



**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 9 FEBRUARI 2015**

—

**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 9 FÉVRIER 2015**

—

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES	6
- van mevrouw Cieltje Van Achter	6
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de verkeerslichtencentrale".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Cieltje Van Achter.</i>	8
- van de heer Marc Loewenstein	9
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
en tot de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,	
betreffende "de verlenging van de duur van het woon-werktraject".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	10
betreffende "het effect van langer woon-werkverkeer op de aantrekkelijkheid van Brussel voor technologiebedrijven en de inkrimping van de digitale economie".	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	6
- de Mme Cieltje Van Achter	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la centrale des feux de signalisation".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Cieltje Van Achter.</i>	8
- de M. Marc Loewenstein	9
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
et à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,	
concernant "l'augmentation du temps de trajet domicile – lieu de travail".	
Interpellation jointe de M. Paul Delva,	10
concernant "l'effet de l'allongement du temps de parcours entre le domicile et le lieu de travail sur l'attractivité de Bruxelles pour les entreprises technologiques et la réduction de l'économie numérique".	

<i>Samengevoegde Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Ridouane Chahid, de heer Pascal Smet, minister, de heer Marc Loewenstein, de heer Paul Delva.	16	<i>Discussion conjointe – Orateurs :</i> Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Ridouane Chahid, M. Pascal Smet, ministre, M. Marc Loewenstein, M. Paul Delva.	16
- van de heer Arnaud Pinxteren	25	- de M. Arnaud Pinxteren	25
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de voltooiing van de gewestelijke fietsroutes (GFR)".		concernant "la finalisation des itinéraires cyclables régionaux (ICR)".	
<i>Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Annemie Maes, de heer Pascal Smet, minister, de heer Arnaud Pinxteren.	27	<i>Discussion – Orateurs :</i> Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Annemie Maes, M. Pascal Smet, ministre, M. Arnaud Pinxteren.	27
- van de heer Bruno De Lille	32	- de M. Bruno De Lille	32
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het budget voor fietsinfrastructuur".		concernant "le budget prévu pour les infrastructures cyclables".	
<i>Bespreking – Sprekers:</i> de heer Pascal Smet, minister, de heer Bruno De Lille.	33	<i>Discussion – Orateurs :</i> M. Pascal Smet, ministre, M. Bruno De Lille.	33
MONDELINGE VRAGEN	35	QUESTIONS ORALES	35
- van de heer Dominiek Lootens-Stael	36	- de M. Dominiek Lootens-Stael	36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	

betreffende "de aanstelling van een
regeringscommissaris bij de MIVB".

- van de heer Benoît Cerexhe 38

aan de heer Pascal Smet, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
belast met Mobiliteit en Openbare
Werken,

betreffende "het openbaarvervoeraanbod
op zondag 11 januari 2015 tijdens de
betoging voor de vrijheid van
meningsuiting".

concernant "la désignation d'un
commissaire du gouvernement auprès de la
STIB".

- de M. Benoît Cerexhe 38

à M. Pascal Smet, ministre du
Gouvernement de la Région de Bruxelles-
Capitale, chargé de la Mobilité et des
Travaux publics,

concernant "l'offre de transports en
commun le dimanche 11 janvier 2015 à
l'occasion de la manifestation pour la
défense de la liberté d'expression".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de verkeerslichtencentrale".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In februari 2014 stelde toenmalig minister Brigitte Grouwels de gloednieuwe Brusselse verkeerslichtencentrale voor, een project van Brussel Mobiliteit en technologische partner Siemens.

Op deze nieuwe verkeerscomputer kunnen een vijfhonderdtal verkeersregelaars worden aangesloten die van op afstand kunnen worden bestuurd. Het systeem van dynamische verkeerslichten laat toe om de doorstroming van alle weggebruikers beter op elkaar af te stemmen, zodat veiligheid en doorstroming vaste waarden kunnen worden in het gewest.

De verkeerslichtencentrale biedt tal van voordelen. Storingen en defecten aan verkeerslichten kunnen sneller worden gedetecteerd en opgelost. De verkeerslichten kunnen worden gestuurd, bijvoorbeeld wanneer er tunnels worden gesloten. Bovendien kunnen de lichten in real time worden aangepast naar gelang van de verkeersdrukke of bij een ongeval. Tot slot kan de verkeerslichtencentrale groene golven creëren.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

**concernant "la centrale des feux de
signalisation".**

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *En février 2014, la ministre Brigitte Grouwels présentait la toute nouvelle centrale bruxelloise des feux de signalisation, un projet de Bruxelles Mobilité et de Siemens, le partenaire technologique.*

Ce système informatique est relié à 500 contrôleurs de trafic, qui peuvent être commandés à distance. Ce système des feux de signalisation dynamique permet d'optimiser la sécurité et la fluidité de la circulation.

Cette centrale des feux de signalisation permet de détecter et résoudre plus rapidement les défaillances et les pannes, d'actionner les feux de signalisation en cas de fermeture des tunnels et d'ajuster les feux en temps réel en fonction de l'intensité du trafic ou en cas d'accident. Enfin, elle permettra la création d'ondes vertes, au bénéfice de notre économie et de notre environnement.

L'enquête de mobilité d'Agoria souligne qu'il est urgent que Bruxelles adopte des mesures en matière de mobilité.

Een groene golf heeft uiteraard veel voordelen voor de economie en voor het milieu. Als er minder files zijn, is er ook minder fijn stof en dat is beter voor het milieu en voor alle inwoners van Brussel.

Uit de mobiliteitsenquête van Agoria blijkt dat het in Brussel hoog tijd is om mobiliteitsmaatregelen te nemen. We moeten inzetten op minder files. Zes op tien bedrijven laten weten dat ze door het mobiliteitsprobleem uit Brussel zouden kunnen wegtrekken.

Slimme verkeerslichten kunnen het fileleed aanzienlijk verminderen. Volgens een verkeersexpert zouden er dankzij slimme verkeerslichten tot 23% minder files in de steden kunnen zijn. Het witboek van Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) van 2013 beschrijft de resultaten die intelligente verkeerslichten kunnen opleveren. Zo kan het aantal wagens dat een kruispunt neemt tijdens de spits met 20% toenemen dankzij die verkeerslichten. Er zouden ook 95% minder bestuurders door het rood rijden. Daar moeten we duidelijk op inzetten.

De centrale voor intelligente verkeerslichten bestaat. Uit uw oriënteringsnota blijkt echter niet welke plannen u daarmee hebt. In uw nota vermeldt u vijftien plaatsen en trajecten waar u het verkeer wenst te optimaliseren. Dat lijkt mij nogal weinig voor een nota die vijf jaar beslaat, of het moest zijn dat ik dat verkeerd interpreteer.

De verkeerslichtencentrale volstaat om de vijfhonderd gewestelijke verkeersregelaars aan te sluiten. Bovendien was er sprake van dat zestig verkeersregelaars al tegen eind 2014 zouden worden aangesloten.

Hoeveel verkeersregelaars werden reeds geïnstalleerd op de 513 kruispunten in het Brussels Gewest? Voor hoeveel bijkomende verkeersregelaars hebt u in 2015 een budget uitgetrokken? Waar komen ze?

Wat is uw planning en welk budget trekt u uit voor de volgende vijf jaar? Wordt de installatie van verkeersregelaars echt beperkt tot vijftien plaatsen? Over welke vijftien plaatsen gaat het?

Moeten de verkeersregelaars vervangen of

Des feux de signalisation intelligents permettraient une réduction de 23% des embouteillages. Selon le livre blanc 2013 de BECI, ils entraîneraient une augmentation de la capacité des carrefours de 20% en heures de pointe, ainsi qu'une baisse de 95% des délits de franchissement.

Votre note d'orientation pointe quinze endroits et trajets où le trafic devrait être optimisé. Cela paraît fort peu pour une note qui date déjà d'il y a cinq ans.

Les 500 feux de signalisation existants pourraient être reliés à la centrale. Par ailleurs, le raccordement à 60 régulateurs de trafic fin 2014 avait également été évoqué.

Combien de régulateurs de trafic sont-ils déjà installés aux 513 carrefours de la Région bruxelloise? Combien de régulateurs supplémentaires sont inscrits au budget 2015? Où seront-ils placés?

Quel sont votre calendrier et votre budget pour les cinq prochaines années? L'installation des régulateurs de circulation se limitera-t-elle à quinze emplacements? Si oui, lesquels?

Les régulateurs de trafic doivent-ils être remplacés ou adaptés afin d'être reliés à la centrale? Quel est le coût d'un régulateur?

Quel est le nombre d'ingénieurs en charge des régulateurs de trafic au sein de Bruxelles Mobilité? Ce nombre suffit-il pour maîtriser l'ingénierie à l'échelle du territoire régional?

Existe-t-il un lien avec le programme Avanti?

Qu'avez-vous d'ores et déjà entrepris?

aangepast worden om ze op de centrale te kunnen aansluiten? Wat kost een verkeersregelaar?

Hoeveel verkeersingenieurs bij Mobiel Brussel zijn met de verkeersregelaars bezig? Volstaat het om de verkeersengineering binnen het gewest aan te pakken? Met dynamische lichten kunnen ook data worden geanalyseerd en het resultaat daarvan kan worden ingezet om de doorstroming te verbeteren.

Is er een verband met het Avanti-programma?

Wat is uw standpunt daarover? Welke stappen hebt u al ondernomen?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- In 2014 nam Brussel Mobiliteit een verkeerslichtcentrale in gebruik waarop meer dan vijfhonderd verkeerslichten aangesloten kunnen worden en waarmee het verkeer veiliger en vlotter geregeld kan worden.

Dankzij de centrale:

- kunnen storingen en defecten sneller opgelost worden;
- kunnen verkeerslichten gestuurd worden als tunnels voor langere tijd dichtgaan;
- kan de verkeersstroom in real time aangepast worden aan verkeersdrukke en ongevallen;
- kunnen groene golven gecreëerd worden om de verkeersdrukke te verminderen.

Momenteel zijn er 38 verkeersregelaars aangesloten op de verkeerscentrale. Er zijn 207 verkeerslichten onderling op elkaar afgestemd via de verkeersregelaar, een lokale coördinatie, lokale groene golven zonder verkeerslichtcentrale of groene golven via de verkeerslichtcentrale.

In 2015 is er een budget voor de levering van 140 verkeersregelaars. Ze worden prioritair geplaatst op de zestig strategische kruispunten van het gewest, de Kleine Ring en de grote

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- En 2014, Bruxelles Mobilité a mis en service une centrale des feux de signalisation à laquelle plus de 500 feux de signalisation peuvent être raccordés. Celle-ci permet de régler le trafic de manière plus sûre et plus fluide.

Cette centrale présente les avantages suivants :

- la détection plus rapide des défaillances et des pannes ;
- le déclenchement des feux de signalisation en cas de fermeture des tunnels ;
- l'ajustement des feux en temps réel en fonction de l'intensité du trafic ou en cas d'accident ;
- la création d'ondes vertes afin de réduire la pression automobile.

Pour l'instant, 38 régulateurs de trafic sont reliés à la centrale, et 207 feux de signalisation sont coordonnés entre eux via le régulateur de trafic, une coordination locale, des ondes vertes locales sans centrale ou des ondes vertes via la centrale.

Le budget 2015 prévoit la livraison de 140 régulateurs de trafic, qui seront placés en priorité aux 60 carrefours stratégiques de la Région, sur la petite ceinture et les grands axes de pénétration. L'objectif est, à terme, de relier l'ensemble des feux de signalisation à la centrale.

invalswegen. Op termijn is het uiteraard de bedoeling om alle verkeerslichten van Mobiel Brussel aan te sluiten op de centrale.

Het meerjarenplan voorziet in een jaarlijks budget van bijna 1 miljoen euro voor de levering van verkeerslichten. Twee verkeersingenieurs werken momenteel aan de programmatie van de centrale. Een derde is fulltime bezig met de hardware van de verkeerslichten.

Rekening houdend met de vele werven en de omvang ervan bekijken we of er in de toekomst personeel moet bijkomen. De centrale heeft een module die berichten van verkeersregelaars doorkrijgt. Dit moet een goede opvolging van het Avanti-systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding faciliteren.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Kunt u ons de kostprijs per verkeersregelaar meedelen?

Het is goed dat het niet bij vijftien trajecten en verkeerslichten blijft en dat u in 2015 140 regelaars zult aansluiten. Dat is belangrijk voor Brussel. Het fileleed vermindert er gevoelig door, de veiligheid gaat erop vooruit en het openbaar vervoer kan beter doorstromen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

**EN TOT DE HEER DIDIER GOSUIN,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET TEWERKSTELLING,
ECONOMIE EN BRANDBESTRIJDING
EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,**

betreffende "de verlenging van de duur van het woon-werktraject".

Le plan pluriannuel prévoit un budget annuel de près d'un million d'euros pour la livraison des feux de signalisation. Deux ingénieurs s'occupent de la programmation de la centrale et un troisième est chargé du matériel informatique des feux de signalisation.

Du personnel supplémentaire sera engagé en fonction des chantiers et de l'ampleur de ceux-ci. La centrale possède un module qui capte les messages des régulateurs de trafic, ce qui devrait faciliter le suivi du système Avanti de télécommande des feux.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Nous aurions aussi voulu connaître le coût d'un régulateur de trafic.*

L'installation des 140 régulateurs en 2015 permettra de désengorger Bruxelles, d'améliorer la sécurité et de fluidifier la circulation des transports en commun.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

**ET À M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE
DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ
DE L'EMPLOI, DE L'ÉCONOMIE ET DE
LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET
L'AIDE MÉDICALE URGENTE,**

concernant "l'augmentation du temps de trajet domicile – lieu de travail".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER PAUL DELVA,**

**betreffende "het effect van langer woon-
werkverkeer op de aantrekkelijkheid van
Brussel voor technologiebedrijven en de
inkrimping van de digitale economie".**

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de
interpellaties beantwoorden.

De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het
Frans).*- *In de kranten van 15 januari konden we
de resultaten lezen van een enquête van Agoria
over de bereikbaarheid van de
technologiebedrijven. Volgens die studie duurt het
woon-werktraject voor 90% werknemers 25%
langer dan vroeger en noemt 60% van de bedrijven
de mobiliteitsproblemen als een reden om te
verhuizen, tegenover 18% in 2008.*

*Het gaat om bedrijven die gevestigd zijn in de
industriezone langs het kanaal en in de
noordoostelijke rand van het gewest in zones die
slecht door het openbaar vervoer worden bediend.
De bereikbaarheid met de wagen is evenmin
optimaal, aangezien het traject dubbel zo lang
duurt tijdens de spitsuren.*

*Ondanks de verschillende Brusselse actieplannen
is de situatie er sinds de vorige enquêtes in 2008 en
2012 niet beter op geworden. Terwijl Brussel de
trieste titel van filehoofdstad heeft, is Nederland
erin geslaagd om de fileproblemen met de helft te
verminderen dankzij het gebruik van slimme
verkeerslichten, mobiliteitscamera's en een
gecentraliseerd beheer van de incidenten.*

*De pers heeft heel wat aandacht aan die
maatregelen gegeven, maar ze zijn niet nieuw.*

*Op 28 november 2014 antwoordde de minister-
president op een interpellatie in plenaire
vergadering dat de Rand een prioritair
actiedomein is voor de ontwikkeling van de
Brusselse economie en dat hij voor eind 2014 een
ontwerp van samenwerkingsakkoord aan de andere
twee gewesten zou voorleggen. Ondertussen zou
het overleg worden voortgezet.*

**INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL
DELVA,**

**concernant "l'effet de l'allongement du
temps de parcours entre le domicile et le
lieu de travail sur l'attractivité de Bruxelles
pour les entreprises technologiques et la
réduction de l'économie numérique".**

M. le président.- Le ministre Pascal Smet
répondra aux interpellations.

La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (FDF).- La presse du
15 janvier dernier faisait écho d'une étude réalisée
par Agoria, la fédération des entreprises
technologiques, sur l'accessibilité de celles-ci.
L'augmentation du temps de parcours entre le
domicile et le lieu de travail y est chiffrée à 25%,
pour 9 travailleurs sur 10. Cette fédération
représente 31.000 emplois et, selon cette même
étude, 60% des entreprises technologiques
perçoivent les problèmes de mobilité comme des
incitants à la délocalisation, contre 18% en 2008.
La congestion des accès affecte le recrutement du
personnel, la stabilité des équipes et la pérennité
des emplois pour 63% des entreprises.

Ces entreprises sont situées dans la zone
industrielle le long du canal et en périphérie nord-
nord-est de la Région dans des zonings mal
desservis par les transports en commun.
L'accessibilité en voiture n'est pas plus optimale
avec un temps de parcours doublé aux heures de
pointe.

La situation a déjà fait l'objet de deux enquêtes, en
2008 et en 2012. Depuis lors, malgré plusieurs
plans d'action bruxellois, on constate soit un statu
quo, soit une dégradation des conditions. Selon les
médias, pendant que nous portons le titre de
capitale des embouteillages, les Pays-Bas sont
parvenus à diminuer de moitié la congestion par
l'utilisation de dispositifs technologiques qui
existent déjà, dont les feux de circulation
intelligents, la gestion centralisée des incidents
pour une réaction plus rapide, les caméras de
surveillance de la mobilité avec mise en place de
parcours alternatifs assistés par gps.

Cette information a reçu un bel écho dans la presse,
mais elle n'est pas neuve.

Op 15 december 2014 zouden twee werkgroepen samenkomen, een over de uitbreiding van de Ring en een over de wederzijdse betrekkingen tussen de MIVB en De Lijn, om een kalender vast te stellen.

Ik hoop dat die bereidheid om samen te werken reëel en wederzijds is.

Op 14 januari 2015 antwoordde Vlaams minister-president Geert Bourgeois in het Vlaams parlement dat de metropolitane gemeenschap niet in de plaats mag komen van bilateraal overleg. Hij preciseerde dat hij wachtte op een ontwerp van samenwerkingsakkoord van de Brusselse regering en dat als de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel het licht zou zien, deze enkel niet-bindende adviezen kan geven aan de verschillende beleidsniveaus.

Die uitspraken stellen mij niet echt gerust. Hoe ver staat het samenwerkingsakkoord ondertussen? Hebt u al een tekst aan de regering voorgelegd? Welk tijdschema hebt u voor ogen? Zijn er bepaalde struikelblokken?

Wat gebeurt er naast dit institutioneel overleg om de verkeersdruk te verminderen? De technologiebedrijven overwegen een aantal maatregelen, zoals een andere organisatie van de werkuren, de toekenning van een fietsvergoeding of een carpoolpremie, de invoering van pendelbussen en telewerk. Wat kan de overheid doen?

In het regeerakkoord staan een aantal duidelijke antwoorden, zoals een betere bediening van de economische activiteitenparken dankzij een versterking van het openbaar vervoer en de ingebruikname van het GEN, een akkoord met het Vlaams en het Waals Gewest over 20.000 plaatsen op overstapparkings buiten de Ring, de automatisering van de metrolijnen 2 en 6 en de uitbouw van intergewestelijke verbindingen.

Mijn interpellatie heeft niet tot doel u te vragen hoe ver die projecten al staan. Het vraagt tijd om die uit te voeren. Het is evenwel belangrijk om te vermelden dat de regering er werk zal van maken.

In het regeerakkoord wordt de nadruk gelegd op het belang van de technologiebedrijven. Overweegt de regering, naar het voorbeeld van Vlaanderen, om een fonds op te richten om de initiatieven van de bedrijven inzake duurzame mobiliteit te

En réponse à une interpellation en séance plénière du 28 novembre 2014, le ministre-président déclarait déjà que la périphérie avait été reconnue comme chantier prioritaire et ce, afin de déployer l'économie bruxelloise. Il ajoutait alors qu'"avant la fin de 2014, nous soumettrons un projet d'accord de coopération aux deux autres Régions". La conclusion de cet accord de coopération entre les Régions était quant à elle prévue pour la fin mars 2015. Il précisait en outre, dans l'intervalle, que, "conformément aux prescrits de la loi spéciale du 19 juillet 2012, toute la concertation aura lieu."

Enfin, deux groupes de travail, l'un sur l'élargissement du ring, l'autre sur la réciprocité STIB-De Lijn, devaient se rencontrer le 15 décembre 2014. Un calendrier devait être établi.

Dans mon interpellation du 28 novembre dernier, j'ai dit qu'une concertation et un accord de coopération nécessitaient un dialogue et une volonté communs des différents acteurs d'aller dans un même sens. Nous sommes en début législature, aussi je garde encore l'espoir que cette volonté communiquée de concertation est bien réelle, réciproque et sans ambiguïté.

Lors d'une question posée au parlement flamand au ministre-président Geert Bourgeois le 14 janvier 2015, celui-ci a répété être favorable à des accords bilatéraux, sans que cela nécessite une communauté métropolitaine. Cela figure au compte rendu de sa réponse. Il a par ailleurs précisé attendre le projet d'accord de coopération du gouvernement bruxellois, tout en soulignant que si la Communauté métropolitaine de Bruxelles devait voir le jour, elle ne pourrait donner que des avis, non contraignants, pour les divers niveaux de pouvoir concernés.

Ces déclarations m'amènent à confirmer mon inquiétude de novembre. Où en est-on aujourd'hui au niveau de cet accord de coopération ? Il me semble qu'à ce jour, rien n'a encore été déposé sur les bancs du gouvernement. Qu'en est-il ? Quel est l'agenda du gouvernement ? Y a-t-il quelque chose qui bloque ? J'espère que le ministre-président et le ministre de la Mobilité apporteront des réponses à ces questions.

Outre cette concertation institutionnelle, que faire maintenant pour entamer la réduction de la congestion routière ? Dès à présent, des mesures

steunen?

Volgens Agoria zijn de technologiebedrijven bereid om minder de auto te gebruiken als daar fiscale prikkels tegenover staan.

Agoria vraagt onder meer de invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens. Hoe staat u daar tegenover? Hoe ver staat het Viapassproject met betrekking tot de kilometerheffing voor vrachtwagens?

Wat het gebruik van de nieuwe technologieën en de modernisering van de bewegwijzering betreft, zal de regering zich concentreren op de vijftien meest problematische trajecten. Op die plaatsen zal zij de weginrichting en het beheer van de verkeerslichten optimaliseren en beter afstemmen op de drukte van het verkeer.

Gaat het om de plaatsing van slimme verkeerslichten die op een verkeerscentrale zijn aangesloten die de mobiliteit in real time kan beheren en alternatieve trajecten kan voorstellen via dynamische verkeersborden?

Hoe ver staat de ontwikkeling van die nieuwe technologieën? In andere landen heeft dit in elk geval interessante resultaten opgeleverd. Werkt het gewest aan de ontwikkeling van applicaties, de exploitatie van het gps-systeem of andere systemen?

Uiteindelijk zijn niet zo veel verschillen tussen de aanbevelingen van Agoria en de projecten in het regeerakkoord. Het komt er nu op aan om die projecten ten uitvoer te brengen en duidelijke signalen aan de bedrijven te geven om te vermijden dat zij het gewest verlaten.

individuelles sont envisagées par les entreprises technologiques : une organisation différente des horaires, l'octroi d'une indemnité vélo ou d'une prime au covoiturage, la mise en service de navettes, l'introduction d'un budget de mobilité durable et le télétravail apparaissent comme des alternatives. Elles ne sont toutefois pas transposables à l'envi.

Que peuvent faire les autorités publiques ? Des réponses claires se dégagent dans notre déclaration de politique générale et ont déjà été abordées lors des divers débats :

- l'accessibilité des parcs d'activité économique par le renforcement du réseau de transports publics et, surtout, par la mise en fonction du RER existant. En effet, le ministre-président rappelait déjà le 28 novembre dernier que plus de 70% du réseau existe déjà physiquement et que nous pouvons le faire fonctionner. Selon lui, il est temps que les entités fédérées - Région bruxelloise, flamande et wallonne - s'expriment d'une seule voix. Le gouvernement bruxellois soulignait d'ailleurs dans sa déclaration de politique générale la nécessité de mettre en œuvre sans plus tarder une offre RER sur la zone métropolitaine et se fixait comme délai de réorganisation décembre 2014 ;

- la concrétisation d'un accord avec la Région flamande et la Région wallonne, afin de créer au moins 20.000 places de parking de dissuasion à l'extérieur du ring et de les rendre accessibles en transport en commun ;

- la poursuite du projet Pulsar et l'automatisation des lignes 2 et 6 ;

- l'amélioration des liaisons métro, tram et bus depuis et vers les zones industrielles notamment, via le nouveau Plan directeur bus ;

- le développement des lignes interrégionales, notamment des lignes 62 et 94, des lignes vers le plateau du Heysel et de la liaison vers la gare de Ruisbroek.

Mon interpellation ne visera pas à vous demander où nous en sommes concernant ces différents chantiers, qui nécessitent du temps à mettre en œuvre et pour lesquels vous avez déjà apporté des réponses. En revanche, il est important de rappeler qu'ils existent et que, s'ils se concrétisent, ils

apporteront sûrement une amélioration en termes de mobilité.

Le gouvernement s'est prononcé, toujours dans sa déclaration de politique régionale, en faveur des entreprises technologiques. Dans le cadre de la réduction de la pression automobile et de la lutte contre la congestion automobile, le gouvernement prévoit-il, comme cela se fait en Flandre, de créer un fonds bruxellois visant à soutenir les initiatives des entreprises en matière de mobilité durable ?

Selon Agoria, les entreprises technologiques sont enclines à réduire l'utilisation de la voiture si cette réduction s'inscrit dans un cadre fiscal clair pour le budget mobilité.

Parmi ses demandes, Agoria propose par ailleurs l'introduction d'une taxation kilométrique intelligente pour les voitures. C'est aussi l'occasion de vous demander où en est le projet Viapass, système de prélèvement kilométrique sur les territoires des trois Régions pour les poids lourds.

Quant au recours aux nouvelles technologies et à la modernisation de la signalisation, on sait, par le biais de votre déclaration de politique générale, que le gouvernement se concentrera en priorité sur les 15 lieux et trajets les plus congestionnés de la Région, en optimisant les aménagements de voirie, ainsi que les gestions de feux de signalisation, et en tenant davantage compte de la densité de trafic.

Parle-t-on bien ici de feux intelligents placés sous une autorité centrale intégrée du trafic, autorité qui gèrera la mobilité en temps réel, en coordination avec les écrans dynamiques de téléjalonnement ? Quelle coordination intelligente existera-t-elle entre les différents dispositifs de signalisation ?

Qu'en est-il par ailleurs du développement des nouvelles technologies ? En effet, même si une situation n'est pas l'autre, cela a donné des résultats intéressants dans d'autres pays, comme les Pays-Bas.

La Région travaille-t-elle au développement d'applications, à l'exploitation du système gps ou à la mise en œuvre d'autres systèmes ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous éclairer au sujet des projets en cours ?

Enfin, alors que certains manifestent davantage

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Mijn interpellatie is zowel tot u als tot minister Gosuin gericht, omdat ze zowel te maken heeft met mobiliteit als met economie en werkgelegenheid. Ik veronderstel dat u voor beide ministers zult antwoorden.

Uit een onderzoek van Agoria Brussel blijkt dat de werknemers van Brusselse technologiebedrijven steeds langer over hun woon-werkverkeer doen. Voor negen op de tien werknemers is de gemiddelde reistijd de voorbije drie jaar met een vierde gestegen. Voor werknemers uit de provincie Antwerpen verdubbelde de reistijd zelfs.

Agoria Brussel bevroeg 100 technologiebedrijven die samen goed zijn voor 75% van de 30.000 Brusselse jobs in de sector. Acht van de tien bevraagde bedrijven wijt het langere woon-werkverkeer aan een toename van de files. Daarnaast vindt de helft van de Brusselse technologiebedrijven dat de industriezones in de kanaalzone en in de buitenrand van het gewest onvoldoende door het openbaar vervoer bediend worden.

Het onderzoek bevestigt ook dat de aantrekkelijkheid van Brussel als vestigingsplaats voor technologiebedrijven daaronder lijdt. Zes op de tien bedrijven merken dat vacatures moeilijker ingevuld raken door de mobiliteitsproblemen en overwegen dan ook om op termijn Brussel te verlaten.

Dat Brussel economisch gezien minder aantrekkelijk dreigt te worden, sluit ook aan bij een onderzoek van Brussels Metropolitan, een initiatief van het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA), Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) en de Union wallonne des

leur opposition, lorsque l'on analyse les projets repris dans notre déclaration de politique générale et les demandes d'Agoria, il existe malgré tout de nombreux points de convergence.

Reste aujourd'hui à concrétiser nos projets et à envoyer aux entreprises des signaux clairs afin de les rassurer et d'éviter leur exode.

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Mon interpellation, qui a trait tant à la mobilité qu'à l'économie et l'emploi, s'adresse à la fois au ministre Gosuin et à vous-même. Je suppose que vous répondrez pour les deux.*

Selon une enquête d'Agoria Bruxelles, neuf travailleurs sur dix des entreprises technologiques bruxelloises ont vu leur temps de parcours moyen entre le domicile et le lieu de travail augmenter d'un quart au cours des trois dernières années.

Agoria Bruxelles a interrogé 100 entreprises technologiques, qui représentent 75% des 30.000 emplois bruxellois du secteur. Huit entreprises sur dix imputent ce trajet plus long à une hausse des embouteillages. En outre, la moitié des entreprises technologiques bruxelloises estiment que les zonings industriels de la zone du canal et en périphérie sont insuffisamment desservis par les transports en commun.

L'étude confirme que l'attractivité de Bruxelles pour les entreprises technologiques en pâtit. Six entreprises sur dix constatent qu'il est difficile de trouver des candidats aux emplois vacants en raison des problèmes de mobilité et envisagent dès lors de quitter Bruxelles à terme.

Cette perte d'attractivité économique de Bruxelles est également confirmée par une étude de Brussels Metropolitan, une initiative du Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA), de Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), de la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) et de l'Union wallonne des entreprises (UWE). Ces organisations patronales ont récemment fait étudier la croissance de l'économie numérique dans la région métropolitaine, qui comprend la Région de Bruxelles-Capitale, l'arrondissement de

entreprises (UWE). Die werkgeversorganisaties lieten enige tijd geleden de groei van de digitale economie in de hoofdstedelijke regio onderzoeken. Die regio omvat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het arrondissement Halle-Vilvoorde en de provincie Waals-Brabant.

Uit de studie, uitgevoerd door een Zwitsers onderzoeksinstituut, blijkt dat de sector van de digitale economie tussen 2002 en 2012 met iets meer dan 1% daalde. Brussel wijkt daarmee af van een Europese trend. In andere hoofdstedelijke regio's zoals Berlijn, Londen, Parijs, Milaan of Madrid, groeide de digitale economie immers met 1 tot 8%.

Een vlot bereikbaar gewest trekt bedrijven en investeringen aan, en dat is goed voor de werkgelegenheid.

Bent u op de hoogte van de resultaten van de onderzoeken van Agoria Brussel en Brussels Metropolitan? Wat is uw reactie?

Hebben de ministers met elkaar overleg gepleegd over het effect van het tragere woon-werkverkeer op de aantrekkelijkheid van Brussel als vestigingsplaats voor technologiebedrijven? Zo ja, wat is het resultaat van dat overleg? Zo neen, wanneer is dat overleg gepland?

Welke initiatieven neemt de Brusselse regering opdat het gewest de boot van de digitale economie niet zou missen en een aantrekkelijke locatie voor technologiebedrijven zou blijven?

Hoe evalueert u de bereikbaarheid van de industriezones in de kanaalzone en de buitenrand van het gewest met het openbaar vervoer? Welke initiatieven neemt u om die zones te ontsluiten?

Hoeveel technologiebedrijven zijn er de afgelopen jaren uit Brussel vertrokken? Hebt u een idee van de redenen voor hun vertrek?

Wat is de impact van het vertrek van technologiebedrijven op de Brusselse economie en werkgelegenheid?

Hoeveel technologiebedrijven hebben zich de afgelopen jaren in Brussel gevestigd? Om hoeveel banen gaat het?

Hal-Vilvorde et la province du Brabant wallon.

Selon cette étude, le secteur de l'économie numérique à Bruxelles a reculé d'un peu plus de 1% entre 2002 et 2012, alors qu'il est en hausse dans d'autres régions-capitales d'Europe.

Êtes-vous au courant des résultats des études d'Agoria Bruxelles et de Brussels Metropolitan ? Quelle est votre réaction ?

Les ministres se sont-ils concertés sur l'impact de la lenteur du trajet domicile-lieu de travail sur l'attractivité de Bruxelles pour les entreprises technologiques ? Si oui, quel est le résultat de cette concertation ? Si non, quand est-elle prévue ?

Quelles initiatives prend le gouvernement bruxellois pour que la Région demeure un lieu attractif pour les entreprises technologiques ?

Comment évaluez-vous l'accessibilité des zonings industriels de la zone du canal et de la périphérie en transport en commun ? Quelles initiatives prendrez-vous pour désenclaver ces zones ?

Combien d'entreprises technologiques ont-elles quitté Bruxelles ces dernières années ? En connaissez-vous les raisons ?

Quel est l'impact du départ des entreprises technologiques sur l'économie et l'emploi bruxellois ?

Combien d'entreprises technologiques se sont-elles installées ces dernières années à Bruxelles ? De combien d'emplois parle-t-on ?

Samengevoegde bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *De vaststelling van Agoria is schokkend. Het gewest moet voldoende industriële en commerciële werkgelegenheid aantrekken en behouden, maar de voorbije jaren werden bedrijvenszones nagenoeg niet toegankelijker gemaakt met het openbaar vervoer.*

Waarom stopt tram 62 bij Da Vinci en doet hij de NAVO-zone niet permanent aan? Waarom duurt het nog tot 2018, alvorens tram 94 tot station Roodebeek zal rijden?

(Opmerkingen van de heer Smet)

Wil de regering zo meer automobilisten overtuigen om hun auto aan de kant te laten staan?

Lijn 9 wordt al meer dan tien jaar aangekondigd, de werkzaamheden in de Leopold II-tunnel, de Meisertunnel of het Reyersviaduct worden telkens weer op de lange baan geschoven. De regering moet dringend knopen doorhakken om de mobiliteit te verbeteren.

We wachten vol ongeduld op het ambitieuze vervoersplan van de regering dat rekening moet houden met de verwachtingen van de bevolking, zowel wat het MIVB-netwerk betreft, als de overstapparkings.

Jaarlijks kost het Belgische verkeersinfarct 4 miljard euro of ongeveer 1% van het bbp. Dat vertraagt de economische ontwikkeling en maakt het gewest minder aantrekkelijk voor investeerders.

Discussion conjointe

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il faut avouer que le constat d'Agoria est accablant. Alors que la Région doit rechercher des solutions pour maintenir et développer une base suffisante d'activités industrielles et commerciales, et ainsi sauver des emplois, peu de choses ont été entreprises au cours des dernières années pour rendre plus accessibles les zonings par les transports publics.

Nous serions même tentés de dire : au contraire ! Pourquoi le parcours du tram 62 est-il limité à Da Vinci et celui-ci ne dessert-il pas le zoning de l'OTAN de manière permanente ? Pourquoi le tram 94, qui devait initialement desservir la station Roodebeek, a-t-il vu son prolongement limité au Musée du tram ?

Malgré les promesses d'une mobilité durable, ce n'est qu'en 2018 au plus tôt que le tram 94 aboutira enfin à la station Roodebeek. Il faudra donc patienter au minimum trois ans pour une extension de 2,5km en ligne droite.

(Remarques de M. Smet)

Est-ce là rassembler les conditions voulues pour inciter davantage les automobilistes à renoncer à leur véhicule privé ?

Que ce soit la future ligne 9, annoncée depuis plus de dix ans, le tunnel Léopold II, dont les travaux de réfection sont sans cesse décalés dans le temps, le tunnel Meiser ou encore le viaduc Reyers, pour lequel nous attendons des décisions de grands travaux, il faut que des décisions soient prises, pour que la Région soit mieux desservie en transports publics et dotée d'infrastructures capables d'améliorer de façon significative la mobilité.

Nous attendons avec impatience de savoir quel sera le plan de transport ambitieux que proposera le gouvernement, en prenant en compte les attentes du public, tant sur le plan de l'amélioration significative du réseau de la STIB que sur celui de l'augmentation du nombre de places disponibles dans les parkings de transit.

Il est inquiétant d'évaluer le coût annuel de la

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *Minister Galant verklaarde op 29 januari dat ze de NMBS opdracht zou geven om binnen het jaar een Brussels voorstadsnet op touw te zetten.*

Hebt u daarover contacten gehad? Komt het er echt al in 2016?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Een deel van de vragen werden gesteld aan minister Gosuin, ik zal eerst de vragen over het economische luik beantwoorden, op basis van de gegevens die mijn collega me heeft meegedeeld.

De krimp in de digitale economie is relatief. De cijfers die Agoria aanhaalt, hebben betrekking op een vergelijking tussen het jaar 2002 en 2012. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de financiële crisis in 2008. Alle sectoren werden door die crisis getroffen en zijn qua groeicijfers en tewerkstelling nog niet volledig daarvan hersteld.

Tussen 2002 en 2010 kwamen er in Brussel wel 1% technologiebedrijven bij. In andere steden was dat meer.

De ICT-sector groeit in het algemeen minder snel, maar dat heeft te maken met een verschuiving in de definitie van het begrip ICT-markt. De nieuwe digitale economie evolueert voortdurend en sommige deelgebieden van de sector zijn nog maar heel recent ontstaan. Het is dan ook belangrijk om te weten welke definitie van de sector in de studie werd gebruikt.

congestion du réseau routier belge à 4 milliards d'euros, soit environ 1% du PIB. Ce coût ralentit les possibilités de développement économique et réduit l'attractivité de notre Région, faute de grandes options pour celle-ci et pour sa proche périphérie.

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

M. Ridouane Chahid (PS).- Le 29 janvier dernier, la ministre Galant faisait part de son intention de demander à la SNCB de mettre en place, dans les douze prochains mois, un réseau urbain ou suburbain spécifique à Bruxelles.

Des contacts ont-ils été pris afin d'amorcer la réflexion relative à ce réseau suburbain ? Un réseau spécifique alternatif pour Bruxelles sera-t-il effectivement mis en place dans douze mois - c'est-à-dire en 2016 et non pas en 2017 comme indiqué dans la presse -, en attendant le RER ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Je répondrai d'abord aux questions adressées à mon collègue Didier Gosuin. La contraction de l'économie numérique est relative. Les chiffres d'Agoria portent sur une comparaison entre 2002 et 2012, sans tenir compte de la crise financière de 2008.*

Entre 2002 et 2010, 1% d'entreprises technologiques ont rejoint Bruxelles, soit plus que dans d'autres villes.

Le secteur des TIC croît en général moins vite, en raison d'un glissement de la notion de marché des TIC. La nouvelle économie numérique évolue sans cesse et certains sous-domaines du secteur ne sont apparus que très récemment. Il est dès lors important de savoir quelle définition a été utilisée dans l'étude.

Selon Agoria, l'industrie technologique a créé 31.260 emplois en 2013, dont 59% dans les TIC. On a vu une augmentation de 0,2% à Bruxelles entre 2012 et 2013, contre une baisse dans les autres Régions.

Nous observons plutôt un développement positif,

Volgens Agoria creëerde de technologische industrie in 2013 31.260 jobs, waarvan 59% in de ICT. In Brussel was er een stijging van 0,2% tussen 2012 en 2013. De andere gewesten kenden in die periode een daling: -1,6% in Wallonië en -2,9% in Vlaanderen.

Als we de verschillende segmenten in detail bekijken, zien we eerder een positieve ontwikkeling. Zo vertoont de sector van de software-uitgeverijen, waarop impulse.brussels zich binnen de ICT-pool richt, met een groei van maar liefst 92,3% in België en Brussel een positieve evolutie.

Uiteraard moeten er inzake mobiliteit inspanningen worden geleverd, maar er zijn ook economische instrumenten ingevoerd voor de ondersteuning van technologiebedrijven, meer bepaald via de clusters die ontwikkeld zijn in het kader van impulse.brussels.

De ICT-cluster omvat 150 softwareondernemingen met een hoog groeipotentieel, naast particuliere organisaties en overheidsorganisaties, deskundigen, universiteiten en onderzoeksinstellingen die actief zijn in de software-industrie in Brussel.

De cluster screen.brussels vergroot in binnen- en buitenland de zichtbaarheid van het Brussels Gewest als unieke locatie voor audiovisuele projecten en technologieën.

Bovendien stelt het gewest via citydev.brussels bedrijfsterreinen en gebouwen in industriezones ter beschikking van nieuwe ICT-bedrijven, zodat die zich in Brussel kunnen komen vestigen. Voorbeelden daarvan zijn Marly en Newton.

Cijfers over het aantal technologiebedrijven dat vertrokken is uit het Brussels Gewest en de impact daarvan op de economie, zijn niet beschikbaar. Het is dan ook lang niet zeker dat het mobiliteitsprobleem de enige reden voor hun vertrek was. Vaak heeft een bedrijf verschillende redenen om te vertrekken. Die kunnen bijvoorbeeld ook van economische of fiscale aard zijn.

(verder in het Frans)

Het echte probleem is dat talloze pendelaars dagelijks met de auto naar Brussel komen.

comme la croissance de pas moins de 92,3% en Belgique et à Bruxelles du secteur des éditions de logiciels.

Nous devons bien sûr fournir des efforts en matière de mobilité, mais il existe également des outils économiques pour aider les entreprises technologiques, en particulier via les pôles développés dans le cadre d'impulse.brussels.

Le pôle TIC comprend 150 entreprises de logiciels à fort potentiel de croissance, ainsi que des organisations privées et publiques, des experts, des universités et des instituts de recherche actifs dans l'industrie logicielle à Bruxelles.

Le pôle screen.brussels renforce en Belgique et à l'étranger la visibilité de la Région bruxelloise pour les projets audiovisuels et les technologies.

En outre, la Région, via citydev.brussels, met à la disposition de nouvelles entreprises TIC des terrains et des bâtiments dans des zonings industriels.

Il n'existe pas de chiffres concernant le nombre d'entreprises actives dans les technologies qui ont quitté la Région bruxelloise et l'impact que cela a eu sur l'économie. Je ne suis d'ailleurs pas persuadé que la mobilité soit la seule cause de leur départ. Il peut aussi y avoir des raisons économiques ou fiscales.

(poursuivant en français)

J'en viens maintenant à la solution. Le vrai problème réside dans le fait que de très nombreux navetteurs viennent chaque jour à Bruxelles en voiture. Le problème de mobilité bruxellois est le résultat d'une somme de choix individuels.

La solution structurelle à ce problème passe par le niveau fédéral. Mon intention n'est pas d'ignorer ou de minimiser le rôle de la Région, mais n'oublions pas que la politique fiscale fédérale, favorable aux voitures de société, est la principale raison du nombre record de voitures dans cette ville.

Ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Cette dernière indique que la politique fiscale de l'État fédéral incite les citoyens à utiliser leur voiture et que cette politique a un coût annuel

Alleen de federale overheid kan een structurele oplossing bieden.

Ik wil de rol van het gewest niet minimaliseren, maar volgens de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) is het federale fiscale beleid verantwoordelijkheid voor het grote aantal bedrijfswagens in de stad. Dat zou de burgers er toe aanzetten om de auto te gebruiken, wat jaarlijks 4,1 miljard euro kost. De federale overheid zou beter alternatieven voorstellen, zoals het mobiliteitspakket.

Het GEN is de tweede structurele maatregel die de federale overheid moet nemen.

Dit is voor de Brusselaars het ideale moment om een duidelijke boodschap uit te sturen naar de federale overheid, want de federale minister is van plan om in 2017 een nieuw vervoersplan voor de NMBS te presenteren. Voor het GEN is 80% van de infrastructuur overigens al aanwezig.

Mijn medewerkers hebben al contact opgenomen met die van mevrouw Galant, en tussen ons beiden is er een vergadering gepland. Morgen ontmoet ik de directie van de NMBS.

2017 wordt het jaar van de waarheid voor de federale regering. We moeten constructief samenwerken met onze federale partners om het GEN-netwerk te realiseren, dat meer zal aanleunen bij de S-Bahn dan bij het Parijse model.

Het is de federale overheid die echte structurele oplossingen moet aanbieden. Toch kan ook Brussel een rol spelen door te blijven investeren in het openbaar vervoer. Zo komt er een nieuwe metrolijn en werken we aan de verlenging van tram 62, waarvan de MIVB een technische lijn wilde maken. Het wordt echter een lijn voor passagiers, die dankzij de medewerking van Vlaanderen wordt doorgetrokken tot aan de luchthaven. De werken moeten ten laatste aan het eind van deze regeerperiode rond zijn.

Ik ben het met u eens over lijn 94. U kunt me echter niet een situatie ten laste leggen waarvoor ik niet verantwoordelijk ben. We zullen ze echter proberen recht te trekken, want de lijn moet nog tijdens deze regeerperiode worden verlengd tot aan de luchthaven.

de 4,1 milliards d'euros. Je comprends les raisons du pouvoir fédéral. Elles sont fiscales. Il faut toutefois proposer des alternatives, comme le paquet mobilité.

La mise en œuvre de l'alternative crédible qu'est le RER est la deuxième mesure structurelle à prendre au niveau fédéral. M. Dilliès a un jour qualifié à juste titre le RER de "réseau éternellement retardé".

Vous avez pu prendre connaissance de la réaction de la SNCB et de la mienne devant le parlement, où j'ai interrogé la majorité et l'opposition. Votre chef de file, M. De Wolf, m'a d'ailleurs soutenu.

Les Bruxellois doivent, ensemble, adresser un message clair à l'État fédéral, pour signifier ce qu'ils veulent. Le moment est opportun, puisque la ministre fédérale, Mme Galant, a l'intention de présenter un nouveau plan de transport pour la SNCB en 2017. Le moment est donc propice pour que les représentants du monde politique et ceux du monde socio-économique se concertent afin de déposer une proposition réaliste sur la table du gouvernement fédéral.

Il ne faut en effet pas oublier que 80% de l'infrastructure est déjà présente.

Des contacts ont eu lieu entre mes collaborateurs et ceux de Mme Galant. Une réunion entre Mme Galant et moi-même est également prévue dans les semaines qui viennent. Par ailleurs, je rencontrerai dès demain des responsables de la SNCB.

Nous avançons sur le dossier. Le gouvernement va se pencher sur un projet réaliste, à présenter dans le cadre du plan de transport 2017.

L'année 2017 sera un moment de vérité pour le gouvernement fédéral. En tant que Bruxellois, nous devons être constructifs et travailler avec nos partenaires fédéraux pour réaliser le réseau du RER, qui s'inspirera plus du modèle du S-Bahn (chemin de fer express urbain allemand) que du modèle parisien.

Il ne faut jamais oublier que les vraies réponses structurelles se trouvent au niveau fédéral. Le rôle de Bruxelles n'est pas pour autant minimal. Il importe de continuer à investir dans les transports en commun. Nous allons ainsi réaliser une nouvelle

We moeten ook investeren in fietsen, en het verbaast me dat u daar niets over hebt gezegd. Ook over carpoolen hoorde ik niets. We werken al zes maanden aan tal van projecten, en hebben nog veel tijd om ze uit te voeren.

U moet dus nog even geduld oefenen en ons daarbij steunen. Als we willen dat het gewest het openbaar vervoer stimuleert, dan moeten we ook in de gemeenten keuzes durven te maken, ongeacht onze politieke voorkeur: MR, cdH of PS. Dat daarvoor parkeerplaatsen moeten sneuvelen, zult u dan ook moeten aanvaarden.

Hoe meer plaats we maken voor de wagen, des te meer wagens er komen, maar dat geldt ook voor voetgangers en fietsers.

ligne de métro et travailler à la prolongation de la ligne de tram 62.

Il convient de rappeler que la STIB désirait en faire une ligne technique et que je l'ai obligée à réaliser une ligne de transport pour passagers. Il a évidemment fallu s'arrêter à l'OTAN, qui se situe à la frontière de la Région bruxelloise. La Flandre a heureusement confirmé sa volonté de prolonger la ligne 62 jusqu'à l'aéroport. Si tout va bien, les travaux de prolongation de cette ligne devraient débiter à la fin de la législature au plus tard. Ce projet s'inscrit d'ailleurs dans la collaboration entre les Régions bruxelloise et flamande sur ce point.

Je partage votre constat par rapport à la ligne 94. Vous pouvez difficilement me reprocher une situation dont je ne suis pas responsable, mais que nous allons nous efforcer de corriger puisque le prolongement de cette ligne jusqu'à l'aéroport est prévu durant cette législature.

Nous continuons à investir dans les transports en commun. Il nous faut également investir dans les vélos et il est d'ailleurs frappant que vous n'en ayez pas parlé ! Des capitales comme Londres ou Madrid, pourtant caractérisées par une importante utilisation de la voiture, vont désormais aménager des espaces piétonniers, ainsi que des pistes cyclables.

Bruxelles doit faire de même. Le vélo constitue un secteur qu'il faut faire valoir et il nous faut donc investir en la matière. Je pense également au système de covoiturage, dont vous n'avez pas parlé. Nous commençons donc à mettre de nombreuses choses en place et nous avons l'énergie pour le faire. Cela ne fait que six mois que nous sommes entrés en fonction et nous avons encore une longue période devant nous pour travailler.

Il vous faut prendre votre mal en patience et nous soutenir dans cette entreprise. Si nous voulons favoriser, au niveau régional, les transports en commun et les pistes cyclables, chaque conseiller communal, quelle que soit son appartenance politique - MR, cdH ou encore PS -, doit par exemple accepter que l'on supprime l'une ou l'autre place de stationnement pour mettre notre projet en œuvre.

Il nous faut faire des choix et la règle est très

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- *Bedankt om het FDF niet aan het rijtje toe te voegen!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het lijkt me duidelijk dat het FDF ons hierin steunt!*

De aangekondigde samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams en Brussels Gewest voor maart komt er wellicht pas deze zomer. Hopelijk komen we tot een consensus over de verschillende mobiliteitskwesies, zoals de optimalisering van de Ring en de tramlijnen. We boeken vooruitgang in een constructieve sfeer.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- *Hoe staat het met de samenwerkingsovereenkomst rond de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat moet u de heer Vervoort vragen.*

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- *Ik heb hem die vraag gesteld in mijn interpellatie die aan u beiden was gericht.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We zijn beiden bevoegd voor mobiliteit, maar hij alleen kan die vraag beantwoorden.*

Een fonds zoals het Vlaamse Pendelfonds is in Brussel moeilijker te realiseren, omdat er geen budget voor werd uitgetrokken tijdens de regeringsonderhandelingen. We zullen nagaan of dit goed werkt in Vlaanderen en of het de moeite is om erin te investeren.

We werken volop aan het Viapassproject. De kilometerheffing voor vrachtwagens moet tegen de lente van 2016 van start gaan. Op 25 juli 2014 ondertekenden we een publiek-private samenwerking met Satellic. We zijn nu volop bezig met de uitwerking van het project.

simple en termes de mobilité : plus nous laissons de place aux voitures, plus de voitures nous aurons. La règle est la même pour les piétons et les cyclistes ! Il faut simplement oser.

M. Marc Loewenstein (FDF).- *Merci de ne pas avoir inclus les FDF !*

M. Pascal Smet, ministre.- *Il me semblait inutile de préciser que les FDF nous soutenaient en la matière !*

Nous avons annoncé un accord de collaboration entre la Flandre et la Région bruxelloise pour le mois de mars, mais il n'aboutira visiblement que cet été. J'espère que nous pourrons trouver un consensus sur des questions liées à la mobilité : optimisation du ring, notamment en ce qui concerne les accès et sorties, questions relatives aux lignes de tram flamandes et bruxelloises, etc. Les choses avancent bien en la matière, dans une atmosphère constructive.

M. Marc Loewenstein (FDF).- *Qu'en est-il de la conclusion de l'accord de coopération pour la Communauté métropolitaine de Bruxelles ?*

M. Pascal Smet, ministre.- *Vous devez interroger mon collègue Rudi Vervoort à ce sujet.*

M. Marc Loewenstein (FDF).- *Je lui ai posé la question dans mon interpellation, qui était adressée à vous deux.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Nous nous occupons tous deux de la mobilité, mais pour ce point-là, je ne peux pas vous répondre. Il faut le lui demander.*

Un fonds à l'image du fonds flamand des navetteurs (Pendelfonds), sera plus compliqué à réaliser à Bruxelles. Cela a un coût financier, pour lequel aucun budget n'a été prévu lors de la négociation gouvernementale. Les circonstances sont également différentes. Il faut évaluer ce que la Flandre a fait et si c'est vraiment efficace. Nous pouvons aussi vérifier s'il est vraiment utile d'investir dans ce fonds.

Le projet Viapass est en cours de développement. Nous prévoyons que le projet de tarification au kilomètre pour les camions sera opérationnel d'ici

Het Brussels Gewest moet in zijn projecten meer gebruikmaken van nieuwe technologieën. De mogelijkheden daarvan bestudeer ik samen met mevrouw Debaets, die bevoegd is voor informatie- en communicatietechnologie (ICT). Het gaat onder meer over het parkeergeleidingssysteem.

Er zullen 10.000 parkeerplaatsen bijkomen. Het parkeerbeleid is immers essentieel binnen het mobiliteitsbeleid. In Brussel liggen de parkeertarieven in vergelijking met andere steden bijzonder laag. Misschien moeten we daaraan ook durven raken, mevrouw d'Ursel.

(Opmerkingen van mevrouw d'Ursel)

Ik neem dit bijzonder ernstig en wil de mobiliteitsproblemen niet minimaliseren, maar we zijn natuurlijk niet de enige stad met dergelijke problemen.

We moeten de problemen met het openbaar vervoer ook niet overroepen. Er zijn heel wat lijnen die het wel goed doen. Bovendien is niet iedereen altijd op de hoogte van het aanbod van het openbaar vervoer. We moeten de bevolking dan ook beter informeren en sensibiliseren.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

au printemps 2016. Un contrat de partenariat public-privé a été signé le 25 juillet 2014 avec Satellic et nous sommes en pleine phase de mise en œuvre du projet.

Les nouvelles technologies doivent être incluses dans les projets. Pour ce faire, nous avons encore un long chemin à parcourir à Bruxelles. Nous y réfléchissons avec ma collègue Bianca Debaets, qui est compétente pour les technologies de l'information et de la communication (TIC). Vous avez mentionné les feux de signalisation, mais le téléjalonnement vers les parkings, par exemple, est un autre outil à développer.

Nous avons prévu la création de 10.000 places de stationnement. En effet, la politique de stationnement est un élément clé de la politique de mobilité. J'étais hier à Amsterdam et j'ai laissé ma voiture stationnée pendant cinq heures. Cela m'a coûté 32 euros. À Bruxelles, les gens râlent parce qu'ils doivent payer cinq euros pour toute la nuit ! Allez voir ce qui se fait à Barcelone, Londres ou Paris !

Mme d'Ursel, pensez-y ! Il est facile de s'indigner parce qu'il faut payer, mais il faut comparer avec les autres capitales et oser faire des choix.

(Remarques de Mme d'Ursel)

Je prends tout cela très au sérieux et je ne vais pas minimiser les problèmes de mobilité, mais il ne faut pas non plus dire que nous sommes la seule ville ou capitale à connaître des problèmes en la matière. J'ai encore vu passer une enquête disant que Bruxelles était classée treizième en matière de bien vivre. Ce n'est pas mal, quand on compare aux villes qui sont derrière nous dans ce classement !

Il ne faut pas être masochiste : les problèmes de transport public, ce n'est pas la fin du monde non plus ! Il y a des lignes qui fonctionnent très bien, même si certaines lignes sont peut-être moins performantes, selon l'endroit où l'on habite. Bruxelles regorge d'endroits formidables où l'on peut vivre. Et, parfois, les habitants ne sont pas au courant des transports en commun à leur disposition. Nous devons donc informer et sensibiliser la population à cet égard.

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

De heer Marc Loewenstein (FDF) (in het Frans).- *Hoe we de cijfers ook interpreteren, de verkeerschaos in Brussel is een feit. We moeten maatregelen nemen om het gedrag van de automobilisten te wijzigen.*

Brussel is geen eiland. Er moet dan ook overleg met de andere gewesten komen. Mobiliteit zou een gemeenschappelijk belang moeten zijn, maar ik twijfel aan de goede wil van het Vlaams Gewest om structureel samen te werken.

Ik hoopte op een antwoord van de heer Vervoort, tot wie mijn interpellatie ook gericht was en vraag me af wat ik er nu van moet denken.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb de indruk dat deze vraag vergeten werd.*

De heer Marc Loewenstein (FDF) (in het Frans).- *Als u het gewoon vergeten bent, stelt me dat gerust, al heb ik de indruk dat er geen akkoord is over de tekst die aan de Vlaamse regering voorgelegd moet worden. Ik zal de vraag misschien rechtstreeks aan de heer Vervoort stellen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb in beide regeringen gezeten en kan zeggen dat er toch wat beweegt. Over enkele weken vertrekken vertegenwoordigers van de provincie Vlaams-Brabant en de burgemeesters van de grootste Vlaams-Brabantse steden samen met ondernemers naar Kopenhagen en Malmö. Voor het eerst hebben ze mij en het Brussels Gewest uitgenodigd om hen te vergezellen om het fietsbeleid in beide steden onder de loep te nemen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Omdat u het bent!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Neen, ik denk dat er sprake is van een*

M. Marc Loewenstein (FDF).- *Quels que soient les chiffres et leurs interprétations, la congestion routière est une réalité à Bruxelles. Des mesures doivent être prises pour faire évoluer les choix individuels des automobilistes qui entrent ou circulent chaque jour à Bruxelles, en leur proposant une offre qui les incite à changer de comportement.*

Bruxelles n'est pas une île. La concertation entre Régions est fondamentale. Améliorer la mobilité devrait être un intérêt commun. Vu la réponse de M. Bourgeois, j'ai quelques doutes sur la sincérité de la Région flamande quant à une collaboration structurelle. On parle certes d'institutionnel, mais cela a une incidence claire sur l'économie, l'emploi et la mobilité. Ce débat sur la mobilité l'atteste assez clairement.

J'avais espéré une réponse de M. Vervoort aussi, auquel l'interpellation était également adressée, de la même manière que M. Gosuin vous a donné des éléments de réponse pour ce qui concerne les questions d'économie et d'emploi. Mais je ne sais pas ce qu'il faut en conclure...

M. Pascal Smet, ministre.- *Il me semble qu'on a oublié de le lui demander.*

M. Marc Loewenstein (FDF).- *Si c'est juste un oubli, cela me rassure. Mais j'ai l'impression qu'il y a aussi un problème avec l'interlocuteur et qu'on n'arrive pas à trouver un accord sur le texte à proposer au gouvernement flamand. Je poserai peut-être la question directement à M. Vervoort.*

M. Pascal Smet, ministre.- *J'ai été des deux côtés, mais je dois dire qu'il y a quand même un changement. Dans quelques semaines, la province du Brabant flamand et les bourgmestres de ses villes les plus importantes partiront à Copenhague et Malmö avec le monde économique du Brabant flamand. Ils ont pris l'initiative de m'inviter - moi et Bruxelles - à les accompagner pour une mission conjointe. C'est la première fois que la province et les bourgmestres invitent Bruxelles à les accompagner afin d'examiner la politique du vélo dans ces deux villes modèles.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *C'est parce que c'est vous !*

M. Pascal Smet, ministre.- *Pas vraiment ! Je pense que dans le Brabant flamand, on a compris*

mentaliteitsverandering.

Het samenwerkingsakkoord is er nog niet, maar over het mobiliteitsaspect zijn de heer Vervoort en ikzelf vrij optimistisch. We hopen dat we over enkele jaren meetbare vooruitgang geboekt hebben.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- *Voorlopig zie ik meer sporadische dan structurele samenwerking, terwijl het net belangrijk is dat er een algemene visie komt.*

Hebt u een timing vastgelegd voor uw besprekingen met mevrouw Debaets over de toepassing van nieuwe technologieën? Zijn er werkgroepen opgericht, waarin voorstellen worden bestudeerd? De meeste Belgen hebben een smartphone. Apps en gps-gegevens zijn handige middelen om de mobiliteit te verbeteren.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Daar wordt aan gewerkt.*

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- U zegt dat de krimp van de digitale economie beperkt is. In vergelijking met andere Europese grootsteden heeft Brussel de voorbije tien jaar echter niet fantastisch gepresteerd. Ik zal mijn vraag dan ook voorleggen aan minister Gosuin.

Het is jammer dat er geen specifieke cijfers zijn over het aantal bedrijven dat er in de ICT-sector is bijgekomen of verdwenen. Met die informatie zou de overheid nochtans de sector kunnen aansturen.

Inzake mobiliteit zegt u dat Brussel het slachtoffer is van de optelsom van individuele keuzes en dat

qu'il est inutile de tourner le dos à Bruxelles en espérant que les problèmes ne se poseront pas.

Cela témoigne d'un changement de mentalité. L'accord de coopération n'est pas encore prêt mais, sur le plan de la mobilité, Rudi Vervoort et moi-même sommes plutôt optimistes pour le moment. Nous espérons obtenir un accord global, avec des avancées concrètes dont nous pourrions mesurer les résultats dans les années à venir.

M. Marc Loewenstein (FDF).- Je constate pour l'instant davantage de collaborations ponctuelles qu'une réelle collaboration structurelle. J'imagine que ces collaborations ponctuelles doivent aboutir à une collaboration structurelle, mais il ne faut pas que le structurel soit jeté aux oubliettes et qu'on "chipote" sur certains petits dossiers, sans avoir une vision d'ensemble de la problématique dans sa globalité.

Concernant les initiatives en matière de nouvelles technologies, pouvez-vous nous en dire plus sur votre concertation avec votre collègue Mme Debaets ? Y a-t-il des délais, des groupes de travail créés, des pistes envisagées ? La très grande majorité des Bruxellois et des Belges possèdent un smartphone, dont les prix se sont démocratisés, et les nouvelles applications et données gps sont très utiles et facilement accessibles. Il pourrait s'agir d'un outil très intéressant pour le service au citoyen et pour améliorer la mobilité.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous y travaillons.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Vous dites que la contraction de l'économie numérique est limitée, mais par rapport à d'autres villes européennes, Bruxelles n'a pas été très performante ces dix dernières années. Je soumettrai ma question à M. Gosuin.*

Je regrette qu'il n'existe pas de données spécifiques sur le nombre d'entreprises qui ont rejoint ou quitté le secteur des TIC. Ces informations permettraient aux autorités d'orienter le secteur.

Bruxelles est en effet victime d'une somme de choix individuels et le gouvernement fédéral joue un rôle

de federale overheid een belangrijke rol speelt op het vlak van de bedrijfswagens en het GEN. Dat klopt allemaal, maar er zijn ook een aantal zaken die we zelf in de hand hebben. Zo geloof ik heel erg in het Brabantnet. Daarvoor moeten we goede relaties opbouwen met de ons omringende gewesten. U zat eerder in de Vlaamse regering. Ik hoop dat u die contacten zult aanboren om de komende jaren snel vooruitgang in die dossiers te maken.

U hebt naar de fietssnelwegen verwezen. Die zijn inderdaad geen wondermiddel, maar kunnen mee een oplossing op lange termijn bieden.

Met ICT-toepassingen, zoals slimme verkeerslichten, kunnen we het verkeer beter kanaliseren. Wij zien dat steeds meer in grote steden, zoals Parijs. In Brussel hebben we op dat vlak nog veel werk voor de boeg.

Ik moedig u ook ten stelligste aan om werk te maken van de 10.000 extra overstapplaatsen in Brussel, ook al heeft dat enorme gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Ik hoop ook nog altijd dat er in Vlaanderen 20.000 extra plaatsen zullen bijkomen, maar helaas is daar niets van terug te vinden in het Vlaams regeerakkoord.

Voor de rest ben ik niet zo negatief als de heer Loewenstein. Ik heb heel wat contacten met het Vlaams Gewest. Ik voel dat de wind daar begint te keren en dat het stilaan bij iedereen begint te dagen dat we pas vooruit kunnen gaan als we met zijn allen aan dezelfde kar trekken. Mijn fractie is dan ook een groot voorstander van het samenwerkingsakkoord over de hoofdstedelijke gemeenschap. Dit is een win-winsituatie.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

**betreffende "de voltooiing van de
gewestelijke fietsroutes (GFR)".**

important pour les voitures de société et le RER, mais nous avons aussi une série de leviers en main. Brabantnet est un projet en lequel je crois. En tant qu'ancien membre du gouvernement flamand, j'espère que vous userez de vos contacts pour progresser rapidement dans ces dossiers.

Comme vous, je pense que les voies express pour vélos peuvent offrir une solution à long terme.

Des applications TIC, comme les feux intelligents, permettent également de mieux canaliser le trafic.

Je vous encourage vivement à avancer sur le dossier des 10.000 places de délestage supplémentaires à Bruxelles, tout comme j'espère que la Flandre créera 20.000 places supplémentaires.

Je sens, dans mes nombreux contacts avec la Région flamande, que chacun commence à intégrer que nous ne pourrons avancer que si nous marchons dans la même direction. Mon groupe est un fervent défenseur de l'accord de coopération sur la communauté métropolitaine.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

**concernant "la finalisation des itinéraires
cyclables régionaux (ICR)".**

De voorzitter. - De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Vijftien jaar geleden was u nog geen minister, maar toch besliste het gewest toen al om gewestelijke fietsroutes (GFR) aan te leggen!*

(Vrolijkheid)

De opeenvolgende ministers van Openbare Werken beloofden telkens weer de GFR af te werken. Die belofte is ook nu in het regeerakkoord opgenomen. Er is dus niets nieuws onder de zon.

Tijdens de vorige regeerperiode werd het budget voor de aanleg van de GFR van 2,5 miljoen euro naar 11 miljoen euro verhoogd.

Uit de in oktober 2014 bijgewerkte kaart van Mobiël Brussel blijkt dat momenteel 48% van de GFR is aangelegd, vooral in het oosten van het Brussels Gewest. Voor andere delen werd de aanleg gestart of wordt gewacht op een stedenbouwkundige vergunning. Een laatste deel bevindt zich nog in de onderzoeksfase.

Voor wanneer is de definitieve afwerking van de GFR gepland? Hoever staat het met de routes waar wel bewegwijzering werd aangebracht, maar die nog niet werden aangelegd?

Welke doelstellingen stelt deze regering zich voor de aanleg van de GFR binnen deze regeerperiode?

Wanneer zullen de stedenbouwkundige vergunningen worden afgegeven voor projecten die al aan een openbaar onderzoek werden onderworpen? Blijkbaar zou de aanleg van een deel van een route worden geblokkeerd, nadat een gemeente zich ertegen verzettede. Klopt dat? Wat wilt u ondernemen om die blokkering op te heffen? Vaak heeft het verzet vanuit een gemeente te maken met het schrappen van parkeerplaatsen.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo). - Il y a quinze ans, vous n'étiez pas encore là, et pourtant cette Région fonctionnait et avait déjà décidé de se doter d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) !

(Rires)

Ainsi, les différents ministres successifs des travaux publics promettaient, à chaque renouvellement de législature ou lors de chaque interpellation, de finaliser ces réseaux ICR. Cet engagement est à nouveau repris dans l'actuel accord de majorité. Rien de neuf, donc.

Sous la précédente législature, des efforts substantiels avaient été consentis afin de concrétiser la mise en place de ce réseau cyclable. Ainsi, le budget dévolu aux infrastructures cyclables avait été multiplié par quatre, passant d'une moyenne de 2,5 millions d'euros annuels à 11 millions d'euros.

Si l'on en croit la carte actualisée en octobre 2014 par Bruxelles Mobilité, 48% des ICR sont à présents aménagés, essentiellement à l'est du territoire régional. À l'est toujours, une série d'entre eux sont soit en cours d'exécution - les itinéraires CK et SZ -, en attente d'exécution à la suite de la délivrance de permis d'urbanisme (on pense ici à l'ICR 8) ou, comme c'est plutôt le cas au sud, en attente d'un permis d'urbanisme (ICR 7). L'ICR MM est quant à lui au stade de l'étude, tout comme le sont ceux situés à l'ouest de la Région (10, 12 et PP).

Dès lors, pourriez-vous nous détailler le calendrier de finalisation des ICR ? Outre le cas que je viens d'évoquer, qu'en est-il des itinéraires qui ont été balisés provisoirement mais non aménagés, tels que les itinéraires 9, 11 et roclades A et B ?

Par ailleurs, vous parlez souvent d'objectifs. Or, le volontarisme se traduit par des dates et un pourcentage de réalisation. Quels sont les objectifs du gouvernement concernant la réalisation des ICR au terme de cette législature ?

Pouvez-vous nous informer à propos du délai de délivrance des permis d'urbanisme pour les projets qui ont déjà été soumis à enquête publique ? Il me revient en effet que l'aménagement d'un tronçon de

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Om welke gemeenten gaat het?

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- Elsene en Ukkel.

De Troonstraat is een belangrijke fietsas, maar er zijn al enige tijd geen wegmarkeringen meer. Past dat in de aanleg van de GFR?

Bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik heb onlangs een deel van een GFR gevolgd die door Sint-Pieters-Woluwe gaat. Ik begrijp dat de fietsroutes zo recht mogelijk lopen, maar in sommige straten is het blijkbaar moeilijk om veilige fietspaden aan te leggen, tenzij door eenrichtingsverkeer in te voeren of door parkeren aan beide kanten te verbieden, wat niet altijd mogelijk is.*

Hebben de gemeenten hun zeg gehad in de keuze van het traject? Kunnen ze een GFR wijzigen die onveilig is? Kunnen ze een minder recht, maar veilig traject kiezen? Ik denk bijvoorbeeld aan de fietsroutes in de buurt van scholen.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het dossier van de

l'ICR 7 passé par l'épreuve d'une commission de concertation en juin dernier ferait l'objet d'un blocage politique, à la suite de l'opposition d'une commune notoirement réputée pour résister aux projets de mobilité régionaux.

Confirmez-vous cette information ? Dans l'affirmative, quelles actions avez-vous entamées afin de lever ce blocage ? De tels blocages, émanant d'une ou de plusieurs communes, ont souvent un lien avec des suppressions de places de parking, comme vous l'avez évoqué dans votre réponse précédente.

M. Pascal Smet, ministre.- De quelles communes s'agit-il ?

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Ce sont Ixelles et Uccle.

Qu'en est-il de la rue du Trône, qui est un axe important en tant qu'itinéraire cyclable ? Depuis quelque temps, une partie de cette rue n'est plus dotée de marquages au sol. Cela correspond-il aux aménagements ICR tels que souhaités ?

Discussion

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'ai récemment suivi une partie d'un ICR qui passe par ma commune, à savoir Woluwe-Saint-Pierre. Je comprends que ces routes ont été tracées suivant des axes les plus droits possibles, mais je remarque que, dans certaines rues, il est difficile de placer des pistes cyclables vraiment sécurisées, sauf à placer un sens unique ou à interdire le stationnement des deux côtés, ce qui n'est pas toujours possible.

Des concertations ont-elles eu lieu avec les communes avant le choix des tracés de ces ICR ? Est-il possible, pour les communes, de modifier un ICR qui met en danger les cyclistes sur un tronçon ? Les communes peuvent-elles choisir un itinéraire moins rectiligne, mais plus sécurisé ? Je pense en particulier aux ICR qui passent non loin des écoles.

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

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).-

gewestelijke fietsroutes gaat al zeer lang mee. Ik bezit nog altijd het antwoord van staatssecretaris Delathouwer en minister Chabert uit januari 2002, op de vraag van de gemeente Jette en de toenmalige fietsbeweging om versneld werk te maken van gewestelijke fietsroute nummer 9, die van het centrum naar Jette zou lopen.

Het antwoord luidde toen dat fietsroute nummer 9 tegen 2004 of 2005 klaar zou zijn. Ondertussen zijn we tien jaar verder. We merken weliswaar enige vooruitgang in het dossier, maar er zijn toch nog een aantal missing links.

Nummer 9 is nummer 12 geworden, er is uniforme bewegwijzering gekomen, de administratie zet nu meer in op degelijke fietsinfrastructuur, enzovoort. Door de missing links wordt de aangelegde fietsroute echter nog steeds te weinig gebruikt.

De gewestelijke fietsroutes werden destijds bedacht om fietsers op aangename wijze van punt A naar punt B te laten fietsen. 'Aangenaam' betekende zonder al te grote hoogteverschillen en zonder drukke verkeersaders te gebruiken. Het was de bedoeling dat ook minder assertieve fietsers van de fietsroute gebruik zouden maken.

De missing links zorgen echter voor een onveiligheidsgevoel. Ik neem het voorbeeld van de Saintelettebrug, waar twee belangrijke gewestelijke fietsroutes elkaar kruisen: de drukke kanaalroute en de gewestelijke fietsroute nummer 9, die van het centrum via Molenbeek richting Jette en Laken gaat.

Op die plek vormt oversteken in alle richtingen een probleem en dat weerhoudt een heleboel mensen ervan de fiets te nemen, ook al zijn een aantal delen van de gewestelijke fietsroute al aangelegd.

De regering wil de Kleine Ring fietsvriendelijk maken en Saintelette is dan ook een missing link die dringend aangepakt moet worden.

Er zijn er nog andere. In uw antwoord op een andere interpellatie zei u dat het gewest samen met de gemeente zal nagaan hoe het Koningin Astridplein tot een aangename plek heraangelegd kan worden. Een stuk gewestelijke fietsroute loopt via de Leopold I-straat naar dat plein.

We zouden het plaatsgebrek daar kunnen verhelpen

Le dossier des itinéraires cyclables régionaux (ICR) traîne depuis longtemps.

En 2002, le secrétaire d'État Delathouwer et le ministre Chabert prévoyaient que l'ICR 9, reliant le centre à Jette, serait prêt pour 2004 ou 2005. Depuis lors, le dossier a certes progressé - l'ICR 9 est devenu l'ICR 12, la signalisation est uniforme, l'administration s'implique davantage dans les infrastructures vélo, etc. -, mais certains liens manquent encore, et de ce fait l'itinéraire cyclable est encore trop peu utilisé.

Les aménagements manquants sont un facteur d'insécurité pour les cyclistes.

Par exemple au pont Saintelette, deux importants itinéraires cyclables - la route du canal et l'ICR 9, qui relie le centre à Jette et Laeken via Molenbeek - se croisent, mais la traversée est si problématique que cela dissuade de nombreuses personnes de prendre le vélo, bien que plusieurs parties de l'ICR soient aménagées.

La place Saintelette doit aussi rapidement être aménagée, pour que la Petite ceinture soit plus accueillante pour les vélos, comme le souhaite le gouvernement.

Par ailleurs, en réponse à une autre interpellation, vous avez dit que la Région allait examiner avec la commune le réaménagement de la place Reine Astrid, afin de rendre le lieu agréable. Une partie de l'ICR va vers cette place par la rue Léopold 1er.

Si on inversait le sens de la circulation rue Léopold 1er et qu'on y supprimait quelques places de parking, les cyclistes pourraient utiliser cette rue, actuellement à sens unique, dans les deux sens.

La place Saintelette et la rue Léopold 1er sont deux points névralgiques qui freinent l'utilisation optimale des itinéraires cyclables, mais je crains qu'il y en ait encore d'autres.

Vous êtes, comme nous, favorable à ce qu'il y ait davantage de cyclistes à Bruxelles, mais nous devons aussi convaincre les cyclistes qui n'osent pas s'imposer, pour atteindre une masse critique de minimum 10%. Cela ne sera possible que si les infrastructures cyclables sont optimales, ce qui demande d'autres priorités politiques. Il est urgent

door de rijrichting om te keren en het verkeer vanop de Smet de Naeyerlaan door de Leopold I-straat naar het Koningin Astridplein te laten rijden, en daar een aantal parkeerplaatsen te schrappen. In dat geval zouden fietsers de straat in beide richtingen kunnen nemen. Nu is de Leopold I-straat een eenrichtingsweg vanaf het plein, ook voor fietsers.

Het Saincteletteplein en de Leopold I-straat zijn twee voorbeelden, maar ik vermoed dat er nog andere pijnpunten zijn die ervoor zorgen dat de fietsroutes niet optimaal gebruikt worden.

U pleit net als wij voor meer fietsers in Brussel, maar we moeten ook proberen de niet-assertieve fietsers te overtuigen om zo een kritische massa van ten minste 10% te bereiken. Dat kan alleen met optimale fietsinfrastructuur en daarvoor zijn andere beleidsprioriteiten nodig. Het Saincteletteplein en het Koningin Astridplein moeten dringend worden aangepakt.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het regeerakkoord is op dit vlak ambitieus, omdat het in de aanleg van gescheiden fietspaden voorziet op de Kleine Ring, langs het kanaal, door nieuwe wijken en op het nog te ontwikkelen GEN-fietsnetwerk. Dit netwerk van gescheiden fietspaden wordt de ruggengraat van het fietsen in ons gewest.*

Het huidige netwerk van gewestelijke fietsroutes (GFR) is volgens ons een secundair netwerk, dat complementair is bij het eerste netwerk van fietsroutes. Beide routes kunnen gecombineerd worden, zoals bij de kanaalroute.

Onder deze legislatuur willen we het netwerk van gescheiden fietspaden aanleggen, zonder weliswaar de secundaire GFR's te laten vallen.

(verder in het Nederlands)

Ook de zwarte punten op die gewestelijke fietsroutes, zoals de Sainctelettebrug, zullen worden aangepakt.

(verder in het Frans)

de s'occuper de la place Sainctelette et de la place Reine Astrid.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Sur ce point, l'accord de gouvernement est ambitieux, puisqu'il prévoit l'aménagement de pistes cyclables séparées sur la Petite ceinture, le long du canal, dans les nouveaux quartiers et sur le réseau RER vélo à développer. Ce réseau des pistes cyclables séparées deviendra l'épine dorsale primaire de la pratique du vélo dans la Région, et même dans la zone RER.

Le réseau actuel des itinéraires cyclables régionaux (ICR) est, à nos yeux, un réseau secondaire, complémentaire au réseau primaire des véloroutes. Les deux types de routes peuvent se combiner. Ainsi, l'itinéraire du canal est un ICR, de même qu'une véloroute.

Il est toutefois primordial de bien s'entendre sur les priorités : sous cette législature, nous voulons réaliser cette épine dorsale avec des pistes séparées. Bien évidemment, nous n'allons pas pour autant laisser tomber la réalisation du réseau ICR secondaire actuel.

(poursuivant en néerlandais)

Nous nous attaquerons aussi aux points noirs sur les ICR.

De GFR's 1, 2, 4, 5 en 6 zijn afgebakend en afgewerkt. Op deze routes kunnen er nog aanpassingen worden aangebracht als dit nodig blijkt, bijvoorbeeld ten gevolge van openbare werken. In ieder geval wordt er meer rekening gehouden met de specifieke noden van de fietsers. Aangezien sommige fietsroutes al relatief oud zijn, zijn de ideeën en concepten inmiddels gewijzigd.

Voor de GFR's 3, 9, 11 en 12 zal de afbakening in 2015 worden voltooid. Sommige delen zijn al verhard. De verdere verharding is voorzien voor 2016-2017, rekening houdend met de evolutie van bepaalde dossiers, zoals de Havenlaan.

Voor de GFR's 7 en 8 en SZ en B werd een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Deze routes worden verhard. De afbakening en afwerking zijn gepland tegen 2017. Deze routes beslaan het zuidoostelijke deel van het netwerk in Ukkel, Vorst en Sint-Gillis en maken deel uit van een studie.

De afwerking van de aanleg van de GFR's 3, 9, 11, A en B wordt momenteel onderzocht. Normaal gezien is die gepland tegen 2019.

Voor het gedeelte van de GFR 7 werd een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ingediend en is de overlegcommissie in juni samengekomen. Dit betekent dat de toekenning wordt onderzocht.

Kortom, wij zullen tijdens deze legislatuur veel tijd besteden aan de fietsroutes. Wij creëren een netwerk van gescheiden en/of beveiligde en/of verhoogde fietspaden.

(poursuivant en français)

Concernant l'état actuel des réseaux ICR, sachez que les ICR 1, 2, 4, 5 et 6 sont complets. Ils ont ainsi été balisés et ont fait l'objet d'aménagements spécifiques sur tout leur parcours (soit des aménagements cyclables là où c'était nécessaire et justifié, soit des aménagements de modération de vitesse ou du trafic dans des voiries locales où des aménagements cyclables séparés n'avaient pas leur place).

Sur ces itinéraires, des compléments ponctuels pourront toujours avoir lieu à des endroits spécifiques, soit à l'occasion de travaux généraux d'aménagement de l'espace public hors ICR, où l'on veillera à une prise en compte encore meilleure des cyclistes, soit quand une amélioration ponctuelle spécifiquement en faveur des cyclistes peut encore être envisagée ou devient nécessaire. En effet, certains ICR étant de conception déjà relativement ancienne, les idées et les concepts ont parfois évolué.

Concernant les ICR 3, 9, 11, 12 (Senne, Canal et Maelbeek), le balisage sera achevé en 2015. Il est d'ailleurs déjà largement entamé : certaines portions de ces ICR sont du reste déjà réalisées en dur (environ 50% pour MM, plus de 80% pour CK et actuellement en cours de réalisation pour SZ). Leur achèvement en dur est programmé pour 2016-2017, en fonction de l'évolution des dossiers qui peuvent encore subir des aléas. On pense par exemple à la question de l'avenue du Port.

En ce qui concerne les ICR 7 et 8, ils font, avec l'ICR SZ et une portion de l'ICR B, l'objet de demandes de permis d'urbanisme et de réalisation en dur. Le balisage avec achèvement est prévu en 2017. Ils couvrent la portion sud-est du réseau à Uccle, Forest et Saint-Gilles, qui fait l'objet d'une étude globale.

La finalisation des aménagements des ICR 3, 9, 11, A, et B est à l'étude à l'heure actuelle. Elle est normalement prévue pour 2019.

Concernant le tronçon de l'ICR 7, la demande de permis a été introduite et la commission de concertation a eu lieu en juin dernier. Cela implique que sa délivrance est à l'étude.

En définitive, nous accorderons beaucoup de temps

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Kunt u de situatie in Elsene deblokkeren?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Mijn relaties met de gemeente Elsene verlopen momenteel zeer goed.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Fijn, het is een goede zaak dat Elsene fietsers verwelkomt! Nu de tram nog!*

Vijftien jaar al wordt er aan het GFR-netwerk gewerkt en nu komt u vertellen dat dit een secundair netwerk is en dat u een nog beter gestructureerd hoofdnetwerk zult laten aanleggen.

Dat bepaalde fietswegen belangrijker zijn dan andere, is normaal, maar een nieuw netwerk is niet nodig: heel wat gewestelijke fietsroutes kunnen anders worden aangelegd, zodat hun capaciteit toeneemt en ze veiliger worden.

Op de studiedag van Pro Velo werden verschillende manieren belicht waarop wegen voor fietsers kunnen worden ingericht. Afzonderlijke fietswegen zijn niet overal mogelijk of wenselijk. Er kan een hiërarchie komen in de fietsroutes, maar daar is geen dure en tijdrovende aanleg van een nieuw netwerk voor nodig.

- Het incident is gesloten.

à la question des pistes cyclables au cours de cette législature. Nous créerons un réseau de pistes cyclables primaires, séparées et/ou sécurisées, et/ou surélevées.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'aurais aimé un peu plus d'explications, par exemple concernant votre capacité à débloquer la situation à Ixelles. J'imagine que cela va bouger.

M. Pascal Smet, ministre.- Les relations avec la commune d'Ixelles sont très bonnes pour le moment.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Tant mieux ! Ixelles commence à aimer les vélos, c'est une bonne chose ! Pourvu que la commune aime bientôt le tram également !

Cela fait quinze ans que l'on essaye de terminer le réseau des ICR. Toute une signalétique a été développée dans la ville, et maintenant, vous dites que ce réseau est secondaire et vous annoncez que vous allez créer un nouveau réseau, primaire, qui sera encore plus structurant.

Je comprends le concept de hiérarchisation des voiries vélos, mais ne recréons pas un nouveau réseau ! Toute une série d'ICR pourraient sans doute être renforcés, structurés autrement et aménagés pour permettre de plus grandes capacités ou une plus grande sécurité.

Lors de la journée d'étude organisée par Pro Velo au sujet des questions de mobilité, et notamment de l'analyse de la cyclabilité en Région bruxelloise, les différences d'approche à prévoir en fonction des gabarits des voiries ont été identifiées.

Il n'est ni possible, ni souhaitable de réaliser des pistes cyclables séparées partout. Il est possible de hiérarchiser les voiries et c'est ce que vous proposez ici. Je vous demande simplement de vous appuyer sur les ICR existants, plutôt que d'en remettre une couche, qui nécessitera de nombreuses études et de nombreux panneaux de signalisation.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het budget voor fietsinfrastructuur".

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

De heer Bruno De Lille (Groen). - Op 27 januari deelde u mee dat u de middelen voor fietsinfrastructuur in Brussel wilt verdubbelen. Daar ben ik blij om, al is het mij niet duidelijk waar die verdubbeling precies terug te vinden is. U wilt in 2015 immers slechts 12 miljoen euro uittrekken voor de fietsers. De afgelopen jaren, met uitzondering van 2014, besteedde het gewest echter gemiddeld al 12 miljoen euro aan fietsinfrastructuur.

Als u meent wat u zegt, zouden de middelen tot 24 miljoen euro moeten stijgen. In dat geval zou Groen u enthousiast steunen. We hopen dat u die middelen in handen krijgt en dat u binnen uw administratie voldoende mankracht kunt vrijmaken om de middelen in concrete infrastructuurwerken om te zetten.

Naast expliciete investeringen in fietsinfrastructuur zijn er uiteraard nog andere mogelijkheden om meer Brusselaars de fiets te laten nemen en veiliger te laten fietsen. Zo zijn er de structurele maatregelen om de autodruk in het gewest te verlagen, zoals die in het kader van de vermindering van de autodruk met 20%, een doelstelling die in het Iris 2- plan staat ingeschreven. Jammer genoeg horen we u zelden zeggen hoe u die 20% wilt bereiken.

U hebt nochtans een belangrijk bijkomend instrument gekregen: de ordonnantie over de mobiliteit, die we de vorige regeerperiode hebben goedgekeurd. Die laat u als minister toe om de gemeenten te verplichten structurele maatregelen te nemen en bijvoorbeeld veel meer zones 30 en fietspaden aan te leggen. Daardoor kan de veiligheid voor heel wat fietsers toenemen. Ik hoop dan ook dat u die bevoegdheid ten volle zult

INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "le budget prévu pour les infrastructures cyclables".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*. - *Le 27 janvier vous avez annoncé que vous vouliez doubler les moyens pour les infrastructures cyclables. J'en suis ravi, bien que je me demande où se retrouve cette augmentation, puisque vous ne réservez que 12 millions d'euros pour les vélos en 2015, soit un montant similaire à celui que la Région a dépensé ces dernières années, à l'exception de 2014.*

Des mesures structurelles pour diminuer la pression automobile peuvent aussi inciter plus de Bruxellois à rouler à vélo et améliorer la sécurité des cyclistes. Malheureusement, nous vous avons peu entendu à propos de la manière dont vous comptez atteindre la diminution de 20% de la pression automobile prévue dans le Plan Iris 2.

Et pourtant, l'ordonnance sur la mobilité que nous avons approuvée lors de la législature précédente vous permet d'obliger les communes à prendre des mesures structurelles et, par exemple, à aménager plus de zones 30 et de pistes cyclables. Cela augmenterait la sécurité pour de nombreux cyclistes. J'espère que vous mettrez à profit cette compétence.

En dix ans le nombre de cyclistes a augmenté de 160%. Si nous voulons que cette augmentation se maintienne, il faut des moyens et des mesures supplémentaires.

Où la multiplication par deux des moyens pour les infrastructures cyclables se retrouve-t-elle dans le budget? Pour quels projets voulez-vous utiliser ces moyens? Avez-vous suffisamment de personnel disponible au sein de Bruxelles Mobilité pour mener ces projets à terme? Quelles mesures structurelles développez-vous pour diminuer la

benutten.

Het aantal fietsers is op tien jaar tijd met zo'n 160% gestegen. Willen we die stijging behouden, dan zijn er bijkomende middelen en maatregelen nodig.

Waar is de verdubbeling van de middelen voor fietsinfrastructuur in de begroting terug te vinden? Voor welke projecten wilt u het geld gebruiken? Hebt u binnen Mobiel Brussel voldoende personeel vrijgemaakt om die projecten tot een goed einde te brengen? Aan welke structurele maatregelen werkt u om de autodruk te verminderen?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De statistieken over de toename van het aantal fietsers zijn zeer interessant. Wie iets van statistiek kent, ziet meteen dat er zich de afgelopen drie jaar een stagnatie heeft voorgedaan.

De heer Bruno De Lille (Groen).- U kunt geen statistieken lezen.

De heer Pascal Smet, minister.- Zoals mevrouw Maes het daarnet al opmerkte, is die stagnatie te wijten aan het feit dat diegenen die durven te fietsen zonder gescheiden fietspad, dat op dit moment al doen. Daar is dus geen groei meer mogelijk. Er moet een nieuwe impuls worden gegeven door vrijliggende fietspaden aan te leggen.

De middelen voor 2014 bedroegen ongeveer 6,4 miljoen euro en voor 2015 trekken wij nu 12 miljoen euro uit. Het klopt dat er de afgelopen jaren 12 miljoen euro in de begroting was ingeschreven. Maar hoeveel geld is er uitgegeven?

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat staat in de rekeningen.

De heer Pascal Smet, minister.- 3,8 en 4,8 miljoen euro.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat klopt niet. Je moet kijken naar de vastleggingen en die liggen veel hoger.

pression automobile ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Celui qui s'y connaît en statistiques voit tout de suite que le nombre de cyclistes a stagné ces trois dernières années.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Vous ne savez pas lire les statistiques.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Comme l'a remarqué Mme Maes, cette stagnation est à imputer au fait que ceux qui osent rouler sans piste cyclable séparée le font déjà. Pour qu'il y ait une augmentation, il faut aménager des pistes cyclables séparées du trafic.*

Les moyens pour 2014 étaient d'environ 6,4 millions d'euros, et pour 2015 nous affecterons 12 millions d'euros. Il est exact que ces dernières années 12 millions d'euros étaient inscrits au budget. Mais quels montants ont-ils été dépensés ?

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Cela figure dans les comptes.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *3,8 et 4,8 millions d'euros.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Les engagements sont bien supérieurs.*

De heer Pascal Smet, minister.- Hoeveel is er uitgegeven? 3,8 en 4,8 miljoen euro. Dat is een groot verschil. Ik begrijp de omstandigheden wel. Er moesten besparingen worden doorgevoerd, enzovoort.

Maar goed, het verleden is het verleden. Nu streven we naar een verdubbeling op vijf jaar tijd. We moeten ervoor zorgen dat het geld daadwerkelijk wordt uitgegeven, want het betreft een grote uitdaging voor het Brussels Gewest.

Ik zal samen met de administratie nagaan wat er mogelijk is en of we al dan niet zaken moeten uitbesteden. Ik stel bij de ambtenaren in elk geval een groot enthousiasme vast en een duidelijke politieke wil om dingen te realiseren.

Het zal niet vanzelfsprekend zijn om de autodruk te doen dalen, want daarvoor moeten we soms parkeerplaatsen schrappen of andere keuzes maken. Tijdens de regeringvorming hebben we daar echter afspraken over gemaakt, en die moeten we nu nakomen. We hebben concrete ideeën en werken die nu uit. Over vijf jaar zult u het verschil ongetwijfeld merken.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Blijkbaar hebt u zelf wat moeite met het lezen van statistieken, mijnheer Smet. Misschien is het geen slecht idee om eens een cursus Statistiek voor Dummies te gaan volgen.

De stagnatie heeft namelijk geen drie jaar, maar twee jaar aangehouden. In 2012 was er een stagnatie, in 2013 ook. Ook vroeger waren er trouwens al periodes van stagnatie. Belangrijk is echter de evolutie op langere termijn. Dan zien we tussen 2004 en 2014 een stijging met gemiddeld 10% per jaar. Tussen 2004 en 2009 was er een vooruitgang van iets minder dan 10% per jaar. Tussen 2009 en 2014 was het dan weer een beetje meer, maar het verschil is niet groot. Statistisch gezien maakt dat verschil weinig uit. Er is de voorbije tien jaar dus sprake van een constante stijging. Daar kunnen we met zijn allen alleen maar blij om zijn.

Natuurlijk moeten we proberen om die stijging te behouden. Dat is inderdaad alleen mogelijk met extra investeringen. Uit de officiële cijfers van uw

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Mais 3,8 et 4,8 millions d'euros ont effectivement été dépensés. Je comprends les circonstances. Il fallait réaliser des économies, etc.*

Notre objectif est de parvenir à doubler les moyens en cinq ans, et nous devons aussi veiller à ce que cet argent soit effectivement dépensé.

Nous verrons avec l'administration s'il convient d'externaliser. Je constate en tout cas un grand enthousiasme dans le chef des fonctionnaires et une nette envie d'agir.

Il ne sera pas simple de réduire la pression automobile, mais il faudra respecter l'accord de gouvernement. Nous sommes en train de mettre en œuvre certaines idées concrètes. D'ici cinq ans, vous verrez la différence.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Vous avez manifestement des difficultés à lire des statistiques, M. Smet. La stagnation n'a pas duré trois mais deux ans, en 2012 et 2013, et il y avait déjà eu des périodes de stagnation auparavant. Ce qui est important c'est l'évolution sur le long terme. Et entre 2004 et 2014, la progression a été constante, ce dont nous ne pouvons que nous réjouir.*

D'après les chiffres de votre prédécesseur, Mme Grouwels, 7,8 millions d'euros ont été dépensés en infrastructures cyclables en 2010, 16,3 millions en 2011 et 13 millions en 2012. Les montants pour 2013 manquent, mais ils étaient indubitablement supérieurs à 3,8 millions d'euros.

La sous-traitance peut être une solution. Vous n'avez pas encore dit quelles mesures vous prendrez. Vous dites vouloir dépenser 12 millions d'euros, mas vous ne précisez pas à quoi ni avec qui. Il est possible que vous ne puissiez rien nous dire de vos projets parce qu'ils sont inexistant, mais s'ils existent, il n'est que normal que vous les

voorgangster, mevrouw Grouwels, blijkt dat er in 2010 een bedrag van 7,8 miljoen euro werd uitgegeven aan fietsinfrastructuur. In 2011 was dat 16,3 miljoen euro en in 2012 was dat 13 miljoen euro. Het bedrag voor 2013 ontbreekt. Misschien was het toen wat minder, maar het was ongetwijfeld meer dan 3,8 miljoen euro.

Werken uitbesteden kan een oplossing zijn. U hebt nog niet gezegd welke maatregelen u wilt nemen. U zegt dat u 12 miljoen euro wilt besteden, maar niet waaraan of met wie u dat wilt doen. Wij moeten vertrouwen in u hebben. Over vijf jaar zullen we dan wel zien wat u gerealiseerd hebt.

Dat vind ik een vreemde manier van werken. Ofwel kunt u niets over uw projecten vertellen omdat ze onbestaande zijn, ofwel bestaan ze wél maar dan is het toch niet meer dan normaal dat u daarover aan de commissieleden uitleg verschaft. Nu vraagt u eigenlijk een blanco cheque en toont u dat u verder niet gestoord wilt worden. Dat kan echt niet. U belooft veel en iedereen is daar blij mee, maar wie het allemaal van wat dichterbij bekijkt, ziet dat de cijfers niet kloppen en dat er geen project achter zit. Het is niet gepast dat u een interpellatie weigert te beantwoorden. Dergelijke methodes zijn beneden alle peil.

Kunnen wij de lijst krijgen van alle werken aan de fietspaden die zullen worden gefinancierd met het bedrag van 12 miljoen euro dat u hebt aangekondigd?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik wens hier niet op te reageren. Het was mooi geweest als de heer De Lille mij evenveel dossiers had nagelaten als ik hem en mevrouw Grouwels in 2009 heb nagelaten.

Het applaus van de fietsverenigingen toen ze vernamen dat ik terugkwam, was in elk geval oorverdovend.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

expliquez aux membres de la commission. Vous ne pouvez pas nous demander un chèque en blanc. De telles méthodes sont en dessous de tout.

Pourrions-nous avoir la liste de tous les travaux sur les pistes cyclables qui seront financés avec les 12 millions d'euros que vous annoncez ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je m'abstiendrai de commentaire à ce propos.*

En tout cas, les associations cyclistes ont largement salué mon retour à la tête de la mobilité à Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

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

**betreffende "de aanstelling van een
regeringscommissaris bij de MIVB".**

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Onlangs werden er bij de MIVB twee nieuwe regeringscommissarissen aangesteld. Een van die aanstellingen deed nogal wat stof opwaaien omdat de regeringscommissaris in kwestie op 31 juli 1997 op de luchthaven van Zaventem was aangehouden in het bezit van een diplomatiek paspoort (alhoewel hij nooit diplomaat was geweest en geen recht had op zo'n paspoort) en er tegen hem een internationaal aanhoudingsverzoek liep. De man werd op vraag van Interpol in Turkije gearresteerd en moest er in de cel op verdenking van activiteiten in de drugshandel. Hij kwam pas vrij nadat de Belgische regering druk had uitgeoefend.

Omdat we er allemaal van overtuigd zijn dat bekwaamheid de eerste en voornaamste vereiste is om deze toch niet onbelangrijke functie op te nemen, had ik graag vernomen op welke basis de twee regeringscommissarissen aangeduid werden.

Wat waren de functie-eisen en hoe werden de competenties van de kandidaten getest? Wat is de precieze opdracht van beide regeringscommissarissen bij de MIVB? Welke vergoeding krijgen ze daarvoor?

Aan welke voorwaarden moet men voldoen om als regeringscommissaris aan de slag te kunnen? Welk diploma en welke nationaliteit moet hij of zij hebben? Wordt er een bewijs van goed gedrag en zeden gevraagd?

Hoe is het mogelijk dat een man met een dergelijk gerechtelijk verleden als regeringscommissaris wordt benoemd? Brengt dat de geloofwaardigheid en de integriteit van de regering en de MIVB niet

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK
LOOTENS-STAEL**

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

**concernant "la désignation d'un
commissaire du gouvernement auprès de la
STIB".**

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

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Deux nouveaux commissaires du gouvernement ont récemment été désignés auprès de la STIB. L'un d'entre eux avait été arrêté le 31 juillet 1997 à l'aéroport de Zaventem en possession d'un passeport diplomatique auquel il n'avait pas droit. Il était de plus soupçonné de trafic de stupéfiants et faisait l'objet d'un mandat d'arrêt international.*

Comme nous sommes tous convaincus que la compétence est le critère absolu pour remplir cette fonction, pouvez-vous me dire sur quelle base les deux commissaires du gouvernement ont été désignés ?

Quelles étaient les exigences de la fonction et comment a-t-on testé les compétences des candidats ? Quel est le contenu exact de leur mission auprès de la STIB ? Quelle est leur rémunération ?

À quelles conditions faut-il satisfaire pour devenir commissaire du gouvernement ? Quel diplôme et quelle nationalité faut-il avoir ? Un certificat de bonne vie et mœurs est-il demandé ?

Comment un homme possédant un tel passé judiciaire peut-il être nommé commissaire du gouvernement ? Cela n'entache-t-il pas la crédibilité et l'intégrité du gouvernement et de la STIB ?

in het gedrang?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Een regeringscommissaris wordt door de regering benoemd om haar controlebevoegdheid over de MIVB uit te oefenen en het algemeen belang te behartigen. Behalve kennis van de beheersovereenkomst en het algemeen wettelijk kader moet de regeringscommissaris vooral in vertrouwen met de regering kunnen samenwerken, en moet hij of zij op de hoogte zijn van het regeringsbeleid.

Volgens artikel 12 van de ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het de regering die de regeringscommissarissen benoemt en ontslaat. Aan die benoeming zijn geen vereisten van diploma of nationaliteit verbonden. Het is aan de regering om de geschiktheid van de kandidaten in te schatten. Het is ook de regering die de opdracht van de regeringscommissarissen regelt.

Kortom, de MIVB is onderworpen aan de controle van de regering en die taak wordt door twee commissarissen uitgeoefend. Zij brengen verslag uit aan de bevoegde minister, die op zijn of haar beurt de regering informeert. Zij nemen deel aan de vergaderingen van de raad van bestuur en van het beheerscomité, en hebben er een raadgevende stem.

De regeringscommissarissen kunnen binnen een termijn van vier volle dagen formeel beroep aantekenen tegen om het even welke beslissing die ze in strijd achten met de wet, het algemeen belang of de beheersovereenkomst. Dat beroep is opschortend.

De vergoeding van de regeringscommissarissen bedraagt 1.800 euro bruto per jaar aan index 135/30, d.i. 2.928,33 euro per jaar, aangevuld met een presentiegeld van 203,35 euro per zitting.

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Zijn de regeringscommissarissen wel noodzakelijk? Wat doen zij eigenlijk? Hebben zij

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Un commissaire du gouvernement est nommé par le gouvernement pour exercer sa compétence de contrôle sur la STIB et défendre l'intérêt général. Hormis la connaissance du contrat de gestion et du cadre légal général, le commissaire du gouvernement doit surtout avoir la confiance du gouvernement et être informé de sa politique.*

Selon l'article 12 de l'ordonnance relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, c'est le gouvernement qui nomme et révoque les commissaires du gouvernement. Cette nomination n'est liée à aucune exigence de diplôme ou de nationalité. Il revient au gouvernement d'évaluer l'aptitude des candidats et de régir leur mission.

Les commissaires du gouvernement font rapport au ministre compétent, qui en informe à son tour le gouvernement. Ils participent aux réunions du conseil d'administration et du comité de gestion, et y détiennent une voix consultative.

Les commissaires du gouvernement peuvent, dans un délai de quatre jours francs, introduire un recours contre toute décision qu'ils estiment contraire à la loi, à l'intérêt général ou au contrat de gestion.

Leur rémunération s'élève à 1.800 euros brut par an liés à l'indice pivot 135/30, soit 2.928,33 euros par an, assortis d'un jeton de présence de 203,35 euros par séance.

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

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Les commissaires du gouvernement apportent-ils une quelconque plus-value ?*

enige meerwaarde?

Door in zo'n functie mensen te benoemen van wie de reputatie niet onbesproken is, worden de regering en de MIVB gecompromitteerd en wordt zelfs het imago van het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest geschaad.

Hoe is het mogelijk dat wie als poetsvrouw bij de MIVB wil gaan werken, een bewijs van goed gedrag en zeden moet kunnen voorleggen, terwijl een kandidaat-regeringscommissaris helemaal niets hoeft voor te leggen? Die laatste mag veroordeeld zijn voor drugshandel, er mogen internationale aanhoudingsbevelen tegen hem lopen, hij mag aangehouden zijn geweest op de luchthavens van Zaventem en Izmir, dat is allemaal geen enkel probleem.

Vindt u dat normaal? Staat u erachter om de functie van regeringscommissaris aan zo'n figuur toe te vertrouwen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De regeringscommissarissen worden door de voltallige regering aangeduid. Het nut van die mensen is al jaren bewezen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "het openbaarvervoeraanbod op zondag 11 januari 2015 tijdens de betoging voor de vrijheid van meningsuiting".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (*in het Frans*).- *Op 11 januari betoogden meer dan 20.000 mensen voor tolerantie en de vrijheid van meningsuiting. Ze volgden het klassieke parcours tussen het*

En nommant à cette fonction des personnes dont la réputation n'est pas irréprochable, le gouvernement et la STIB se compromettent.

Comment comprendre qu'une femme d'entretien souhaitant travailler à la STIB doive soumettre un certificat de bonne vie et mœurs, alors qu'un commissaire du gouvernement n'y est pas tenu ?

Approuvez-vous que l'on confie la fonction de commissaire du gouvernement à un tel personnage ?

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Les commissaires du gouvernement sont désignés par l'ensemble du gouvernement. Leur utilité est avérée depuis des années.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "l'offre de transports en commun le dimanche 11 janvier 2015 à l'occasion de la manifestation pour la défense de la liberté d'expression".

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Le 11 janvier dernier, plus de 20.000 personnes manifestaient à Bruxelles pour affirmer leur attachement à la tolérance et aux valeurs démocratiques comme la liberté

Noordstation en het Zuidstation, wat de nodige verkeerschaos veroorzaakte, waardoor sommige mensen zelfs niet aan de betoging konden deelnemen.

Het was een typische dag om met het openbaar vervoer naar de stad te komen, maar helaas was de MIVB overrompeld door de omvang van de betoging. Naast de klassieke busomleidingen moesten reizigers zich behelpen met de metro die volgens de zondagse dienstregeling reed. Die volstond natuurlijk niet om alle reizigers naar het stadscentrum te brengen.

Het is moeilijk om de omvang van een betoging in te schatten, maar in dit geval lijkt de MIVB het aantal betogers zwaar onderschat te hebben.

Hoe bepaalt de MIVB hoeveel openbaar vervoer er nodig is tijdens betogingen? Kan ze de planning omgooien, als blijkt dat de inschatting niet klopt?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Als er manifestaties of andere evenementen aangekondigd worden, maakt de MIVB, net als de politie en de brandweer, een schatting van het aantal deelnemers. Dat is uiteraard geen exacte wetenschap en de MIVB heeft niet de middelen om bij elk evenement de capaciteit op te voeren.*

Voor de betoging van 11 januari werden de verschillende diensten het eens over de benodigde capaciteit. De opkomst bleek echter groter dan verwacht.

d'expression, pilier de nos sociétés occidentales.

Le cortège qui empruntait le parcours classique, reliant la gare de Bruxelles-Nord à la gare de Bruxelles-Midi, a considérablement perturbé le trafic dans la capitale, rendant extrêmement difficiles voire impossibles les déplacements de celles et ceux qui souhaitaient se rendre à cette manifestation citoyenne.

Ce jour-là aurait dû être l'occasion, pour beaucoup, de prendre les transports en commun. Hélas, il semble que la STIB ait été débordée par l'ampleur de la manifestation. En effet, outre les classiques déviations des lignes de transport de surface, qui ne facilitent guère l'usage des bus, les voyageurs ont dû s'accommoder d'une offre de transport métro proposée dans son horaire exclusivement dominical. Cette offre s'est évidemment avérée beaucoup trop faible pour absorber le nombre de voyageurs souhaitant se rendre au centre-ville.

Il est certes difficile de prévoir l'ampleur d'une manifestation. En l'espèce, il était possible de supputer que les manifestants seraient plusieurs milliers. Les prévisionnistes de la STIB semblent avoir fortement sous-estimé le nombre de manifestants à transporter.

Comment la STIB procède-t-elle à une analyse des besoins de transports en commun lors d'événements comme celui-là ?

Quelles sont les possibilités physiques et humaines dont la STIB dispose pour changer sa planification lorsqu'il apparaît que l'analyse préalable des besoins est dépassée par la réalité de terrain ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Lors d'une manifestation ou de tout autre événement, la STIB procède toujours à une estimation du nombre de participants, comme le font, entre autres, les services de police ou les pompiers. Ce n'est pas une science exacte et la STIB ne peut à chaque fois se permettre, pour d'évidentes raisons budgétaires, de prévoir une quantité de moyens supplémentaires à chaque événement.

Concernant la manifestation du 11 janvier dernier, des réunions de préparation ont eu lieu les jours

Omdat de betoging een reactie was op een nieuwsfeit, had de MIVB niet voldoende tijd om de dienstregeling aan te passen.

De MIVB ging er van uit dat een metrostel van 90 m om de vijf minuten volstond om aan de verhoogde vraag te voldoen, maar omdat iedereen op hetzelfde ogenblik van dit aanbod gebruik wou maken, waren de lijnen tijdelijk overbelast.

De MIVB kan extra personeel oproepen, extra metrostellen laten rijden en de bewaking opvoeren. Dat laatste is ook gebeurd. Gelukkig zijn er geen incidenten geweest, maar we zullen samen met de MIVB nagaan hoe we het aantal deelnemers aan een evenement beter kunnen inschatten.

- Het incident is gesloten.

précédant la marche. Les différents services concernés se sont accordés sur l'ampleur des moyens à mettre en œuvre lors de la manifestation. A posteriori, on ne peut que constater que la mobilisation était plus forte que prévue.

Comme la manifestation était un événement en réaction à un fait d'actualité, il n'était matériellement pas possible pour la STIB de mettre en œuvre des horaires adaptés en un laps de temps aussi court. Outre la confection desdits horaires, il faut tenir compte du fait qu'il ne s'agit pas simplement d'insérer des trajets entre les convois existants : vu la configuration du réseau et des terminus, toute modification de la sorte entraîne des permutations en cascade de tous les horaires des conducteurs opérant sur le réseau de métro. C'est faisable, mais cela doit être prévu.

La position de départ de la STIB était que l'offre actuelle - un train-métro de 90m toutes les cinq minutes sur chacun des deux axes de métro, ce qui est en temps normal en surcapacité par rapport à la demande - permettait de faire face à une affluence soudaine. Cette fois, les gens sont arrivés d'un seul coup ; normalement, dans le cas d'une manifestation, leur arrivée est plus étalée dans le temps. Ceci a entraîné une surcharge ponctuelle sur les lignes.

La STIB peut essayer de réagir en réquisitionnant du personnel supplémentaire pour injecter des véhicules en renfort, mais aussi pour guider les voyageurs et procéder à une surveillance, ce qui a d'ailleurs été fait. Heureusement, il n'y a pas eu d'incident sur le réseau. Mais la STIB doit tirer les leçons de cette situation et nous travaillerons avec elle pour voir comment, à l'avenir, mieux estimer les besoins pour ce genre de manifestations.

- L'incident est clos.