadre de son nouveau contrat de gestion ?*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *Nous aimerions que la STIB étudie la possibilité d'effectuer du transport de marchandises sur son réseau, mais il est difficile de l'y obliger.*

- L'incident est clos.

De heer Jef Van Damme.- *Is het mogelijk om het rapport over het goederenvervoer in te zien?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- *Dat rapport moet eerst nog aan de regering worden voorgelegd.*

De heer Jef Van Damme.- *U hebt het wel al aan de sector voorgelegd.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- *Dat komt omdat de sector heel intensief bevraagd werd door de adviesbureaus die het goederenvervoerplan voor ons hebben opgesteld. Wij wilden weten of zij zich in het plan konden vinden. Het is echter niet zo dat wij het plan al wijd hebben verspreid.*

De heer Jef Van Damme.- *Heb ik het goed begrepen dat u de MIVB zult vragen om een studie over de cargotram uit te voeren in het kader van het nieuwe beheerscontract?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- *Wij kunnen de MIVB moeilijk verplichten om vrachtvervoer via haar netwerk te organiseren, omdat wij op dit ogenblik niet weten of dat een goed idee is. Van de drie experimenten die in het buitenland plaatsvonden, zijn er twee slecht afgelopen. Wij zouden wel graag zien dat de MIVB die mogelijkheid onderzoekt.*

- Het incident is gesloten.