



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
MAANDAG 1 DECEMBER 2014**

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

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

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

**RÉUNION DU
LUNDI 1^{ER} DÉCEMBRE 2014**

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

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

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

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

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

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

INHOUD**SOMMAIRE**

| | | | |
|---|-----------|--|-----------|
| MONDELINGE VRAGEN | 6 | QUESTIONS ORALES | 6 |
| - van de heer Paul Delva aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn, betreffende "het voortbestaan van het verkeersveiligheidsprogramma 'Kijk Uit'". | 6 | - de M. Paul Delva à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal, | 6 |
| - van de heer Bruno De Lille aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn, betreffende "de overdracht van het BIVV van het federale naar het gewestelijke niveau". | 8 | - de M. Bruno De Lille à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal, | 8 |
| INTERPELLATIES | 12 | INTERPELLATIONS | 12 |
| - van de heer Youssef Handichi tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de wijziging van de gewestelijke dotatie aan de MIVB". | 12 | - de M. Youssef Handichi à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | 12 |
| | | concernant "les modifications de la dotation régionale accordée à la STIB". | |

| | | | |
|---|----|--|----|
| Toegevoegde interpellatie van de heer Ridouane Chahid, betreffende "de stijging van de MIVB-tarieven". | 13 | Interpellation jointe de M. Ridouane Chahid, concernant "la hausse des tarifs de la STIB". | 13 |
| Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, betreffende "de begroting van de MIVB, de financiering van de uitbreiding van de metro en het Pulsar-project". | 13 | Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, concernant "le budget de la STIB, le financement de l'extension du métro et du projet Pulsar". | 13 |
| <i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Youssef Handichi, mevrouw Céline Delforge.</i> | 15 | <i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Youssef Handichi, Mme Céline Delforge.</i> | 15 |
| - van mevrouw Céline Delforge tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de bediening van de Vijfhoek door de MIVB in het kader van de heraanleg van de centrumlanen". | 18 | - de Mme Céline Delforge à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la desserte du Pentagone par la STIB dans le cadre du réaménagement des boulevards du centre". | 18 |
| <i>Bespreking – Sprekers: de heer Fabian Maingain, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Paul Delva, de heer Hervé Doyen, de heer Pascal Smet, minister, de heer Vincent De Wolf, mevrouw Céline Delforge.</i> | 20 | <i>Discussion – Orateurs : M. Fabian Maingain, M. Arnaud Pinxteren, M. Paul Delva, M. Hervé Doyen, M. Pascal Smet, ministre, M. Vincent De Wolf, Mme Céline Delforge.</i> | 20 |
| - van de heer Vincent De Wolf tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de steun van het Gewest voor het bedrijf Zen Car". | 32 | - de M. Vincent De Wolf à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le soutien de la Région à l'entreprise Zen Car". | 32 |
| <i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Vincent De Wolf.</i> | 36 | <i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Vincent De Wolf.</i> | 36 |

| | | | |
|--|----|--|----|
| - van de heer Ahmed El Khannouss | 38 | - de M. Ahmed El Khannouss | 38 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het goederenvervoer". | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le transport de marchandises". | |
| - van de heer Paul Delva | 39 | - de M. Paul Delva | 39 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de zelfrijdende auto's in Brussel". | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les voitures autonomes à Bruxelles". | |
| <i>Besprekking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Paul Delva.</i> | 40 | <i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Paul Delva.</i> | 40 |

*Voorzitterschap: de heer Boris Dilliès, voorzitter.
Présidence : M. Boris Dilliès, président.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GE-
WEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWES-
TELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,

betreffende "het voortbestaan van het verkeersveiligheidsprogramma 'Kijk Uit'".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva.- Ik heb een vraag in verband met een televisieprogramma dat aan Nederlandstalige kant een echt instituut is, namelijk 'Kijk Uit'. Het programma behandelt op een eenvoudige manier allerlei aspecten van de verkeersveiligheid en is al bijna veertig jaar een vaste waarde op de openbare omroep die wekelijks nog steeds 300.000 kijkers weet te boeien.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) maakt en financiert het programma en werkt hiervoor samen met de federale politie.

Door de zesde staatshervorming komen heel wat bevoegdheden van de federale overheid naar de gewesten. Een van die overgedragen bevoegdheden is verkeersveiligheid. Bijgevolg wordt de financiering van 'Kijk Uit' een nieuwe bevoegdheid van het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Kunnen we 'Kijk Uit' behouden? Hoeveel middelen

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la survie de l'émission de sécurité routière 'Kijk Uit'".

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

M. Paul Delva (en néerlandais).- L'émission 'Kijk uit' est, depuis 30 ans, une véritable institution de la télévision de service public néerlandophone. Ce programme hebdomadaire, suivi par 300.000 spectateurs, aborde de manière simple divers aspects de la sécurité routière.

C'est l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) qui réalise et finance ce programme, en collaboration avec la police fédérale.

Suite à la sixième réforme de l'État, la sécurité routière devient une compétence régionale. De ce fait, le financement de 'Kijk uit' dépend désormais de la Région flamande et de la Région de Bruxelles-Capitale.

Pouvons-nous maintenir cette émission ? Quel est le budget prévu à cette fin ?

Avez-vous consulté les instances concernées à ce propos ? Si oui, qui est impliqué dans cette

zijn daarvoor beschikbaar? Ik heb begrepen dat u de nodige budgetten wilt vrijmaken en met de betrokken partijen rond de tafel wilt gaan zitten om het voortbestaan van het programma mogelijk te maken.

Hebt u al overleg gepleegd met de betrokken instanties? Zo ja, wat heeft dat opgeleverd? Zo nee, komt er nog overleg? Wie was er bij het overleg aanwezig of zal er nog bij worden betrokken?

Kunt u de financiering van het programma in het verleden toelichten? Hoeveel geld zult u uittrekken voor een vervolg van het programma? Zal de financiering van het programma gevolgen hebben voor de financiering of timing van andere projecten inzake verkeersveiligheid in het Brussels Gewest? Zullen er voorwaarden worden gekoppeld aan de financiering door het Brussels Gewest? Ik denk bijvoorbeeld aan extra aandacht voor de verkeerssituatie in Brussel.

Ik neem aan dat 'Kijk Uit' niet alleen door het Brussels Gewest, maar ook door het Vlaams Gewest zal worden gefinancierd. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat Brussel voldoende aan bod komt? Of blijft het huidige format ongewijzigd?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het ligt niet in mijn bedoeling om het verkeersveiligheidsprogramma 'Kijk Uit' af te bouwen of stop te zetten, al was het maar omdat 'Kijk uit' een sterk educatief, maar ook informatief karakter heeft. Iedereen onder de veertig is wel vertrouwd met het programma. De Vlaamse administratie en Mobiel Brussel, maar ook de federale politie, zitten momenteel rond de tafel om de volgende uitzendingen te bespreken. Er is dus een overeenkomst in opmaak, alsook een openbare aanbesteding om de productie van de uitzendingen te verzekeren. Twee vertegenwoordigers van de cel Verkeersveiligheid van Mobiel Brussel en collega's van het departement Verkeersveiligheid van de Vlaamse administratie zijn aanwezig op die besprekingen.

Het budget van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) voor 'Kijk Uit' bedroeg 121.000 euro zonder btw. Dat bedrag was goed voor veertig uitzendingen per jaar in het

concertation et quel en fut le résultat ? Si non, une concertation aura-t-elle lieu ? Avec quels acteurs ?

Comment le programme était-il financé jusqu'à présent ? Quel sera le budget dégagé pour sa poursuite ? Cela aura-t-il un impact sur le financement ou la programmation d'autres projets de sécurité routière en Région bruxelloise ? Ce financement de la Région sera-t-il assorti de conditions, comme le fait d'accorder une attention particulière à la sécurité routière à Bruxelles ?

Comment garantir que Bruxelles soit suffisamment abordée dans les émissions, étant donné que la Région flamande en assumera en partie le financement ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- Nous n'avons aucunement l'intention de suspendre l'émission de sécurité routière 'Kijk uit', ne fût-ce qu'en raison de son intérêt éducatif et informatif. Une concertation est en cours entre Bruxelles Mobilité, l'administration flamande et la police fédérale à propos des prochaines émissions. Une convention est élaborée et un marché public sera lancé afin d'assurer la production des émissions.

Le budget de l'IBSR pour 'Kijk uit' était de 121.000 euros hors TVA pour 40 émissions en néerlandais par an. Les coûts pour 2015 seront répartis entre les Régions bruxelloise et flamande. La clé de répartition est encore en cours d'examen. Celle-ci n'aura pas d'impact sur les autres projets relatifs à la sécurité routière.

Une attention particulière sera accordée aux thèmes urbains et notamment aux campagnes de sensibilisation et projets éducatifs en cours à

Nederlands. Hoe dat volgend jaar precies zal zijn, is nog niet helemaal duidelijk omdat de besprekingen nog lopen. Het staat wel vast dat de kosten voor het maken van het programma voor 2015 verdeeld zullen worden tussen Vlaanderen en Brussel, met een verdeelsleutel die we aan het bestuderen zijn.

De verdeelsleutel voor de financiering van 'Kijk Uit' zal geen negatieve impact hebben op de projecten die op til staan met betrekking tot de verkeersveiligheid.

U vroeg of er extra aandacht aan Brussel zal worden geschonken. Het is inderdaad de bedoeling om in het programma aandacht voor stedelijkheid te voorzien, zeker als het gewest erin zal investeren. Dat zou betekenen dat bijvoorbeeld bewustmakingscampagnes of educatieve programma's die in Brussel lopen ook aan bod kunnen in een aantal uitzendingen van 'Kijk Uit'.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva.- Het is geruststellend om te horen dat 'Kijk Uit' wordt voorgezet. Het programma is een echt instituut. Ik sta er soms van te kijken hoe creatief de programmamakers te werk gaan en erin slagen om de tijdsgest te vatten. Al decennia lang lukt het hen om de kijkers te boeien.

Ik begrijp dat er momenteel afspraken worden gemaakt met het Vlaams Gewest. Volgens mij biedt dat interessante mogelijkheden voor het Brussels Gewest. Aangezien 'Kijk Uit' zowel door het Vlaams Gewest als door het Brussels Gewest zal worden gefinancierd, kunnen er misschien specifieke Brusselse en grootstedelijke elementen aan bod komen in het programma. Het is goed dat 'Kijk Uit' de komende jaren op de Vlaamse televisie te zien zal zijn.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GE-
WEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-

Bruxelles. Cela justifie pleinement l'intervention de la Région dans le financement de l'émission.

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

M. Paul Delva (en néerlandais).- *La poursuite de cette émission créative et actuelle est une excellente nouvelle.*

Je retiens de votre réponse que des accords sont en cours de négociation avec la Région flamande. La participation de la Région bruxelloise au financement justifie une ligne éditoriale abordant les thèmes urbains et bruxellois.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ

KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de overdracht van het BIVV van het federale naar het gewestelijke niveau".

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

De heer Bruno De Lille.- Naar aanleiding van de zesde staatshervorming werd de bevoegdheid voor verkeersveiligheid op 1 juli 2014 overgedragen van de federale overheid naar de gewesten. Bepaalt dat ook dat het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) wordt geregionaliseerd? In het Vlaamse regeerakkoord staat explicet dat er een Vlaams kenniscentrum zal worden opgericht. In de praktijk wil dat zeggen dat het BIVV wordt opgesplitst.

Er werd steeds gezegd dat de overheveling van het personeel op 1 januari 2015 een feit zou zijn. Voor zover ik weet, heeft het Brussels Gewest zich nog niet uitgesproken over die kwestie.

Er zijn eigenlijk maar twee opties. Ofwel richt elk gewest een eigen kenniscentrum voor verkeersveiligheid op, ofwel wordt er een samenwerkingsakkoord gesloten om een beroep te doen op de expertise en het onderzoek van het federale kenniscentrum. Het zal u wellicht niet verbazen dat Groen veeleer voorstander is van de tweede optie. Een specifiek beleid heeft natuurlijk bepaalde voordelen, bijvoorbeeld om grootstedelijke verkeersveiligheidscampagnes te voeren. Het lijkt me echter overdreven om al het onderzoek te regionaliseren, want dan wordt het te kleinschalig. Als elk gewest alle onderzoeken en homologaties zelf moet doen, wordt er veel geld verspild zonder dat de resultaten beter zullen zijn dan nu.

De Vlaamse regering, die duidelijk voor een eigen kenniscentrum kiest, besliste eind september dat de overdracht van personeel van het BIVV naar het Vlaamse kenniscentrum voorlopig niet doorgaat, omdat er nog geen akkoord is. Het gevolg is dat de onzekerheid bij het personeel van de BIVV zeer groot is geworden. Een aantal personeelsleden neemt het zekere voor het onzekere en is op zoek

ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "le transfert de l'IBSR du niveau fédéral au niveau régional".

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

M. Bruno De Lille (en néerlandais).- *Dans le cadre de la sixième réforme de l'État, la compétence de la sécurité routière a été transférée aux Régions le 1^{er} juillet 2014. Cela signifie-t-il que l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) sera également régionalisé ? Il a déjà été annoncé que le transfert du personnel serait concrétisé le 1^{er} janvier 2015.*

Il n'y a en fait que deux options : soit chaque Région crée son propre centre de connaissance pour la sécurité routière, soit un accord de coopération est conclu pour faire appel à l'expertise du centre de connaissance fédéral. Groen est partisan de la deuxième option. Une politique spécifique comporte certes des avantages, mais il me paraît exagéré de tout régionaliser, sous peine de gaspiller beaucoup d'argent sans obtenir de meilleurs résultats.

Le gouvernement flamand, qui veut clairement créer son propre centre de connaissance, a décidé fin septembre de suspendre le transfert du personnel de l'IBSR, faute d'accord. Il en résulte un climat d'incertitude pour les travailleurs, dont certains se sont dès lors mis en quête d'un autre emploi. Nous risquons de perdre ainsi une grande expertise.

L'une des difficultés est que l'IBSR est structuré comme une asbl et que les membres du personnel ne sont pas des agents. Est-ce exact ?

L'arrêté royal régissant l'IBSR doit encore être remplacé par une réglementation régionale. Des discussions à ce sujet sont-elles en cours avec le gouvernement fédéral et les Régions flamande et bruxelloise ? Les trois Régions sont-elles sur la même longueur d'onde ? Quel est le choix de la Région bruxelloise concernant l'IBSR ? Quelles sont les conséquences pour le personnel ? Êtes-

naar ander werk. Daardoor dreigt heel wat expertise verloren te gaan.

Blijkbaar bestaat een van de moeilijkheden erin dat het BIVV de structuur van een vzw heeft en dat de personeelsleden geen ambtenaren zijn, waardoor de overdracht van het personeel moeilijk te regelen is. Klopt dat?

Het koninklijk besluit waaronder het BIVV ressorteert, moet nog worden vervangen door gewestelijke regelgeving.

Lopen er gesprekken met de federale overheid en het Vlaams en het Brussels Gewest? Zitten de drie gewesten op dezelfde golflengte? Welke keuze maakt het Brussels Gewest inzake het BIVV? Wat zijn de gevolgen voor het personeel? Werkt u aan regelgeving?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het klopt dat de opdrachten van het BIVV waarvoor de federale overheid niet langer bevoegd is, naar de gewesten komen. Het gaat meer bepaald om promotie, informatie en bewustmaking over verkeersveiligheid.

Dat betekent niet dat het BIVV wordt opgeheven, maar wel dat het alleen nog taken mag uitvoeren waarvoor de federale overheid bevoegd is. Het BIVV zal zich dus nog steeds bezighouden met het verkeersreglement, preventie van rijden onder invloed enzovoort.

Om de regionalisering voor te bereiden, werd een werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van de drie gewesten, de FOD Mobiliteit en het BIVV. Tijdens de besprekingen werd het volgende overeengekomen:

De CARA-activiteiten, die te maken hebben met het evalueren van de rijgeschiktheid, blijven bij het BIVV. Dat is de keuze van het Brussels Gewest. Er moet zeker een vorm van samenwerking mogelijk zijn.

Ook met het laboratorium CAV, de dienst die de toestellen in keuringscentra homologeert, blijven we samenwerken. Dat hebben we zo toegelicht tijdens de beleidsverklaring en de

vous en train d'élaborer une réglementation ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Il est exact que les Régions héritent de certaines missions de l'IBSR, en particulier la promotion, l'information et la sensibilisation relatives à la sécurité routière.*

Cela ne signifie pas la dissolution de l'IBSR, mais celui-ci s'acquittera désormais uniquement des tâches relevant de la compétence du pouvoir fédéral, comme le Code de la route et la prévention de la conduite sous influence.

Pour préparer la régionalisation, un groupe de travail réunit des représentants des trois Régions, du SPF Mobilité et de l'IBSR.

Les activités du Centre d'adaptation à la route pour automobilistes handicapés (CARA) restent organisées par l'IBSR, comme le souhaitait la Région bruxelloise.

Nous collaborerons également avec le laboratoire CAV, le service d'homologation des appareils équipant les centres d'inspection automobile.

De plus, la Région bruxelloise continuera de faire appel à l'IBSR pour une série de campagnes de sensibilisation.

Les Régions ont émis un avis négatif concernant le

begrotingsbespreking.

Het Brussels Gewest zal voor een aantal bewustmakingscampagnes een beroep blijven doen op het BIVV, zoals de jaarlijkse BOB-campagne tijdens de eindejaarsperiode, die vandaag van start gaat.

De gewesten hebben een negatief advies uitgebracht in verband met het ontwerp van koninklijk besluit dat de overdracht van het personeel van het BIVV regelt. Dat had niet zozeer te maken met de structuur van het BIVV, maar veeleer met de onzekerheid over het aantal personeelsleden en de diensten in kwestie.

De besprekingen worden momenteel voortgezet bij het beheerscomité van het BIVV, waar de drie gewesten en de federale overheid vertegenwoordigd zijn. Er wordt gewerkt aan een regeringsbesluit over de overdracht van het personeel uit de federale instellingen. Dit is materie voor ambtenarenzaken.

Acht personeelsleden van de FOD Mobiliteit worden overgeplaatst naar het Brussels Gewest, maar dit staat los van de overdracht van personeel van het BIVV, waarover nog wordt onderhandeld. Er worden dus zeker acht ambtenaren overgeplaatst, maar het is nog koffiedik kijken over het aantal personeelsleden van het BIVV dat overkomt. Het is nog wat vroeg om erop vooruit te lopen, maar drie tot vijf personeelsleden lijkt me redelijk.

Er werd ook beslist om een nieuwe directie op te richten bij Mobiel Brussel, die zich zal bezighouden met de nieuwe bevoegdheden inzake verkeersveiligheid, waaronder ook de activiteiten van het BIVV. Zo moeten we een beleid kunnen voeren dat rekening houdt met de grootstedelijke context in Brussel. Ons doel moet blijven het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen.

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

De heer Bruno De Lille.- U bevestigt dat de gesprekken lopen, maar het personeel maakt zich nu al ernstig zorgen. Met een timing zou u de rust kunnen laten weerkeren. Ik neem aan dat 1 januari 2015 geen haalbare deadline meer is.

projet d'arrêté royal régissant le transfert du personnel de l'IBSR, pas tant en raison de la structure de l'IBSR, mais plutôt en raison du manque de clarté entourant le nombre de travailleurs et les services en question.

Les discussions se poursuivent au sein du comité de gestion de l'IBSR. Un arrêté gouvernemental relatif au transfert du personnel des institutions fédérales est en cours d'élaboration.

Huit membres du personnel du SPF Mobilité sont mutés en Région bruxelloise, indépendamment du transfert du personnel de l'IBSR, pour lequel les négociations sont toujours en cours.

Il a également été décidé de créer, au sein de Bruxelles Mobilité, une direction chargée des nouvelles compétences en matière de sécurité routière, dont font partie les activités de l'IBSR. Nous devrons ainsi pouvoir mener une politique tenant compte du contexte urbain de Bruxelles.

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

M. Bruno De Lille (en néerlandais).- *Vous confirmez que les discussions sont en cours, mais le personnel est inquiet. Je suppose que la date butoir du 1^{er} janvier 2015 n'est pas réaliste.*

Vous dites que le Code de la route reste fédéral,

U zei dat het verkeersreglement federaal blijft, maar dat wordt toch ook een gewestbevoegdheid? Vlaanderen is bijvoorbeeld van plan om de snelheid op alle gewestwegen tot 70 km/u te beperken. Het Brussels Gewest wordt dus ook bevoegd voor dat soort zaken. Kunt u daar meer over zeggen?

Ik begrijp dat een aantal campagnes op stedelijk niveau kunnen worden gevoerd, maar het is ook belangrijk om regelmatig grote campagnes met Vlaanderen en Wallonië op te zetten, omdat het Brusselse grondgebied beperkt is. In sommige gevallen is het zinvol om op een groot publiek te mikken en dat zullen we met onze eigen middelen nooit kunnen.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het Brussels Gewest is wel degelijk van plan om tegen 1 januari 2015 duidelijkheid te scheppen.

Delen van het verkeersreglement, zoals snelheidsbeperkingen en het plaatsen van verkeersborden, zijn gewestbevoegdheden geworden, maar het grootste deel van het reglement blijft federaal.

Ik deel verder uw mening dat het belangrijk is om een aantal dingen samen te doen. Het BIVV blijft bereid om nationale campagnes uit te werken.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,

mais n'est-il pas censé devenir une compétence régionale ?

Je comprends que des campagnes puissent être menées au niveau de la ville, mais il est également important de mettre régulièrement sur pied de grandes campagnes avec la Flandre et la Wallonie - et des moyens combinés - afin d'atteindre un plus vaste public.

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *La Région bruxelloise a l'intention de clarifier la répartition des compétences en la matière d'ici le 1^{er} janvier 2015.*

Des parties du Code de la route, comme les limitations de vitesse et le placement des panneaux de circulation, sont devenues des compétences régionales, mais l'essentiel du code reste fédéral.

Du reste, je suis également d'avis qu'il faut continuer les collaborations. L'IBSR reste disposé à mettre sur pied des campagnes nationales.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. YOUSSEF HANDICHI

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

| | |
|---|--|
| <p>betreffende "de wijziging van de gewestelijke dotatie aan de MIVB".</p> | <p>concernant "les modifications de la dotation régionale accordée à la STIB".</p> |
| <p>TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER RIDOUANE CHAHID,</p> | <p>INTERPELLATION JOINTE DE M. RIDOUANE CHAHID,</p> |
| <p>betreffende "de stijging van de MIVB-tarieven".</p> | <p>concernant "la hausse des tarifs de la STIB".</p> |
| <p>TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,</p> | <p>INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,</p> |
| <p>betreffende "de begroting van de MIVB, de financiering van de uitbreiding van de metro en het Pulsar-project".</p> | <p>concernant "le budget de la STIB, le financement de l'extension du métro et du projet Pulsar".</p> |
| <p>De voorzitter.- De toegevoegde interpellatie van de heer Ridouane Chahid wordt ingetrokken door de indiener.</p> | <p>M. le président.- L'interpellation jointe de M. Ridouane Chahid est retirée par son auteur.</p> |
| <p>De heer Handichi heeft het woord.</p> | <p>La parole est à M. Handichi.</p> |
| <p>De heer Youssef Handichi (in het Frans).- Brussel verdient kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer. Toch zou de gewestelijke dotatie aan de MIVB volgens L'Écho 36,86 miljoen euro lager liggen dan in de beheersovereenkomst werd overeengekomen.</p> | <p>M. Youssef Handichi.- Bruxelles mérite des transports publics de qualité, dont elle a grand besoin. Je l'ai souvent entendu dans des discours en séance plénière comme dans d'autres endroits. Mais les modifications de la dotation et les restrictions imposées par la Région à la STIB ne vont pas dans ce sens.</p> |
| <p>(Rumoer)</p> | <p>Le journal L'Écho révèle que la dotation régionale accordée à la STIB serait moins élevée que prévu dans le contrat de gestion, se voyant rabotée de 36,86 millions d'euros.</p> |
| <p>In 2014 had de Brusselse regering de MIVB al gevraagd om 59,6 miljoen van haar dotatie niet uit te geven. De beheersovereenkomst legde daarbovenop nog eens een besparing op van 116 miljoen euro op de werkingskosten, waardoor de arbeidsomstandigheden van het personeel slechter werden. Dat is nadelig voor de onderhandelingen binnen de MIVB.</p> | <p>(Rumeurs)</p> |
| <p>De dotatie van 138,28 miljoen voor het Pulsarproject zal niet worden uitbetaald, terwijl het aantal passagiers de komende jaren zal blijven toenemen.</p> | <p>En 2014, le gouvernement bruxellois avait déjà demandé à la société de transport de ne pas dépenser 59,6 millions d'euros de sa dotation. En outre, le contrat de gestion imposait déjà l'économie de 116 millions d'euros sur les coûts de fonctionnement de la société de transport public pour les transférer au niveau des investissements, provoquant une détérioration des conditions de travail du personnel. Cela compromettra encore plus les négociations en cours à la STIB, devant aboutir à des améliorations pourtant indispensables pour les travailleurs.</p> |
| <p>De PTB is gekant tegen het uitstellen van investeringen die noodzakelijk zijn voor de uitbreiding en de kwaliteit van de dienstverlening en tegen de overdracht van een groot deel van de dotatie, die nadelig is voor de werking van de MIVB en voor het personeel.</p> | <p>En ce qui concerne ces investissements, la dotation de 138,23 millions prévue pour le projet Pulsar ne sera pas versée, alors que le nombre d'usagers croît</p> |
| <p>Welke in de beheersovereenkomst vermelde</p> | |

investeringen zullen niet worden uitgevoerd? Welke projecten worden uitgesteld of afgeweerd? Welke afdelingen en diensten van de MIVB zullen er nadeel van ondervinden dat de MIVB het met 36,86 miljoen euro minder zal moeten stellen dan was overeengekomen? Wat zullen de gevolgen daarvan zijn?

Hoe kan de MIVB de komende jaren op een efficiënte manier steeds meer passagiers vervoeren als het gewest besparingen oplegt? Er was al sprake van een besparing van 116 miljoen euro. Bovendien zou de MIVB nog bijna 4 miljoen euro moeten inleveren op de werkingsdotatie.

Welke gevolgen hebben deze besparingen voor het personeel? Hoe wilt u het sociaal overleg tussen de MIVB en de vakbonden in goede banen leiden? Hoe zult u de besparingen, die de sociale vrede bij de MIVB in gevaar kunnen brengen, uitleggen aan de gebruikers wanneer de vakbonden actie voeren?

Het is nog niet te laat om de beslissingen uit de vorige regeerperiode terug te draaien.

et augmentera encore dans les années qui viennent : près de 415 millions de voyages sont prévus en 2017.

Le PTB s'oppose tant au report d'une série d'investissements indispensables pour l'extension et la qualité du service aux usagers qu'au transfert d'une partie importante de la dotation de fonctionnement en compensation. En effet, ce transfert s'effectuera au détriment du fonctionnement même de la société et particulièrement du personnel.

Le PTB souhaite des réponses concrètes aux questions qui suivent.

Parmi ceux qui avaient été prévus dans le contrat de gestion, quels sont exactement les investissements qui ne seront pas réalisés ? Quels sont les projets reportés et ceux qui seront supprimés ? Quels départements et services de la STIB vont-ils être touchés par la non-attribution de ces 36,86 millions d'euros, et avec quel impact ?

Comment la STIB pourra-t-elle transporter avec efficacité et confortablement de plus en plus d'usagers dans les années à venir à la suite de ces restrictions budgétaires imposées par la Région ? Outre le transfert des 116 millions d'euros déjà évoqué, près de 4 millions d'euros d'efforts supplémentaires seront demandés à la STIB sur la dotation de fonctionnement. La dernière fois que j'ai assisté aux travaux de la Commission de l'infrastructure, le MR se félicitait d'ailleurs de réaliser 3,8 millions d'euros d'économie uniquement grâce au saut d'index. On constate donc bien que ce saut d'index ne profite qu'aux patrons.

Quels seront les nouveaux impacts sur les conditions de travail du personnel ? Comment espérez-vous maintenir des marges de manœuvre pour la concertation sociale entre la STIB et les organisations syndicales ? Expliquerez-vous cette décision politique, qui risque fort de compromettre la paix sociale à la STIB, aux usagers en cas d'action syndicale ?

M. le ministre, vous êtes en charge de cette compétence et vous assumerez votre part de responsabilité. Cependant, vous pouvez encore changer d'avis et modifier le cap. Il est vrai que l'ancienne législature a pris une orientation qui

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

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Een aantal van mijn vragen werden al beantwoord tijdens de begrotingsbesprekingen.*

Ik stel echter vast dat de besparing op de middelen voor de werkingskosten gevolgen heeft voor de middelen voor infrastructuur. Is de planning van het Pulsarproject nog haalbaar in die omstandigheden? Het gewest profiteerde van de indexsprong om de budgetten te verlagen, maar Beliris zou het project toch moeten steunen?

Is de stijging van de tarieven van 2015 verrekend in de compensatie van de door te voeren besparingen? In het verleden werd in de begroting een stijging van de inkomsten van de MIVB opgenomen die zou worden gerealiseerd met een stijging van de tarieven met 2%. Kunt u bevestigen dat dit wordt aangepast?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De informatie uit L'Écho is achterhaald. Krachtens het beheerscontract bedraagt de basisdotation van de MIVB 274 miljoen euro, plus 557.000 euro. In het kader van de begrotingsbesprekingen vroegen we aan de MIVB om nog een besparing van 3,8 miljoen euro te realiseren. Het gaat niet echt om een bijkomende besparing, want in de begroting van de MIVB was een loonindexering voor 2015 opgenomen die 4,4 miljoen euro zou kosten. Die indexering komt er echter niet. De bijkomende besparing van 3,8 miljoen euro heeft dan ook geen gevolgen.*

De dotation voor de verbetering van de kwaliteit van de veiligheidsdiensten van de MIVB stijgt van bijna 31 miljoen naar 60 miljoen euro. De uitgaven van meer dan 15 miljoen euro voor nieuwe bussen en tramstellen worden gehandhaafd.

Daarnaast zijn er remises voor de nieuwe

n'était pas la bonne, mais vous pouvez encore revenir sur certaines décisions et restrictions.

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

Mme Céline Delforge.- Des réponses ont été apportées à une série de questions durant les travaux budgétaires.

Je note toutefois que, dans les budgets, nous assistons à un glissement des frais d'exploitation vers les frais d'infrastructure. Au vu de cette situation, le calendrier de réalisation du projet Pulsar sera-t-il respecté ? La Région a raboté les budgets en profitant du saut d'index, mais Beliris n'est-il pas censé soutenir le projet ?

L'augmentation des tarifs en 2015 est-elle prévue dans la compensation des économies à réaliser ? À l'époque, le budget prévoyait une augmentation des recettes liée à une augmentation des tarifs de 2%. Vous nous avez dit lors des travaux budgétaires que ce serait modifié. Pouvez-vous nous le confirmer ici ?

Discussion conjointe

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'article de L'Écho est ancien et déjà dépassé. Conformément à la formule du contrat de gestion, la dotation de base à la STIB s'élève à 274 millions d'euros, plus 557.000 euros. Dans le cadre de la discussion budgétaire, nous avons demandé à la STIB de réaliser un effort supplémentaire de 3.800.000 euros. Ce n'est pas réellement une économie supplémentaire, puisque le budget de la STIB prévoyait une indexation des salaires en 2015, pour un montant de 4.400.000 euros, qui ne sera pas appliquée. Il n'y a donc pas de conséquences réelles sur le terrain.

La dotation en vue de l'amélioration de la qualité de la prestation des services de sécurité passe de presque 31 millions d'euros à 60 millions. Nous honorons ainsi le chemin de croissance tel que prévu. Les dépenses concernant le nouveau matériel - la livraison d'une vingtaine de bus et de T3000 pour plus de 15 millions d'euros - sont en cours.

voertuigen gepland en investeren we in een hogere frequentie en een betere reissnelheid. Daarvoor werd 5,7 miljoen euro uitgetrokken. De uitgaven voor het Busplan, waarvan de eerste fase in september 2015 van start gaat, bedragen 2 miljoen euro. Daarbij komen nog de investeringen in de frequentieverhoging buiten de piekuren, goed voor een bedrag van 7,3 miljoen euro.

In 2014 bedraagt de effectieve dotation van de MIVB, die afhankelijk is van de jaarlijkse evaluatie, bijna 5,6 miljoen euro. In de begroting van 2015 wordt 6 miljoen uitgetrokken voor de MIVB, wat ruimschoots moet volstaan.

De dotation voor maatregelen tijdens vervuilingsspieken bedraagt meer dan 415.000 euro.

De federale middelen in het kader van het veiligheidsfonds zijn toegevoegd aan gewestelijke reserve die door minister-president Vervoort wordt beheerd. Net als vorig jaar zal die reserve in de loop van 2015 worden vrijgegeven.

De investeringsdotatie stijgt met 16 miljoen euro in vergelijking met de initiële begroting van 2014. Bovendien wordt voor deze cijfers geen rekening gehouden met de financiering van Beliris, waarover de knoop nog moet worden doorgehakt.

Het Pulsarproject wordt momenteel grondig geanalyseerd. De lijst en de details van de investeringen zullen ten laatste in maart of april 2015 worden bekendgemaakt, tijdens de begrotingscontrole. Het project zelf zal niet op de helling staan. Het betreft enorme bedragen, maar die zullen in 2015 niet dalen. Momenteel is er dus geen probleem.

De dotation voor de voorkeurstarieven stijgt met 1,1 miljoen euro. We beschikken dus over voldoende middelen om te investeren en de goede werking van de MIVB te verzekeren.

Het is overduidelijk dat het artikel in L'Écho geen steek houdt. De journalist die het schreef, deed niet eens de moeite om mijn kabinet te contacteren.

De MIVB is belangrijk als werkgever en als oplossing voor het mobiliteitsprobleem. Ook de komende jaren zullen we in het openbaarvervoernetwerk blijven investeren.

En outre, le parage des nouveaux véhicules a été prévu, ainsi que l'augmentation des fréquences et des temps de trajets, pour 5.700.000 euros. Les dépenses dans le cadre du Plan directeur bus, dont la première phase débutera en septembre 2015, s'élèvent à 2 millions d'euros. S'y ajoute l'augmentation des fréquences en dehors des heures de pointe, pour un montant de 7.300.000 euros.

En 2014, la dotation effective de la STIB en fonction de l'évaluation annuelle, soit le bonus/malus, s'élève à près de 5.600.000 euros. En 2015, un tampon suffisamment grand a été prévu en inscrivant 6 millions d'euros.

La dotation pour les pics de pollution dépasse les 415.000 euros.

Les moyens fédéraux dans le cadre du fonds de sécurité sont inscrits dans une provision centrale auprès du ministre-président. Comme l'année précédente, la ventilation de cette provision se fera au cours de l'année 2015.

La dotation d'investissement augmente de 16 millions d'euros par rapport au budget initial 2014. De plus, ces chiffres ne tiennent pas encore compte de Beliris. Cela fera l'objet d'une décision ultérieure.

Le projet Pulsar est pour l'instant soumis à une analyse en profondeur. La liste et les détails des investissements prévus seront connus au plus tard en mars ou en avril 2015, au moment du contrôle budgétaire. Le principe même n'en est pas remis en question. Il s'agit de montants énormes, mais dont il n'était pas prévu qu'ils tombent en 2015. Le problème ne se pose donc pas aujourd'hui.

La dotation pour les tarifs préférentiels augmente de 1,1 million d'euros. Nous disposons dès lors de suffisamment de moyens pour investir et préserver le fonctionnement.

Tout le monde a rapidement compris que l'article du journal L'Écho n'avait pas de fondement. Il a été publié sans nous contacter, ce qui est regrettable. Si le journaliste en question avait pris la peine de décrocher son téléphone pour appeler mon cabinet, nous aurions pu démentir. Dès le lendemain, les autres journaux ont d'ailleurs publié les chiffres corrects.

Nu wens ik eerst de cijfers en de omvang van de projecten grondig te analyseren om de hoofdzaken en bijkomstigheden van elkaar te kunnen onderscheiden. Dat pad wil ik de rest van de regeerperiode bewandelen.

Pour moi et pour la majorité, la STIB est très importante, non seulement en tant qu'employeur occupant de nombreux Bruxellois, mais également en tant que solution au grand défi de la mobilité. Dans les années à venir, nous continuerons à investir dans notre réseau de transport en commun. Nous ne manquons pas d'ambitions et celles-ci sont reprises concrètement dans l'accord de gouvernement.

Je préfère à présent bien analyser les chiffres et l'ampleur des projets, examiner ce qui est nécessaire et ce qui est accessoire. C'est le chemin que nous emprunterons durant les quatre ans et demi à venir.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (in het Frans).- *Tijdens de vorige regeerperiode was mobiliteit de topprioriteit. Daar valt niet veel meer van te merken: er moet 116 miljoen euro worden bespaard, de tarieven van de MIVB worden verhoogd enzovoort.*

U hebt me wel gerustgesteld dat de dotatie niet met 36 miljoen euro wordt verminderd.

Volgende maandag wordt er gestaakt in Brussel. Staakt het parlement ook?

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

M. Youssef Handichi.- Sous l'ancienne législature, la mobilité était la priorité numéro 1. L'environnement était important et la solution était d'investir dans la mobilité.

C'était sous l'ancienne législature et c'est bien ce qui m'inquiète. Ces belles promesses n'ont pas été respectées et nous avons été fortement déçus de voir des économies de 116 millions, l'augmentation des tarifs... Je travaillais à la STIB à cette époque et j'ai subi ces économies de manière frontale.

M. Smet, nous allons vous suivre pendant les cinq années à venir. Vous me rassurez quant aux 36 millions lorsque vous dites que la dotation ne sera pas rabotée.

Dernière question : lundi prochain, il y a aura une grève à Bruxelles. Est-ce que le parlement fera grève ?

M. le président.- À ma connaissance, non.

De voorzitter.- Bij mijn weten niet.

(Rumoer)

(Rumeurs)

De heer Youssef Handichi (in het Frans).- *Hebt u het dan niet moeilijk met het optrekken van de pensioenleeftijd tot 67 jaar, de indexsprong en het bevriezen van de lonen?*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Een parlement kan per definitie niet staken. Het neemt immers de beslissingen waar de mensen tegen staken.*

M. Youssef Handichi.- La retraite à 67 ans, le saut d'index, le blocage salarial, tout cela ne vous pose pas de problème ?

Mme Céline Delforge.- Le parlement ne peut pas faire grève par définition, puisque c'est lui qui prend les décisions que nous espérons éventuellement voir changer en faisant grève.

De heer Youssef Handichi (*in het Frans*).- *Mevrouw Delforge, ik maakte maar een grap.*

(*Rumeur*)

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Er zijn dus nog een aantal onbekende factoren die mogelijk duidelijk worden bij de begrotingsaanpassing. In plaats van conjuncturele maatregelen als de indexsprong aan te grijpen om de Brusselse begroting in evenwicht te brengen, had u beter het exploitatiebudget van de MIVB verhoogd, want dat heeft een rechtstreekse invloed op zaken zoals de frequentie.*

De commissie Infrastructuur heeft een aanzienlijke achterstand opgelopen. Ik heb al tal van interpellations ingediend die nog niet werden behandeld.

De voorzitter.- We werken zo snel als we kunnen!

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,

betreffende "de bediening van de Vijfhoek door de MIVB in het kader van de heraanleg van de centrumlanen".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Bij de indiening van mijn interpellatie had ik nog geen zicht op de plannen voor de heraanleg van de centrumlanen. Mijn bezorgdheid betrof de bediening van de Vijfhoek door het bovengronds openbaar vervoer. De voorkeur leek immers*

M. Youssef Handichi.- C'était une boutade, Mme Delforge !

(*Rumeurs*)

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

Mme Céline Delforge.- J'entends bien que nous sommes face à des inconnues qui seront peut-être levées lors de l'ajustement budgétaire. Néanmoins, on aurait pu imaginer que, plutôt que de profiter de ces éléments conjoncturels pour réussir à équilibrer le budget, on ait augmenté le budget d'exploitation, qui a des impacts directs sur des éléments tels que la fréquence des transports.

Au passage, je signale que la Commission de l'infrastructure cumule un arriéré important. Je précise que j'ai déposé plusieurs interpellations qui n'ont pas encore été traitées.

M. le président.- Cela ne dépend pas toujours de la commission elle-même. Nous avançons au plus vite !

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la desserte du Pentagone par la STIB dans le cadre du réaménagement des boulevards du centre".

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

Mme Céline Delforge.- Lorsque j'ai déposé mon interpellation il y a un mois, nous n'avions pas encore connaissance des nombreuses et récentes déclarations sur le réaménagement des boulevards du centre de Bruxelles. Je m'inquiétais pour la desserte du Pentagone, en transport public de

duidelijk uit te gaan naar het ondergronds vervoer. Zo liet Brussel-Stad meermalen doorschemeren dat ze de harmoniecabussen niet langer in de Vijfhoek zou toelaten.

Ik maakte mij ook ongerust over de afschaffing van de busbanen. In de nieuwe plannen behouden sommige bussen een eigen baan, maar in dezelfde rijrichting als het autoverkeer. Het risico is dus groot dat de busbanen door auto's zullen worden gebruikt. Daarnaast verdwijnt er ook een belangrijke busbaan, waardoor de bussen vertraging zullen oplopen.

Tijdens een persconferentie die u samen met de MIVB hebt gegeven, hebben wij vernomen dat een aantal buslijnen niet langer meer tot aan het De Brouckèreplein zal rijden, maar zal worden ingekort tot het Centraal Station of de Emile Jacqmainlaan. De reizigers op het bovengronds net zullen dus meer moeten overstappen. Het is ook jammer dat de eindhalte aan Beurs niet opnieuw in ere wordt hersteld.

Als de MIVB het niet eens zou zijn met de plannen van Brussel-Stad, zou de stad andere partners zoeken voor het openbaar vervoer binnen de Vijfhoek. Dat is chantage.

Ik heb geruchten over een treintje gehoord. Hoe zit het daarmee? Met welke partner zal hiervoor worden samengewerkt? Zal er een nieuwe operator op het grondgebied van het gewest worden toegelaten om het collectief vervoer van personen te organiseren?

De nieuwe plannen getuigen van een mobiliteitsvisie waarin een voetgangerszone blijkbaar niet compatibel is met bovengronds openbaar vervoer. Een aantal lijnen wordt ingekort, met overstappen of een slechtere bereikbaarheid met het openbaar vervoer tot gevolg. Alleen wie een auto heeft, zal nog gemakkelijk naar de Vijfhoek kunnen komen. Wie aangewezen is op het openbaar vervoer, zal zijn boodschappen ergens anders moeten doen. Zich verplaatsen binnen de Vijfhoek zonder wagen zal overigens ook moeilijk worden voor de inwoners van die wijk.

surface principalement, puisqu'on a bien compris que le transport souterrain était davantage choyé.

À l'époque, mes questions portaient sur les déclarations répétées de la Ville de Bruxelles concernant le gabarit des véhicules de la STIB qui seraient encore tolérés. On évoquait, par exemple, la suppression des bus articulés.

Je m'inquiétais également de la suppression de sites propres réservés aux bus. Malheureusement, à ce sujet, sur les plans que nous avons pu découvrir dans la presse, on voit que certains bus se retrouvent en site propre, mais dans le même sens que la circulation automobile, avec un risque évident d'empêtement de la circulation sur les sites propres. Même si vous me dites qu'ils seront infranchissables, je n'y crois pas.

Un site propre important et structurant disparaît également, avec pour conséquence un ralentissement des bus dans le "mini ring" qu'emprunteront les voitures, ce qui entraînera par là même un surcoût financier.

Nous avons également appris récemment, lors d'une conférence de presse que vous avez donnée avec la STIB, que certaines lignes de bus seraient rabotées. La ligne 46 serait ainsi arrêtée beaucoup plus tôt. Plusieurs bus, qui allaient jusqu'à la place De Brouckère, s'arrêteraient à la station gare Centrale, et d'autres du côté du boulevard Émile Jacqmain.

On remarque donc que les usagers du transport public de surface vont se retrouver coincés et vont devoir cheminer. Des ruptures de charge se créeront, avec des occasions manquées, comme la station Bourse. Dans mon interpellation initiale, je vous demandais si vous alliez rétablir un terminus à la Bourse, comme c'était le cas auparavant, car le manque y est grand. Entre les stations De Brouckère et Anneessens, il faut descendre dans une station souterraine pour un arrêt ou deux, ce qui est très inconfortable.

Je m'inquiétais de ce qui pouvait apparaître comme un chantage de la Ville de Bruxelles quant à une desserte intra-Pentagone. Soit la STIB acceptait d'offrir une telle desserte à la Ville de Bruxelles, soit cette commune cherchait d'autres partenaires pour ce faire.

J'ai entendu parler d'un petit train. Cela m'intéresse d'en savoir plus sur les modalités de ce projet. Qui sont les partenaires ? Un nouvel opérateur a-t-il été admis sur le territoire de la Région pour organiser du transport collectif de personnes ?

Sur la base des plans que nous avons pu découvrir, nous voyons qu'une certaine conception de la mobilité est à l'œuvre, à savoir qu'un piétonnier ne peut cohabiter avec des transports publics de surface, sauf un petit train. C'est assez interpellant.

Je vois aussi qu'on raccourcit une série de lignes, ce qui aura pour conséquence une rupture de charge ou une perte d'accessibilité pour les gens qui se déplacent en transports en commun.

Les seuls qui seront encore bien servis pour se rendre dans le Pentagone seront ceux qui disposeront d'une voiture, et qui iront se garer dans le parking le plus proche. En revanche, ceux qui auront le malheur de s'échiner à prendre des bus et des trams, dont la STIB a déjà tendance à raccourcir les trajets, devront aller faire leurs courses ailleurs. En effet, les pôles commerciaux excentrés sont beaucoup plus accessibles. Quant aux habitants, je ne sais pas comment ils feront pour se déplacer autrement qu'en voiture !

Mais concentrons-nous sur la desserte en transports publics. Je suis impatiente de savoir qui sera l'opérateur pour ce fameux petit train.

Besprekking

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (in het Frans).- *De aankondiging van de wijziging in de bediening van de Vijfhoek door de MIVB roept heel wat vragen op. In andere steden gaat de invoering van een voetgangerszone in het stadscentrum hand in hand met een groter aanbod van het openbaar vervoer. Daardoor kan de druk van het autoverkeer verminderen.*

In het mobiliteitsplan dat vanavond in de gemeenteraad van de stad Brussel wordt voorgelegd, schijnt er echter geen sprake te zijn van een beter openbaarvervoeraanbod.

Daarnaast blijven de toegangswegen zelfs binnen

Discussion

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

M. Fabian Maingain.- L'annonce de la modification de la desserte de la STIB au sein du Pentagone soulève de nombreuses questions. Dans différentes villes, la mise en piétonnier de centres urbains a conduit habituellement à une augmentation de l'offre de transports en commun afin de desservir ces centres. Cela m'apparaît être une bonne chose quand on veut réduire la pression automobile, qui sera de facto réduite dans le piétonnier.

Dans les annonces faites ces derniers jours et dans le plan de mobilité tel qu'il sera présenté par la Ville de Bruxelles au conseil communal de ce soir, il n'y a apparemment aucune amélioration de l'offre

de voetgangerszone behouden, maar komen de eindhaltes van de bussen verder weg te liggen. Hebt u met het stadsbestuur overlegd over het weghalen van de eindhaltes uit de voetgangerszone? Hoe denkt u deze haltes toegankelijker te maken voor voetgangers?

Is de noord-zuidlijn, die het centrum bedient, verpadigd? Wilt u de situatie verbeteren?

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *De zesde staatshervorming bevat een apart hoofdstuk over de Brusselse mobiliteit, dat stelt dat de gemeenten in overleg met het gewest een mobiliteitsplan moeten opstellen, dat in overeenstemming moet zijn met het gewestelijk mobiliteitsplan. Dat zou tot een efficiënt beleid moeten leiden, waardoor de autoafhankelijkheid wordt afgebouwd en de verplaatsingen, de leefomgeving en de luchtkwaliteit verbeteren. Het gewestelijk mobiliteitsplan komt er in 2016.*

Ondertussen neemt het Brussels stadsbestuur ingrijpende beslissingen inzake de mobiliteit. Ik ben niet tegen de geplande voetgangerszone, maar ik vraag mij wel af wat de gevolgen ervan zullen zijn. Nam het stadsbestuur contact op met het gewest om daarover te overleggen?

In het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (Gewop) werd reeds geopperd dat de doelstelling een betere synergie tussen openbare en private parkings buiten de openbare weg en het ontoereikende aantal plaatsen op de openbare weg moet zijn. Het gewest wil een geharmoniseerd parkeerbeleid, in plaats van gemeenten die elk hun eigen beleid voeren.

Blijkbaar overweegt de stad Brussel de bouw van vier ondergrondse parkeergarages, waardoor het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg aanzienlijk zal toenemen. Heeft ze daarover overlegd met het gewest? Wat zullen de gevolgen zijn van het grotere parkeeraanbod voor de algemene visie op het parkeerbeleid binnen het Brussels Gewest?

de transports en commun afin d'augmenter la desserte du centre-ville.

Ensuite, on voit que des voies d'entrée sont conservées au sein même du piétonnier, mais on fait reculer les terminus des bus. Avez-vous mené une concertation avec la Ville pour sortir ces terminus du piétonnier ? Comment allez-vous améliorer l'accessibilité entre ces terminus et le piétonnier ?

L'axe Nord-Midi, qui dessert le centre, est-il saturé ? Comptez-vous améliorer la situation ?

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

M. Arnaud Pinxteren.- Après l'interpellation de Mme Delforge, je voudrais revenir sur deux autres aspects liés au projet de réaménagement du centre : l'aménagement du piétonnier et les dommages collatéraux qu'il engendrerait.

Ma première question est en lien avec la sixième réforme de l'État. Celle-ci mentionne, dans le volet intrabrusellois, qu'elle doit permettre d'apporter des améliorations afin qu'une série de tâches et de compétences soient exercées de manière plus homogène et plus optimale pour les citoyens.

Elle consacre même un volet à la question de la mobilité à Bruxelles. Il y est dit que les communes élaboreront désormais un plan de mobilité en concertation avec la Région, que la Région élaborera son plan de mobilité, tout cela se faisant dans l'harmonie, de manière transversale, en concertation, pour garantir une politique efficace visant à réduire la dépendance à l'autosolisme et à améliorer les déplacements ainsi que, accessoirement, le cadre de vie et la qualité de l'air. Le plan de mobilité régional est prévu pour 2016 et les communes devront ensuite en tenir compte dans leurs propres plans de mobilité.

Dans l'intervalle, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles et son collège prennent des décisions fondamentales en matière de mobilité dans notre Région. C'est le cœur de cette Ville-Région qui va se trouver modifié par l'implantation d'un piétonnier. Comprenez-moi bien : je ne suis pas contre le piétonnier. Cependant, je m'interroge sur ses conséquences.

La Région a-t-elle été saisie de demandes de

concertation par la Ville de Bruxelles dans le cadre de l'élaboration de ces différentes propositions en matière de mobilité, consécutives à la réalisation d'un piétonnier dans le centre de Bruxelles ? Une concertation formelle, préfigurant la sixième réforme de l'État, a-t-elle eu lieu ?

Déjà dans le Plan régional de développement (PRD), il était dit qu'un des objectifs devait être d'améliorer les synergies entre les parkings publics et privés hors voirie et l'offre déficitaire de stationnement en voirie. Cela a été rappelé dans les attendus de l'ordonnance créant l'Agence de stationnement. La volonté régionale est de "définir une politique de stationnement dans le sens d'une harmonisation, en lieu et place de communes menant chacune dans leur coin leur propre politique sans concertation avec les communes voisines".

On apprend pourtant que le collège de la Ville de Bruxelles envisage de construire quatre parkings souterrains, augmentant significativement l'offre en matière de stationnement hors voirie. Quelle a été la concertation avec la Région ? Quelles seront les conséquences de cette augmentation d'offre de stationnement sur la vision plus globale de la politique de stationnement en Région bruxelloise ?

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva.- Een aantal eindhaltes van bussen zouden uit het stadscentrum worden geweerd. Het gaat om bussen die voorbij het Centraal Station reden tot in de Vijfhoek. Deze bussen krijgen een eindhalte aan het Centraal Station. Hoe moet het nu met mensen die minder mobiel zijn? Zij konden tot nog toe met de bus tot in het stadscentrum geraken, maar worden voortaan afgezet aan één van de eindhaltes buiten het stadscentrum. Hoe geraken zij tot diep in het centrum?

De minister-president antwoordde mij vrijdag tot mijn verbazing dat een aantal van die mensen een taxi zou kunnen nemen om naar het stadscentrum te gaan. Dat lijkt mij duur voor gebruikers van het openbaar vervoer en gaat in tegen één van de doelstellingen van het Brusselse circulatieplan, namelijk de vervuiling door auto's tegen te gaan.

Ik las met belangstelling dat er een elektrisch treintje in het stadscentrum zal rijden. Waar zal het

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

M. Paul Delva (en néerlandais).- Pour rendre le centre-ville piéton, certaines lignes de bus vont être raccourcies, notamment celles qui reliaient la gare de Bruxelles-Central au Pentagone. Comment les personnes à mobilité réduite feront-elles dès lors pour se rendre au centre-ville ?

Le ministre-président a répondu en séance plénière que ces personnes pourraient prendre un taxi. Cette solution me semble onéreuse pour des usagers des services publics. Elle va en outre à l'encontre des objectifs du plan de circulation, et notamment celui de réduire la pollution automobile.

Qu'en est-il du projet de train électrique qui circulera dans le centre-ville ? Quel sera son itinéraire ? Qui en assurera l'exploitation ?

Existe-t-il une étude d'incidence relative au nouveau plan de circulation dans le Pentagone et à son impact sur la circulation dans la ville et dans

precies rijden? Wie zal instaan voor de uitbating ervan?

Bestaat er een studie over het effect van het nieuwe circulatieplan in de Vijfhoek op het verkeer, niet enkel in de stad, maar ook in het gewest?

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *In dit dossier heeft het gewest een aantal bevoegdheden, inzonderheid mobiliteit, terwijl Brussel-Stad zich in het centrum van het gewest bevindt en eenzijdig beslissingen neemt.*

Het parlement wil die beslissingen uiteraard niet aanvechten. Toch liet de minister van Mobiliteit vorig jaar verstaan dat de MIVB niet erg gerust was in de toekomstplannen van Brussel-Stad.

Uiteraard is niemand ertegen gekant dat het centrum een voetgangerszone wordt of dat de openbare ruimte in de mate van het mogelijke autovrij wordt gemaakt. Dat lijkt echter niet te gebeuren in nauw overleg met de mobiliteitsoperatoren. Dat geldt in het bijzonder voor de MIVB, die verzocht wordt haar eindstations te verplaatsen.

We mogen niet vergeten dat het stadscentrum niet alleen bestaat uit winkels: er wonen ook oude mensen, en mensen die slecht te been zijn, voor wie het openbaar vervoer geen keuze maar een noodzaak is.

Brussel-Stad heeft hierover geen overleg gepleegd met haar inwoners, het gewest, de MIVB en naburige gemeenten.

Het is niet de bedoeling dat Brussel-Stad morgen alleen nog aandacht heeft voor toerisme, horeca en winkels, en haar eigen inwoners vergeet. We moeten aandacht hebben voor de Brusselaars die het openbaar vervoer moeten nemen en niet weten hoe ze na 21.30 uur nog thuis moeten raken.

Heeft Brussel-Stad haar plannen wel uitvoerig besproken met het Brussels Gewest, de inwoners en de aangrenzende gemeenten?

Worden we morgen geconfronteerd met een chique en proper stadscentrum zonder wagens of vervuiling, met parkings eromheen, files in de

la Région ?

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

M. Hervé Doyen.- Le débat d'aujourd'hui est intéressant parce qu'il pose, une fois de plus, la question de l'interaction entre des instances qui communiquent peu entre elles.

Dans ce dossier, la Région détient un certain nombre de compétences, en particulier celle de la mobilité, tandis que la Ville de Bruxelles se trouve au cœur de la Région et prend une série de décisions unilatérales.

Le but du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale n'est évidemment pas d'attaquer ces décisions. Toutefois, Mme Delforge et moi-même avions déjà interrogé votre prédécesseur sur ce dossier il y a un an. La ministre de la Mobilité avait alors fait savoir que la STIB n'était pas très rassurée par les plans à venir de la Ville de Bruxelles.

À cet égard, il convient de se rappeler collectivement un certain nombre de choses. Personne ici présent ne s'oppose à la transformation du centre de Bruxelles en zone piétonne, ni à la volonté de libérer l'espace public des voitures partout où c'est possible. En revanche, force est de constater que cette opération ne semble pas se dérouler en concertation étroite avec les opérateurs de mobilité. C'est singulièrement vrai pour la STIB, qui est priée de déplacer ses terminus pour ne pas encombrer le centre de la ville avec ses bus.

C'est oublier que le cœur de la ville n'est pas uniquement constitué de commerces et n'est pas qu'une image à faire valoir. C'est négliger ceux qui y vivent, parmi lesquels des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite et des habitants de quartiers populaires, pour lesquels le transport public n'est pas un choix, mais une obligation.

Les démarches de la Ville de Bruxelles ne s'intègrent pas dans une dynamique d'ensemble, avec des concertations impliquant les habitants, la

eerste en tweede kroon en een Ring die ons omcirkelt?

Région, la STIB et les communes avoisinantes.

Quand Londres a décidé de vider le centre de ses voitures en instaurant le péage urbain sur un périmètre relativement restreint, tout le monde a salué la démarche. La mobilité reste néanmoins très problématique en dehors de la zone de péage urbain.

Je ne voudrais pas que demain, à la Ville de Bruxelles, on se retrouve avec une superbe vitrine d'un cœur bruxellois que tout le monde appelle de ses voeux pour des raisons d'image, de tourisme, d'horeca ou de commerce, mais qui oublie les Bruxellois qui habitent dans le centre et au-delà. Il nous faut penser à ces habitants obligés de prendre les transports publics et qui s'inquiètent de savoir comment rentrer après 21h30. C'est une préoccupation réelle pour certains. Il nous faut une approche un peu plus sociale.

A-t-on la garantie que tous ces plans de la Ville de Bruxelles sont largement concertés avec la Région bruxelloise, avec les citoyens et avec les autres communes qui seront affectées, comme Molenbeek, qui est située à la limite de la station Sainctelette ? Quel sera l'impact sur ces communes environnantes ?

Va-t-on se retrouver demain avec un hypercentre gentrifié, joli, beau, propre, piétonnier, sans voitures ni pollution, et avec tout autour un tas de parkings, une circulation engorgée en première et en deuxième couronnes et un ring qui va bien nous encercler ?

On commence à assister à une espèce de schématisation de la Région bruxelloise, où l'on travaille par strates, n'ayant ni les mêmes bénéfices ni les mêmes objectifs en termes de cohésion sociale sur l'ensemble du territoire.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is een goede zaak en een historische beslissing om het centrum van de stad autovrij te maken. Het is echter geen eenvoudig project, waarmee alle inwoners van de Vijfhoek het zonder meer eens zijn.*

Het regeerakkoord bepaalt duidelijk dat de regering Brussel-Stad zal steunen bij het autovrij

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ce débat risque de faire oublier que la piétonnisation du centre-ville est un projet positif et une décision historique. J'en suis moi-même à l'origine. Il est temps de faire évoluer cette ville, comme c'est également le cas avec le viaduc Reyers. Moins de blabla et plus de réalisations ! Ce n'est pas pour autant un projet facile, avec lequel seraient d'accord tous les habitants du Pentagone.

maken van het centrum.

De interpellatie gaat over het Busplan en het overleg tussen het gewest en Brussel-Stad. Plannen evolueren en worden aangepast.

De stad heeft wel degelijk met de MIVB en mezelf overlegd over het Busplan. De MIVB kent haar netwerk en bevestigt dat het plan leefbaar is.

Een voetgangerszone moet uiteraard in de eerste plaats de voetgangers ten goede komen, niet de wagens, taxi's of het openbaar vervoer.

Het centrum is meer dan de Beurs alleen: er is ook het Centraal Station, het De Brouckèreplein, het Fontainasplein, enzovoort. Het hart van de stad wordt een voetgangerszone en de buslijnen moeten tot aan de grens ervan komen.⁽¹⁾ Ondergronds rijden trouwens tram- en metrolijnen het centrum in.

(1)

http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/mob_penta/conf_penta.pdf

De stad heeft gevraagd om niet alle eindstations in de Hallenstraat te concentreren, maar ze over de volledige Vijfhoek te spreiden.

De eindstations komen op verschillende plaatsen te liggen: bij het De Brouckèreplein, het Centraal Station, het parlement, de Hallenstraat en de Nieuwe Graanmarkt. Vlak bij de voetgangerszone dus.

Als het voorstel van de stad slecht was geweest, hadden we er niet mee ingestemd. Brussel-Stad bevindt zich niet in een positie om haar wil op te leggen. Het Busplan⁽²⁾ beantwoordt aan eenieders behoeften.

(2)

http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/mob_penta/bus.pdf

Lijn 86 is de grote nieuwkomer in het plan. Ze zal rondom de volledige voetgangerszone lopen. Dat is een nieuw parcours.

Het treintje is meer dan een toeristische attractie: het is een heuse pendeldienst waarvan het parcours nog niet vastligt en die waarschijnlijk gratis wordt aangeboden. We moeten afwachten of het een succes wordt.

L'accord de gouvernement stipule d'ailleurs clairement que le gouvernement soutiendra la Ville de Bruxelles dans ses démarches de piétonnisation.

La question porte actuellement sur le Plan bus, et tout d'abord sur la concertation entre la Région et la Ville. Ce n'est pas toujours facile, mais les plans évoluent et sont adaptés. Nous avons un plan voitures, bus, vélos, piétons et même transports en commun. Je ne juge pas la manière dont le Plan bus a été présenté.

Concernant les bus, la décision et la concertation ont été menées en accord avec la STIB et moi-même. La STIB connaît son réseau et a affirmé que le Plan bus tenait la route.

Le but d'un piétonnier est d'abord de permettre aux piétons de circuler. J'entends tout le monde réclamer le passage des voitures, des taxis, des transports en commun, etc. C'est contradictoire !

Le centre n'est pas limité à la Bourse. Il y a aussi la gare Centrale, la place De Brouckère, la place Fontainas... À l'avenir, le cœur de la ville sera ce quartier piétonnier.⁽¹⁾ Il est surtout important que les lignes de bus touchent ce piétonnier. Il ne faut pas oublier que des lignes de tram et de métro desservent le centre en sous-sol.

(1)

http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/mob_penta/conf_penta.pdf

La Ville a demandé d'éviter la concentration de terminus à la rue des Halles. Cette concentration n'est pas vivable. Rue de l'Écuyer et rue du Fossé aux Loups, des murs de bus sont parfois concentrés et la qualité de la vie s'en ressent. La Ville a donc demandé de répartir les terminus sur tout le territoire du Pentagone.

Les terminus seront situés en différents endroits. Le terminus des lignes 88 et 47 sera situé à côté de la place De Brouckère. Les lignes 38, 63, 65 et 86 auront leur terminus à la station gare Centrale, soit à trois minutes à peine de la Grand-Place, d'autant plus que la zone deviendra piétonne. À Paris, Londres ou Madrid, il faut aussi marcher entre les stations de transports publics. Les transferts à pied sont le lot de la vie urbaine.

L'emplacement du nouveau terminus des lignes 48 et 95 sera situé dans la rue du Lombard, juste à côté du parlement. Le terminus des lignes 66, 71 et

29 reste dans la rue des Halles. Enfin, le terminus de la nouvelle ligne 46 sera situé place du Nouveau Marché aux Grains. Cette nouvelle ligne de bus est créée afin de mieux desservir ce quartier. La ligne 46 suivra la rue de la Senne, la rue Antoine Dansaert, la rue Van Artevelde, avant de quitter le quartier par la rue d'Anderlecht. La ligne 46 desservira la fin de la rue Orts, proche de la Bourse.

Voici une carte représentant les lignes de bus.⁽²⁾ Si la proposition avait été mauvaise, nous ne l'aurions pas approuvée. La Ville de Bruxelles n'est pas en position d'imposer quoi que ce soit, même si je siège au conseil communal. Je vais d'ailleurs m'abstenir lors du vote au conseil communal de ce soir, puisque j'exerce la tutelle. Ce n'est pas la Ville qui a imposé sa volonté, car le plan rencontre les intérêts de chacun.

(2)
http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/mob_penta/bus.pdf

Parlons encore de Molenbeek. La nouvelle ligne 86 est la grande gagnante du plan : elle parcourra toute la boucle autour du piétonnier. Ce tracé n'existe pas actuellement. Elle passera par la rue Antoine Dansaert pour s'engager dans la rue Van Artevelde, puis la rue des Alexiens et le boulevard de l'Empereur, pour frôler la gare de Bruxelles-Central. Elle rejoindra ensuite la cathédrale Saints-Michel-et-Gudule et empruntera successivement la rue du Fossé aux Loups, la place De Brouckère et la rue des Halles, faisant ainsi le tour du centre-ville.

En plus le petit train est plus qu'une attraction touristique. Il s'agit d'un réel service de navette, dont le parcours doit encore être déterminé, et qui viendra en aide à ceux qui ont du mal à se déplacer à pied. L'idée est qu'elle soit gratuite. Il y a des villes où cela fonctionne et d'autres où cela ne fonctionne pas. Nous verrons.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Wie zal het uitbaten?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Mogelijk de MIVB, die het monopolie heeft voor het openbaar vervoer in het gewest. Het is niet de bedoeling dat de gemeenten dat doen, anders wil de heer De Wolf dit ook in Etterbeek, maar natuurlijk beter.

Mme Céline Delforge.- Qui sera l'opérateur ?

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB, qui a le monopole sur les transports en commun dans la Région, pourrait être l'opérateur. Nous n'allons pas permettre à des communes de devenir opérateur de transports publics. Sans quoi, M. De Wolf voudra le faire à Etterbeek aussi, évidemment en mieux !

(Opmerkingen)

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik wil de dingen niet beter doen dan Brussel-Stad!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik dacht dat u ambitieuzer was!*

Over de bussen werd wel degelijk overlegd met de inwoners. Er komen beveiligde fietspaden⁽³⁾, die met de zones buiten het gewest worden verbonden zodat het veiliger wordt om te fietsen.

(3)
http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/mob_penta/cycl.pdf

Het plan zal aan een test worden onderworpen. In haar verkeersplannen⁽⁴⁾ opteert de stad voor busstroken die tegen de richting van het verkeer ingaan. De MIVB verzet zich daar niet tegen.

(4)
http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/mob_penta/circu.pdf

De stad opteerde voor twee stroken in dezelfde richting en niet voor de verbreding van de wegen, die soms zelfs worden versmald voor de fietspaden.

We hebben de stad en de MIVB meegedeeld dat we instemmen met een test, maar niet veel waarde hechten aan de resultaten ervan. De reisnelheid van de bussen is belangrijk en moet gewaarborgd blijven.

(Remarques)

M. Vincent De Wolf.- Pas de procès d'intention ! M. le ministre, il y a dix ans, vous disiez que je nageais nu dans les piscines, ce qui était complètement fou ! Je n'ai pas plus l'intention d'essayer de faire mieux que la Ville de Bruxelles en la matière que de nager dans les piscines que vous n'avez pas créées au bord du canal.

M. Pascal Smet, ministre.- Je pensais que vous étiez plus ambitieux, mais soit !

Qui sera l'opérateur ? La STIB ou la Ville de Bruxelles ? Cela reste encore à déterminer, mais ce n'est pas non plus l'essentiel.

Concernant les bus, je le répète, la concertation a bien eu lieu, notamment avec les habitants. Sur ma carte⁽³⁾, vous voyez que les lignes vertes représentent des pistes cyclables séparées et sécurisées. Cela signifie qu'à l'avenir, comme nous allons connecter ce réseau cyclable aux zones extérieures à la Région, on pourra se déplacer à vélo de manière sûre. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, car il y a des axes difficiles dans le Pentagone. Cela fait donc partie d'un plan d'ensemble. Évidemment, rien n'est parfait.

(3)
http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/mob_penta/cycl.pdf

Ce projet va être soumis à un test. Dans ses plans de circulation⁽⁴⁾, la Ville de Bruxelles a voulu que les bandes de bus soient davantage en contre-sens. La STIB n'y a pas vu d'objection, mais il faut admettre que la situation actuelle est compliquée pour les chauffeurs de bus, avec les piétons, les automobilistes, les voitures, les tronçons de livraison, etc.

(4)
http://www.parlbruparlirisnet.be/annexes/mob_penta/circu.pdf

La Ville de Bruxelles a opté pour deux bandes dans la même direction et non pour l'agrandissement des voiries. Il ne s'agit pas d'un ring qui nécessitera des expropriations, etc. Les bandes de circulation seront même parfois réduites au profit des pistes cyclables.

J'ai clairement signifié à la Ville et à la STIB que nous sommes d'accord pour effectuer un test, mais que nous n'accordons pas beaucoup de crédibilité à ses résultats. Pour nous, la vitesse commerciale des bus est importante et doit être garantie.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Is de test vergelijkbaar met de digitale simulaties van de MIVB?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Als bussen vastzitten in het verkeer, gaat dat ten koste van de reissnelheid. Het is dan ook niet uitgesloten dat er een busstrook komt.*

De beslissing om de voetgangerszone uit te breiden is dan weer wel positief.

Het aantal parkeerplaatsen is vanaf 2004 niet toegenomen, omdat toen beslist werd om voor elke nieuwe ondergrondse parkeerplaats een bovengrondse af te schaffen!

(Samenspraak)

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Die beslissing kan op verschillende manieren worden geïnterpreteerd.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ook de dynamische parkeergeleiding is er niet gekomen, hoewel alles daarvoor in 2009 al klaar was.*

De gewestelijke beleidsverklaring stelt duidelijk dat er geen parkeerplaatsen bij mogen komen, zodat de openbare ruimte aantrekkelijker wordt. Dat is des te belangrijker, aangezien de voetgangerszone in de toekomst nog zal uitbreiden.

Over waar de parkeerplaatsen moeten komen, kan worden gediscussieerd, maar u hebt wel ingestemd met het principe van de ondergrondse parkings.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Op bepaalde plaatsen zijn er uiteraard parkeerplaatsen nodig.

Tal van Brusselaars zijn het eens met dit plan, en u ook, aangezien u het tijdens de vorige legislatuur hebt goedgekeurd, al betreurt u dat nu misschien.

M. Vincent De Wolf.- S'agit-il d'un test comparable aux simulations informatiques de la STIB ?

M. Pascal Smet, ministre.- On veut que la vitesse commerciale des bus soit garantie. Si des bus sont coincés dans les embouteillages, la vitesse commerciale en pâtira. Une bande exclusivement réservée aux bus n'est donc pas exclue. La Ville n'a pas imposé ses volontés dans ce dossier.

La décision d'étendre le piétonnier est très positive.

Certaines décisions du passé sont vite oubliées par les personnes ici présentes alors qu'elles étaient dans la majorité. Le nombre de parkings existant en 2004 n'a pas pu être augmenté. Chaque place créée en sous-sol doit être supprimée en surface. C'est une décision qui date de 2004 !

(Colloques)

M. Vincent De Wolf.- Il y a différentes interprétations du texte. Interrogez M. Vanhengel et la réponse sera différente.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne faisais pas partie de l'ancien gouvernement. On retrouve cependant des dossiers.

Même le téléjalonnement dynamique n'a pas été réalisé. Tout était prêt en 2009, mais rien n'a été commencé.

Lors de la déclaration de politique régionale, nous avons été clairs : pas de places de parking supplémentaires. Chaque place en sous-sol correspond à une suppression en surface. Si on peut rendre les espaces publics plus conviviaux en diminuant le nombre de voitures en surface, c'est essentiel.

D'autant plus que la piétonnisation de Bruxelles est au début. La zone piétonnière va s'agrandir à l'avenir.

L'emplacement de ces parkings peut être l'objet de discussions, mais le principe des parkings souterrains, vous l'avez accepté. C'est comme pour l'optimisation du ring : vous faites beaucoup de cinéma, mais la réalité est différente.

(Remarques de Mme Delforge)

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Vertel geen onzin.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat doe ik niet. U zei laatst overigens dat u het niet altijd eens was met de beslissingen van de Ecolo-ministers. Dat is uw goed recht.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *We zullen een speciale vergadering organiseren om dit op te helderen.*

(Rumoer)

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het project om het centrum autovrij te maken is bijzonder positief. Over het Busplan werd overlegd met de MIVB.*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Toen de heer Chahid nog in naam van de MIVB sprak!*

(Rumoer)

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gaat om een test waaruit we iets kunnen leren.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *U lijkt het nodig te vinden om een rookscherms te creëren, maar ondanks uw redenaarstalent kunt u niet*

On ne peut nier qu'à certains endroits des parkings sont nécessaires. Il est vrai qu'il faut un plan de stationnement global pour la ville, mais le principe même ne doit pas être compris de manière négative.

De nombreux Bruxellois sont d'accord avec ce projet, et vous l'êtes aussi, puisque vous l'avez accepté lors de la législature précédente. Vous le regrettiez peut-être, mais vous avez participé à cette décision.

Mme Céline Delforge.- Nous avons compris que c'était votre ligne de défense. Arrêtez de raconter n'importe quoi.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas l'habitude de raconter n'importe quoi. Je me suis informé préalablement. D'ailleurs, vous avez dit la dernière fois que vous n'étiez pas toujours d'accord avec ce que les ministres Ecolo avaient décidé. C'est votre droit.

Mme Céline Delforge.- Nous allons tenir une séance spéciale pour éclaircir tout cela.

(Rumeurs)

M. Pascal Smet, ministre.- Le projet de la piétonnisation du centre est très positif. Le Plan bus a été concerté avec la STIB.

M. Vincent De Wolf.- Au temps où M. Chahid s'exprimait au nom de la STIB !

(Rumeurs)

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agira d'un test. L'idée est d'apprendre des choses, de voir ce qui se passe. Et c'est là l'essentiel, du moins en ce qui me concerne.

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

Mme Céline Delforge.- Vous semblez avoir besoin de créer un petit écran de fumée autour de votre interprétation libre des décisions passées.

verbergen dat Brussel-Stad in dit dossier de beslissingen heeft genomen.

U tracht ons gerust te stellen door te zeggen dat het om een test gaat. Soortgelijke tests zijn echter maar zelden tijdelijk gebleken. Ik denk bijvoorbeeld aan de verplaatsing van de eindhalte aan de Beurs naar Anneessens op verzoek van Brussel-Stad. U was er waarschijnlijk niet bij toen die beslissing werd genomen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Toch wel, aangezien ik die beslissing heb genomen.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De tests stellen ons niet gerust. De situatie wordt meestal definitief, ook al zijn de resultaten negatief.*

U lijkt het openbaar vervoer bovendien te benaderen vanuit het standpunt van een jonge volwassene in goede gezondheid die de middelen heeft om alle vervoersalternatieven te betalen. Die gebruiker kan het zich veroorloven om het openbaar vervoer te gebruiken wanneer het hem uitkomt en heeft geen mobiliteitsproblemen. U hebt niet voldoende aandacht voor de personen met beperkte mobiliteit, de personen die met kleine kinderen reizen of zware tassen bij zich hebben.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Bent u tegen de voetgangerszone gekant?*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Neen, maar ik pleit voor een voetgangerszone waarin plaats is voor het openbaar vervoer. Waarom geen bussen toelaten, maar wel een treintje?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U bent dus voorstander van bussen op de centrumlanen?*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het is mogelijk om het De Brouckèreplein te bedienen zonder de centrumlanen te gebruiken.*

Malgré vos talents oratoires, qui montrent un ministre décidé et volontariste, tout indique dans ce dossier que c'est la Ville de Bruxelles qui prend les décisions dans cette Région.

Vous dites que cette zone piétonne est une décision historique. Je n'en doute pas, d'autant plus que ce plan date déjà des années 60 !

Vous tentez de nous rassurer en parlant d'un test. Nous avons déjà connu quelques tests de ce genre, et ils sont rarement provisoires. Ainsi, dans le périmètre du Pentagone, le terminus Anneessens a remplacé le terminus Bourse, à la demande de la Ville de Bruxelles. Vous n'étiez sans doute pas là au moment où cette décision a été prise.

M. Pascal Smet, ministre.- Si, puisque c'est moi qui l'ai prise.

Mme Céline Delforge.- Les tests ne sont pas de nature à nous rassurer. Ils ont en effet tendance à s'éterniser, quelles que soient les conclusions, y compris lorsque celles-ci sont négatives.

Par ailleurs, lorsque vous parlez de transports publics, vous adoptez le point de vue de l'homme jeune, en bonne santé, qui a les moyens de se payer toutes les alternatives de transport. Cet usager peut se permettre d'utiliser les transports publics quand cela l'arrange, à la carte, et ne rencontre pas de problèmes de mobilité. Vous négligez toutefois les personnes à mobilité réduite (PMR), les personnes lourdement chargées ou qui voyagent avec des enfants en bas âge.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela signifie-t-il que vous vous opposez au projet de piétonnier ?

Mme Céline Delforge.- Pas du tout, mais je défends un projet de zone piétonne qui ne soit pas interdite aux transports publics. Puisque vous autorisez le petit train, pourquoi n'autorisez-vous pas les bus ?

M. Pascal Smet, ministre.- Vous êtes donc favorable à la circulation des bus sur les boulevards du centre ?

Mme Céline Delforge.- Il est possible de rejoindre la place de Brouckère sans passer par les boulevards centraux.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Is dat het standpunt van Ecolo?

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Ecolo pleit voor een goed bovengronds openbaar vervoer, ook in voetgangerszones. In heel wat buitenlandse steden vormt dat geen enkel probleem.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Er is al een ondergrondse tramlijn.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Het project heeft als gevolg dat een aantal lijnen van de MIVB wordt ingekort.

U zegt dat de MIVB de pendeldienst zal organiseren en dat die dienst misschien gratis zal zijn. In heel wat wijken, met name in Anderlecht en Vorst, wordt de dienstverlening verminderd en vragen de inwoners tevergeefs een correcte verbinding met het stadscentrum. Nu blijkt het evenwel mogelijk om het aanbod aan te passen op verzoek van een enkele gemeente! Niet alles draait rond de Vijfhoek. U bevoordeert een centrum dat alsmaar sterieler wordt. U doet het uitschijnen alsof u de zachte mobiliteit bevordert, maar dat is niet het geval: het centrum wordt beter bereikbaar met de wagen en minder met het openbaar vervoer.

De overstappen tijdens het weekend zijn een ware nachtmerrie. Als je voor een traject van enkele kilometers een halfuur op een verbinding moet wachten, verlies je snel de zin om het openbaar vervoer te nemen.

Het is duidelijk dat Brussel-Stad de plak zwaait. En dat zal de MIVB geld kosten. Brussel-Stad heeft recht op een vijfsterrenbehandeling, terwijl andere wijken totaal worden verwaarloosd.

M. Pascal Smet, ministre.- Est-ce la position d'Ecolo ?

Mme Céline Delforge.- La position d'Ecolo, c'est qu'il ne faut pas bannir les transports publics de surface, y compris dans les zones piétonnes. Dans de nombreuses villes étrangères, cela se passe très bien et n'enlève rien au caractère agréable de la zone piétonne.

M. Pascal Smet, ministre.- Il existe déjà une ligne de tram en sous-sol.

Mme Céline Delforge.- Ce projet a pour effet de raccourcir une série de lignes de la STIB. Celle-ci n'a probablement pas eu d'autre solution que d'accepter ce qui était le moins pire pour elle : diminuer le trajet d'une série de lignes. Cela lui permet en effet de compenser l'éventuelle perte de vitesse commerciale.

Quant au bus 71, qui va jusqu'à la place De Brouckère, nous connaissons le sort que vous lui réservez : l'arrêter rue Royale, le jour où il serait tramifié. Ce n'est pas exactement la vision que nous défendons, même si nous sommes favorables au tram.

Vous annoncez que la STIB sera l'opérateur de cette navette et qu'elle sera éventuellement gratuite. Je vous invite à être bien attentif. Il existe une série de quartiers où l'on diminue la desserte, par exemple à Anderlecht ou à Forest. Les gens y pleurent pour avoir des liaisons correctes avec le centre-ville, en journée comme le soir. Or, en l'espèce, on constate que la commune demande et que la Région dispose. Tout à coup, on découvre qu'il est possible de tout réadapter en fonction de la demande d'une seule commune.

Tout ne tourne pas autour du Pentagone ! On va favoriser un centre qu'on aseptise de plus en plus. On fait semblant qu'il s'agit de mobilité douce, mais ce n'est pas vrai : le centre devient hyperaccessible en voiture jusqu'à ses portes, tandis que l'accessibilité en transports publics diminue.

Les ruptures de charge le week-end ne sont vraiment pas une partie de plaisir ! Un trajet de quelques kilomètres qui entraîne une demi-heure d'attente ne donne pas envie de se déplacer en transports publics.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *U zegt dat het Busplan een vijfsterrenplan is?*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans). - *Binnen de Vijfhoek zal een zone een gratis pendeldienst krijgen. Mensen die met de auto komen, zullen die in een parkeergarage kunnen zetten en nadien de pendeldienst nemen. Wie echter met het openbaar vervoer komt, heeft misschien al een of twee keer moeten overstappen en wordt nu geconfronteerd met een extra overstap. De grootste slachtoffers zullen de personen met beperkte mobiliteit en ouders met kleine kinderen zijn.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *U overdrijft door telkens terug te komen op de personen met beperkte mobiliteit.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans). - *Als iets toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit, is het toegankelijk voor iedereen!*

Blijkbaar is gratis vervoer mogelijk in het hypercentrum, als dat Brussel-Stad goed uitkomt. Blijkbaar kunnen de buslijnen worden verminderd als Brussel-Stad de harmonocabussen en een eindhalte niet in het straatbeeld vindt passen. Enkel een pendeldienst en een elektrische trein zullen nog worden toegestaan. Ik betreur dat u meegaat in dit politiek project van Brussel-Stad, dat een hoog Disneylandgehalte heeft, maar niet gratis is. Anderen zullen hiervoor de prijs betalen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

Nous avons bien compris que c'est la Ville de Bruxelles qui décide. Et cela va coûter de l'argent à la STIB, mais nous y reviendrons. La Ville a droit à un service cinq étoiles, pendant qu'une série de quartiers sont délaissés.

M. Pascal Smet, ministre. - Vous dites que le Plan bus est un plan cinq étoiles ?

Mme Céline Delforge. - À l'intérieur du Pentagone, il y a un petit îlot qui aura sa navette gratuite. Les gens qui viendront de l'extérieur, s'ils sont en voiture, se gareront au parking et pourront monter dans la navette. Par contre, ceux qui arriveront en transport en commun auront déjà changé une ou deux fois de bus et devront prendre une correspondance supplémentaire pour arriver dans le centre. Les plus touchés seront les personnes à mobilité réduite (PMR) et les parents avec des enfants en bas âge.

M. Pascal Smet, ministre. - Vous exagérez en parlant des PMR.

Mme Céline Delforge. - Lorsque c'est accessible aux PMR, c'est accessible à tous !

Le transport gratuit est manifestement possible dans l'hypercentre, lorsque cela arrange la Ville de Bruxelles. On peut donc tout à coup améliorer la situation, en fonction des demandes. On diminue la desserte des bus parce que la Ville de Bruxelles n'apprécie pas les bus articulés, qu'elle ne trouve pas dignes d'un centre-ville.

Le terminus de bus fait tache dans le Disneyland que la Ville de Bruxelles est en train de nous proposer. Il n'y a que la navette et le train électrique qui y sont tolérés. Vous répondez au projet politique de la Ville de Bruxelles, qui est très rutilant mais qui n'est pas gratuit, et ce sont les autres qui le payeront. J'ai beaucoup de mal à croire que la STIB a accepté cela autrement qu'avec un revolver sur la tempe.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

**TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de steun van het Gewest voor
het bedrijf Zen Car".**

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Wat de interpellatie van daarnet betreft, raad ik u aan overleg te plegen binnen de regering. Het plan dat door de vorige regering werd goedgekeurd, deed de indruk ontstaan dat er enkel bovengrondse parkeerplaatsen konden worden geschrapt als die met ondergrondse parkeerplaatsen werden gecompenseerd. Daarnet zei u echter precies het omgekeerde.*

In 2010 maakte ik met een aantal parlementsleden van mijn partij een excursie naar Parijs. In die stad werden premies toegekend aan wie een elektrische fiets, motorfiets of auto koopt. Telefooncellen werden er omgebouwd tot gratis oplaadpunten voor elektrische wagens. Bovendien zijn een aantal rijstroken gereserveerd voor bussen, taxi's en elektrische voertuigen.

Ik was ervan overtuigd dat de toenmalige linkse Brusselse regering het Parijse voorbeeld zou volgen, maar voormalig minister Grouwels en de toenmalige minister van Mobiliteit antwoordden mij dat dat in Brussel niet mogelijk was.

Tot mijn verbazing zag ik mevrouw Grouwels eind 2011 voor een wagen van Zen Car poseren. Waarschijnlijk zaten de verkiezingen daar voor iets tussen. Zen Car had blijkbaar vertrouwen in mevrouw Grouwels en gaf haar de gelegenheid om wat verkiezingspropaganda te maken. Het bedrijf ontving een lening van 250.000 euro van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Brussel (GIMB), met een rentevoet van 6%, en een bijkomende lening van het Brussels Waarborgfonds.

Zen Car heeft zestig elektrische wagens en was van plan om die in totaal op 26 locaties te verhuren.

Volgens mijn bronnen zouden de schulden van het bedrijf ondertussen 2 miljoen euro bedragen. Het

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le soutien de la Région à l'entreprise Zen Car".

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

M. Vincent De Wolf.- Concernant ce qui a été dit tout à l'heure, je vous invite à vous concerter dans votre gouvernement. En effet, pour avoir vécu le plan voté sous le précédent gouvernement, la lecture de certains était de dire que toute suppression de places en surface ne pouvait se faire que pour autant qu'elles soient compensées par le même nombre de places en sous-sol. C'est l'inverse de ce que vous avez dit tout à l'heure. Une place en sous-sol pour une place en surface, cela n'est pas pour demain !

En 2010 - certains en sont témoins ici - je me suis rendu avec différents parlementaires de mon groupe à Paris. Nous avons visité le Centre de déplacement électrique. Je suis revenu plein d'enthousiasme et de force en me disant que nous allions faire de même à Bruxelles.

Nous avons vu que la ville de Paris octroyait des primes pour l'achat de vélos, de motos ou de voitures électriques. Toutes les anciennes cabines téléphoniques ont été transformées en lieux de recharge gratuite pour les utilisateurs de véhicules électriques. Vous avez des bornes de recharge un peu partout et des bandes de circulation sont exclusivement réservées aux bus, aux taxis et aux véhicules électriques.

De retour à Bruxelles, j'avais la certitude que le gouvernement de gauche de l'époque allait embrayer sur cette politique parisienne. Mais Mme Grouwels ne l'a pas compris ainsi. Celle-ci et le ministre Groen! de la Mobilité ont répondu que ce n'était pas réalisable à Bruxelles.

Fin 2011, j'ai vu Mme Grouwels poser devant une Zen Car et j'en ai été très étonné. Les élections approchaient et il fallait pouvoir faire rapidement de la publicité.

Zen Car a fait confiance à Mme Grouwels et a

bedrijf is dus vrijwel failliet en zou al lang over de kop zijn gegaan als het niet door een holding overeind werd gehouden.

In tegenstelling tot sommige anderen vind ik het feit dat een deel van onze elektriciteit met kernenergie wordt opgewekt, geen reden om tegen elektriciteit te zijn. Een elektrisch voertuig is een van de mogelijke verplaatsingswijzen in Brussel. Europa verplicht ons bovendien om in dichtbevolkte gebieden zones te creëren waar elektrische voertuigen kunnen circuleren en over voldoende opladpunten beschikken. Dat vergt een enorme mentaliteitswijziging. We moeten niet alleen meer autodelen maar ook meer elektrische voertuigen gebruiken.

Het is belangrijk om zo veel mogelijk alternatieven voor klassieke wagens aan te bieden. Zen Car is in september 2011 met zijn activiteiten gestart, terwijl Cambio al sinds 2002 in Brussel aanwezig is. Zen Car beschikt over 60 voertuigen en 26 stations en telt 2.000 klanten. Cambio is aanwezig in de negentien gemeenten en telt 11.000 gebruikers.

Overigens deugt uw parkeerplan niet. Het is geen goed idee om de stad in verschillende parkeerzones op te delen.

Het is duidelijk dat er op het gebied van autodelen onzinnige beslissingen zijn genomen.

Zen Car kampt momenteel met zware financiële problemen. Bent u van plan het bedrijf te helpen? Hebt u de bedrijfsleiders ontmoet? Vindt u dat er sprake is van ongelijke behandeling? Terwijl Cambio door de MIVB wordt gesteund, krijgt Zen Car helemaal geen overheidssteun.

Welke impact zou het faillissement van Zen Car hebben? De infrastructuur van dat bedrijf bevindt zich voornamelijk op gewestwegen.

Moedigt u de leden van uw kabinet en van de instellingen die onder uw bevoegdheid vallen aan om elektrische wagens te gebruiken?

Hebt u contact gehad met uw collega die bevoegd is voor openbaar ambt om het elektrisch autodeelsysteem te bevorderen?

Hoe worden de 800 parkeerplaatsen voor deelauto's in het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan

donné une tribune à cette dernière. Un prêt de 250.000 euros, à 6% d'intérêts, ce qui n'est pas négligeable, a été accordé par la Société régionale d'investissement de Bruxelles (SRIB). Un prêt a également été accordé par le Fonds bruxellois de garantie.

Zen Car dispose de 60 voitures électriques. La société voulait ouvrir des stations place Keym, place Wiener et place Brugmann pour développer le nombre de stations à la hauteur de 26.

D'après mes informations, le passif du bilan s'élèverait à 2 millions d'euros. La faillite est virtuelle et si une société holding ne supportait pas à bout de bras cette sprl, elle serait depuis longtemps en faillite réelle.

Je ne pense pas, comme d'autres, que l'électricité est vilaine parce qu'elle est d'origine nucléaire. L'électricité a son créneau dans les déplacements modaux à Bruxelles et dans les grandes villes, comme c'est prévu par les directives européennes qui stipulent qu'un certain nombre de zones de recharge globales sur l'ensemble du territoire européen, y compris en Belgique, doivent être créées.

Il est vrai qu'il faut changer doublement les mentalités puisqu'il faut partager et également se déplacer de manière électrique. Ce n'est pas facile. Les véhicules électriques étaient jusqu'à présent considérés comme des jouets non crédibles.

Zen Car est arrivée en septembre 2011, alors que Cambio est présent depuis 2002. À Etterbeek, nous y avons cru, car, en matière de mobilité, il faut multiplier les modes de déplacement.

Aujourd'hui, Zen Car dispose de 2.000 clients pour 26 stations et a introduit 89 demandes. Cambio est présent dans les dix-neuf communes et compte 11.000 utilisateurs.

Votre plan de stationnement s'est inspiré du nôtre, mais il a été dénaturé. La division en zones n'est pas sérieuse, et cela ne va pas simplifier le fonctionnement.

Nous sommes partenaires à cet égard, le but n'est pas d'empêcher les choses, mais il s'agit ici d'une ineptie. C'est mon avis, à la lumière des éléments suivants :

verdeeld over Cambio en Zen Car?

Hoe zit het met het project e-Cambio, waarvoor het startschot tijdens de vorige legislatuur werd gegeven?

Voorlopig heeft elke deelauto een vaste standplaats in een bepaald station en moet de auto nadien naar diezelfde standplaats worden teruggebracht. Is het niet mogelijk om voor een systeem als Villo te opteren, zodat deelauto's naar andere standplaatsen mogen worden teruggebracht?

Overweegt u om de aanleg van nieuwe standplaatsen van Zen Car financieel te steunen? Kan de Brussel'Air-premie ook worden toegekend aan klanten van Zen Car die hun nummerplaat inleveren?

Hoe zit het met de vernieuwing van de concessie die het gewest aan Zen Car heeft toegekend? Zijn de voorwaarden van de overeenkomst gewijzigd? Hebt u samen met Zen Car nagedacht over een gecombineerd aanbod met de MIVB? Overweegt u om Zen Car meer aan bod te laten komen in het mobiliteitsbeleid?

Welke impact hebben autodeelsystemen als CarAmigo en Autopia op bedrijven als Cambio en Zen Car?

- le prêt de 250.000 euros consenti en 2010 ;

- le Plan Iris 2, devenu en 2002 un texte relativement réglementaire, qui veut diminuer de 20% la charge du trafic automobile ;

- le fait que l'espace public onéreux est concédé aux sociétés de partage de véhicules ;

- le coût d'une station porté à 85.000 euros ;

- votre déclaration de politique régionale qui dit vouloir soutenir le secteur privé pour un maximum de points de recharge dans la Région.

Je voudrais dès lors vous poser quelques questions.

Étant donné les informations sur les difficultés financières de cette société, que comptez-vous faire, dans les limites de la légalité ? Avez-vous rencontré ces personnes ? Pensez-vous qu'il y a deux poids, deux mesures, entre Cambio, qui est soutenu par la STIB, et Zen Car, qui n'est soutenu par personne ?

Existe-t-il une estimation de l'impact qu'engendrerait une faillite de la société, notamment en raison du fait que les infrastructures de Zen Car sont essentiellement situées sur des voiries régionales ?

L'usage de ce type de véhicules est-il favorisé chez, par exemple, les membres de votre cabinet ou les organismes qui relèvent de votre fonction ?

Avez-vous eu des contacts avec votre collègue en charge de la fonction publique pour encourager l'utilisation de ce genre de services ?

Dans le cadre du Plan régional de stationnement, quelle est la ventilation prévue, pour ces 800 places, entre Cambio et Zen Car ?

Votre administration a-t-elle étudié les modèles de partage de voitures reposant sur l'électromobilité auprès de Cambio ? Qu'en est-il du projet e-Cambio, lancé sous l'ancienne législature ?

Avez-vous retenu la possibilité d'exclure la contrainte de retour au point de départ ? Un courrier de septembre 2013, à Zen Car, dit que "le système est conçu de façon telle que chaque véhicule à moteur partagé dispose d'une place de

stationnement à une station fixe, où l'usager va chercher le véhicule qu'il a réservé et où il va le remettre au terme de chaque utilisation".

Même Villo permet de remettre le vélo emprunté à un endroit différent. Devoir ramener sa voiture électrique partagée au point de départ supprime tout l'intérêt de l'opération. Y voyez-vous une solution, présente ou future ?

Avez-vous étudié la possibilité d'aider financièrement la société Zen Car dans la construction de stations ? Avez-vous étudié la possibilité d'étendre la prime Bruxell'air à ladite société, si l'usager décide de radier sa plaque d'immatriculation ? Pour rappel, la personne qui décide de renoncer à sa plaque d'immatriculation d'un véhicule moteur diesel ou essence reçoit un avantage en contrepartie.

Qu'en est-il du renouvellement de la concession domaniale de la Région à Zen Car ? Les termes du contrat ont-ils été modifiés ? Avez-vous étudié, en concertation avec Zen Car, la possibilité de créer une offre combinée avec la STIB ? Comptez-vous inscrire Zen Car dans la création des portefeuilles Mobilité, tels que repris dans la déclaration de politique régionale ?

Enfin, eu égard à la comparaison internationale, disposez-vous d'une estimation de l'impact des plates-formes de voitures partagées, telles que CarAmigo ou Autopia, sur des sociétés telles que Cambio ou Zen Car ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Mobiel Brussel heeft met Zen Car gesproken over de uitbreiding van het autodeelsysteem. Blijkbaar ligt een interpretatiefout aan de basis van het persartikel over de financiële toestand van het bedrijf. Een eventueel faillissement zou het gewest hoe dan ook niets kosten, want Zen Car is zelf eigenaar van zijn infrastructuur.*

Uit het regeringsbesluit van 15 mei 2014 blijkt dat de Brusselse overheidsinstellingen het gebruik van elektrische voertuigen, het openbaar vervoer en de fiets blijven promoten.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles Mobilité a eu des contacts avec la société Zen Car dans le cadre de la politique d'expansion du système de voitures partagées. La société a rassuré l'administration sur la pérennité de ses services et a précisé que la parution d'un article sur sa santé financière provenait d'une erreur d'interprétation. Quoi qu'il en soit, une éventuelle faillite de la société Zen Car n'entraînerait pas de frais pour la Région, puisque Zen Car est propriétaire de ses infrastructures.

Il a été décidé de continuer à favoriser l'usage des

De standplaatsen worden niet verdeeld tussen Zen Car en Cambio. De bedrijven kunnen zelf beslissen of ze een station openen in de daartoe bestemde zones.

Uit contacten met Cambio blijkt duidelijk dat het niet zo gemakkelijk is om elektrische deelauto's aan te bieden in het Brussels Gewest. Er loopt een proefproject van e-Cambio in Gent, maar dat is voorlopig niet rendabel.

In het regeerakkoord staat duidelijk dat we een herziening van het systeem zullen overwegen opdat gebruikers deelauto's kunnen terugbrengen naar een standplaats die ze zelf kiezen. Het is niet eenvoudig om zo iets te organiseren, maar we moeten het ernstig overwegen. De vergelijking met Villo gaat niet helemaal op maar op zich ben ik niet tegen het idee gekant.

We moeten de mogelijkheden van autodelen in een ruimere context bekijken, rekening houdend met de andere vervoersmiddelen.

Conform het verkeersreglement mogen de voor Zen Car voorbehouden standplaatsen niet door andere elektrische voertuigen worden gebruikt. We willen wel nagaan of dergelijke standplaatsen op parkings buiten de openbare weg kunnen worden aangelegd.

We bekijken of de domaniale concessie kan worden beëindigd. Alles wordt eigenlijk geregeld door het regeringsbesluit van 21 maart 2013. Het beheerscontract van de MIVB voorziet in een gecombineerd aanbod met de MIVB. Er worden besprekingen gevoerd om ook Zen Car daarbij te betrekken.

véhicules électriques au sein des organismes publics. L'arrêté du gouvernement du 15 mai 2014 est très clair en ce sens. Mes collaborateurs utilisent surtout les transports en commun et le vélo. L'arrêté du gouvernement encourage cette utilisation. Des contacts sont pris dans cette perspective avec la fonction publique dans son ensemble.

Il n'y a pas de ventilation prévue des places entre les sociétés Zen Car et Cambio, car lors de l'ouverture d'une station par une commune, des places sont proposées aux opérateurs de systèmes de voitures partagées agréés. Ce sont donc eux qui décident d'ouvrir une station dans la zone proposée, en fonction de leur propre plan de dispersion.

Les contacts avec la société Cambio montrent combien l'électromobilité n'est pas évidente dans notre Région. La société Cambio a lancé un test e-cambio de voitures électriques à Gand. Elle constate que le projet n'est pas rentable pour le moment. C'est toutefois un projet à creuser pour l'avenir.

L'accord gouvernemental stipule clairement que nous allons étudier la possibilité du "one way" ou du "free floating" pour les voitures partagées. Cette possibilité, qui consiste en une utilisation en libre service, sans remise du véhicule dans une station précise, a déjà fait l'objet de nombreux examens en Belgique et à l'étranger. Quelques projets pilotes sont également en cours. Ce n'est pas évident, mais nous devons approfondir et sérieusement examiner cette option.

Avec le vélo, c'est un peu différent. Si actuellement, il faut ramener la voiture au lieu d'emprunt, dans le système Villo, le lieu d'emprunt et celui de dépôt peuvent être différents. Même s'il faut nuancer quelque peu la comparaison entre Villo et le "free floating" pour les voitures, le "free floating" peut s'avérer intéressant pour ces dernières aussi.

Pour une partie de la clientèle, il n'est pas toujours nécessaire de laisser la voiture au lieu de destination, surtout si elle se déplace à l'extérieur de Bruxelles. C'est à la fois une question d'organisation et de pratique. Vous l'aurez compris, je ne suis pas contre l'idée de "free floating", bien au contraire.

Toute la question des potentialités de ce système doit être vue dans des perspectives plus larges d'intermodalité et d'intégration d'autres modes de transport. En général, je trouve que le concept de voitures partagées est un élément à creuser. Nous y réfléchissons.

Le Code de la route interdit à tout autre véhicule que celui pour lequel l'emplacement est réservé d'y stationner. Les emplacements réservés aux véhicules de Zen Car ne sont donc pas accessibles aux autres véhicules électriques sur voirie. En revanche, l'aide à la mise en place de ce type de système dans les parkings hors voirie pourrait être étudiée.

La suppression de la concession domaniale est à l'étude, car l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013, fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés, règle tout en la matière.

L'offre combinée avec la STIB est prévue dans le contrat de gestion que la Région a avec la STIB et des pourparlers sont en cours afin d'inscrire Zen Car dans le portefeuille Mobilité.

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

M. Vincent De Wolf.- Il y a de l'espoir et c'est bien. La mobilité à Bruxelles ne se base pas uniquement sur le tram, le bus, le piéton, la voiture ou le vélo. Il faut multiplier les solutions et le système de voitures partagées en est une.

- *L'incident est clos.*

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Er is dus hoop. De Brusselse mobiliteit beperkt zich niet tot trams, bussen, voetgangers, auto's en fietsen. Er moet een ruimer aanbod komen en deelauto's horen daarbij.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER AHMED EL KHANNOUSS

**TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "het goederenvervoer".

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

INTERPELLATION DE M. AHMED EL KHANNOUSS

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

concernant "le transport de marchandises".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est retirée et transformée en question écrite.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

**TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de zelfrijdende auto's in Brussel".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva.- Mijn vraag gaat over de automatische of zelfrijdende auto. Binnen een aantal jaar zullen ons land en onze stad met het fenomeen geconfronteerd worden. De Amerikaanse internetgigant Google is enkele jaren geleden begonnen met de ontwikkeling van zulke auto's maar is intussen al lang niet meer de enige die volop inzet op deze nieuwe, revolutionaire technologie.

Ook een aantal bouwers van personen- en vrachtwagens laten zich niet onbeteugd. DAF, Mercedes, Ford, Volvo, Volkswagen, Toyota enzovoort zijn allemaal bezig met de ontwikkeling van automatische auto's. Volgens een aantal constructeurs kunnen de modellen tegen 2020 op de markt gebracht worden. Om de zelfrijdende auto adequaat te kunnen testen, moet de wetgever proefprojecten op de openbare weg toelaten.

In een aantal landen, zoals Duitsland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk, werd de wetgeving aangepast om een en ander mogelijk te maken. Recent kondigde ook de Nederlandse minister van Infrastructuur, mevrouw Schultz van Haegen, aan dat ze de wetgeving zou aanpassen om vanaf volgend jaar zelfrijdende auto's en vrachtwagens toe te laten op de Nederlandse wegen. In de haven van Rotterdam zullen automatische vrachtwagens van DAF op de openbare weg rijden en de universiteit van Wageningen zal een proefproject opzetten.

Ondertussen toont ook Vlaanderen interesse in proefprojecten met zelfrijdende auto's op de openbare weg. Helaas loopt de federale wetgeving wat achter. Die bepaalt immers dat de bestuurder op de openbare weg te allen tijde de controle moet hebben over het voertuig. Dat maakt dat

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les voitures autonomes à Bruxelles".

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

M. Paul Delva (en néerlandais).- *D'ici quelques années, notre ville sera confrontée aux voitures autonomes. En effet, d'après plusieurs constructeurs automobiles, de tels modèles pourraient être mis sur le marché d'ici 2020.*

Pour pouvoir tester de manière adéquate les voitures autonomes, le législateur doit autoriser la réalisation de projets pilotes sur la voie publique. Dans plusieurs pays, comme l'Allemagne, la Suède et le Royaume Uni, la législation a été adaptée pour que cela soit possible. Les Pays-Bas feront bientôt de même.

La Flandre montre aussi de l'intérêt pour les projets pilotes de voitures autonomes sur la voie publique. Malheureusement, la législation fédérale rend l'usage de tels véhicules compliqué : elle stipule en effet que sur la voie publique, le conducteur du véhicule doit toujours avoir le contrôle de son véhicule.

Il serait regrettable que cela nous fasse passer à côté de cette technologie révolutionnaire. Nous resterions à la traîne et notre expérience en matière d'industrie automobile ne serait pas exploitée. La question n'est pas de savoir si la voiture autonome viendra, mais quand.

La voiture autonome est mentionnée dans l'accord de gouvernement fédéral. En concertation avec les Régions et les Communautés, le gouvernement fédéral évaluera sa législation : elle doit être adaptée de manière à ce que les développements technologiques comme les voitures sans conducteur puissent être soutenus. Le niveau fédéral veut préparer le cadre juridique pour pouvoir intégrer la voiture automatique dans le trafic.

zelfrijdende auto's een moeilijk te realiseren zaak is.

Het zou bijzonder jammer zijn dat we daardoor de boot van deze revolutionaire technologie missen. In dat geval zouden we achterstand oplopen ten opzichte van onze buurlanden en onze ervaringen in de auto-industrie onbenut laten. De vraag is niet of de zelfrijdende auto er komt, maar wel wanneer.

De automatische auto staat wel vermeld in het federale regeerakkoord. In overleg met de gewesten en gemeenschappen zal de federale regering haar wetgeving evalueren: die moet worden aangepast opdat technologische ontwikkelingen zoals driverless cars kunnen worden ondersteund. De federale overheid wil het juridische kader voorbereiden om de automatische auto in het verkeer te kunnen implementeren.

De zelfrijdende auto zal steeds vaker in het politieke debat aan bod komen. Dat is al het geval in de omliggende landen en in het Vlaams Gewest. Het Brussels Gewest kan die ontwikkeling niet tegenhouden. We kunnen er ons maar beter gezamenlijk op voorbereiden, bijvoorbeeld door proefprojecten toe te laten zodra de federale wetgeving dat mogelijk maakt.

Heeft de minister al overleg gepleegd met zijn federale en gewestelijke ambtgenoten over het toelaten van een proefproject met zelfrijdende auto's op de openbare weg? Zo ja, wat was de uitkomst van dat overleg? Zo niet, is er overleg gepland?

Houdt de minister rekening met zelfrijdende auto's bij het uittekenen van het mobiliteitsbeleid? Op welke manier?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Naast de zelfrijdende auto's zijn er ook nog de connective cars, die niet noodzakelijk zelf rijden, maar wel een soort intelligente auto's zijn. Uiterraard houd ik in mijn achterhoofd met beide rekening op lange termijn.

Die auto's zullen het mobiliteitsbeleid op een

La voiture autonome reviendra de plus en plus dans les débats politiques. La Région bruxelloise ne peut pas empêcher ce développement. Nous ne pouvons que mieux nous y préparer ensemble, par exemple en autorisant des projets pilotes dès que la législation fédérale le permettra.

Le ministre s'est-il déjà concerté avec ses homologues fédéraux et régionaux à propos de l'autorisation d'un projet pilote de voitures autonomes sur la voie publique ? Si oui, quel en a été le résultat ? Si non, une concertation est-elle prévue ?

Le ministre tient-il compte des voitures autonomes pour tracer la politique de la mobilité ? De quelle manière ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Je tiens compte aussi bien des voitures autonomes que des voitures connectées. À long terme, elles entraîneront en effet des modifications fondamentales dans la politique de la mobilité.

Je n'ai encore eu aucun contact avec mes homologues fédéraux et régionaux à ce propos. Je

fundamentele manier wijzigen. Ik heb op dit moment nog geen contact gehad met mijn federale en gewestelijke ambtgenoten over dit thema. Ik zal hen een brief sturen om het punt op de agenda te plaatsen tijdens één van onze volgende vergaderingen, zodat we de wetgeving kunnen aanpassen om proefprojecten mogelijk te maken. Er zijn andere landen waar proefprojecten kunnen. Ik weet niet of er nu veel vraag is naar nieuwe projecten, maar ik denk in ieder geval dat u gelijk hebt om het punt op de agenda te plaatsen. We moeten beter voorbereid zijn.

Het gaat niet enkel om zelfrijdende auto's, maar ook om de connective cars. We kunnen alleen maar vaststellen dat de technologische evolutie snel gaat. We zullen daar zeker rekening mee houden voor ons beleid op iets langere termijn.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva.- Ik heb begrepen dat indien men erin zou slagen de federale wetgeving aan te passen, u bereid zou zijn een proefproject in Brussel toe te laten?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Absoluut. Klaar zijn we nog niet, maar ik ben wel mentaal klaar om actie te ondernemen als de regering mij volgt.

- Het incident is gesloten.

vais leur envoyer un courrier afin que nous mettions ce point à l'agenda d'une de nos prochaines réunions, de manière à pouvoir adapter la législation en vue de la réalisation de projets pilotes.

J'ignore s'il existe une demande de nouveaux projets pilotes, mais vous avez raison de mettre cet élément à l'agenda. Nous devons être mieux préparés.

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

M. Paul Delva (en néerlandais).- *Vous seriez donc disposé à autoriser un projet pilote à Bruxelles, si la législation fédérale était adaptée ?*

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Absolument. Je suis mentalement prêt à entreprendre des actions, si le gouvernement me suit.*

- L'incident est clos.