



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

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

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

—
**RÉUNION DU
LUNDI 28 SEPTEMBRE 2015**

—
**VERGADERING VAN
MAANDAG 28 SEPTEMBER 2015**

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE**INHOUD**

| | | | |
|--|----|--|----|
| QUESTION ORALE | 9 | MONDELINGE VRAAG | 9 |
| Question orale de Mme Céline Delforge | 9 | Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge | 9 |
| à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal, | | aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkheidskansenbeleid en Dierenwelzijn, | |
| concernant "l'instauration de zones 30 à horaire variable aux abords des écoles". | | betreffende "de invoering van zones 30 met variabele uurroosters in de omgeving van scholen". | |
| INTERPELLATIONS | 13 | INTERPELLATIES | 13 |
| Interpellation de M. Boris Dilliès | 13 | Interpellatie van de heer Boris Dilliès | 13 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "le soutien de la Région à l'application Citymapper". | | betreffende "de steun van het gewest voor de applicatie Citymapper". | |
| Discussion - Orateurs : | 14 | Bespreking – Sprekers: | 14 |
| M. Paul Delva (CD&V) | | De heer Paul Delva (CD&V) | |
| M. Hervé Doyen (cdH) | | De heer Hervé Doyen (cdH) | |
| Mme Céline Delforge (Ecolo) | | Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) | |
| M. Pascal Smet, ministre | | De heer Pascal Smet, minister | |
| M. Boris Dilliès (MR) | | De heer Boris Dilliès (MR) | |
| Interpellation de M. Arnaud Pinxteren | 20 | Interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren | 20 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |

| | | | |
|---|----|---|----|
| concernant "la proposition des associations cyclistes de créer une zone de rencontre dans le centre-ville". | | betreffende "het voorstel van de fietsersvereniging om een ontmoetingsruimte in het stadscentrum in te richten". | |
| Interpellation jointe de M. Hervé Doyen, | 20 | Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen | 20 |
| concernant "le piétonnier et son approche de la mobilité". | | betreffende "de voetgangerszone en de aanpak van de mobiliteit". | |
| Discussion conjointe – Orateurs : | 24 | Samengevoegde bespreking – Sprekers: | 24 |
| M. Fabian Maingain (FDF) M. Paul Delva (CD&V) Mme Annemie Maes (Groen) M. Pascal Smet, ministre M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) | | De heer Fabian Maingain (FDF) De heer Paul Delva (CD&V) Mevrouw Annemie Maes (Groen) De heer Pascal Smet, minister De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) | |
| Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Arnaud Pinxteren (Ecolo) M. Hervé Doyen (cdH) | | Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) De heer Hervé Doyen (cdH) | |
| Interpellation de Mme Céline Delforge | 35 | Interpellatie van mevrouw Céline Delforge | 35 |
| à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, | | tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studenten-aangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, | |
| et à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, | | en tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelings-samenwerking, | |
| et à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | en tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "l'annonce du ministre-président d'un recours au privé pour financer le métro Nord". | | betreffende "de aankondiging van de minister-president om een beroep te doen op de privésector om de metro Noord te financieren". | |

| | | | |
|---|----|--|----|
| Discussion – Orateurs : | 38 | Bespreking – Sprekers: | 38 |
| M. Boris Dilliès (MR) M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) | | De heer Boris Dilliès (MR) De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) | |
| M. Pascal Smet, ministre | | De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) | |
| Interpellation de M. Boris Dilliès | 43 | Interpellatie van de heer Boris Dilliès | 43 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "l'état d'avancement du Plan taxis". | | betreffende "de stand van zaken van het Taxiplan". | |
| Interpellation jointe de M. Paul Delva, | 44 | Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva, | 44 |
| concernant "l'état d'avancement du Plan taxis". | | betreffende "de stand van zaken van het Taxiplan". | |
| Interpellation jointe de M. Youssef Handichi | 44 | Toegevoegde interpellatie van de heer Youssef Handichi | 44 |
| concernant "l'arrêt du travail illégal de la société Uber sur le sol bruxellois". | | betreffende "het stopzetten van het illegaal werk van de firma Uber op het Brussels grondgebied". | |
| Discussion conjointe - Orateurs : | 48 | Samengevoegde bespreking – Sprekers: | 48 |
| M. Marc Loewenstein (FDF) Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Pascal Smet, ministre M. Boris Dilliès (MR) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V) M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) M. Fabian Maingain (FDF) | | De heer Marc Loewenstein (FDF) Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Pascal Smet, minister De heer Boris Dilliès (MR) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V) De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) De heer Fabian Maingain (FDF) | |
| QUESTIONS ORALES | 57 | MONDELINGE VRAGEN | 57 |
| Question orale de M. Hervé Doyen | 57 | Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen | 57 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement | | aan de heer Pascal Smet, minister van de | |

de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "la signalisation relative à l'accès aux sites propres".

Question orale de M. Hervé Doyen 61

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

concernant "l'expérimentation en matière de mobilité en Région bruxelloise".

Question orale de M. Fabian Maingain 63

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

concernant "le déplacement et la modernisation des entrées de métro en lien avec le piétonnier".

Question orale de M. Serge de Patoul 65

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

concernant "les cages à vélos".

Question orale de M. Eric Bott 67

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

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelings-samenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de bewegwijzering inzake toegang tot eigen beddingen".

Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen 61

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

betreffende "de experimenten inzake mobiliteit in het Brussels Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain 63

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

betreffende "de verplaatsing en de modernisering van de metro-ingangen rekening houdend met de voetgangerszone".

Mondelinge vraag van de heer Serge de Patoul 65

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

betreffende "de fietskooien".

Mondelinge vraag van de heer Eric Bott 67

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

| | | | |
|--|----|--|----|
| concernant "l'agression de quatre agents de la STIB par des jeunes sans titre de transport". | | betreffende "de agressie tegen vier MIVB-personeelsleden door jongeren zonder vervoerbewijs". | |
| Question orale jointe de M. Paul Delva, | 68 | Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Paul Delva, | 68 |
| concernant "les agressions commises par des automobilistes contre des chauffeurs de bus de la STIB". | | betreffende "de verkeersagressie op buslijnen van de MIVB". | |
| Question orale de M. Boris Dilliès | 71 | Mondelinge vraag van de heer Boris Dilliès | 71 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "le développement des triporteurs à assistance électrique en tant que mode de transport". | | betreffende "de ontwikkeling van elektrische bakfietsen als vervoermiddel". | |
| Question orale de Mme Khadija Zamouri | 73 | Mondelinge vraag van mevrouw Khadija Zamouri | 73 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "les dimensions des emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées". | | betreffende "de afmetingen van gehandicaptenparkeerplaatsen". | |
| Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven | 75 | Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven | 75 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "le téléjalonnement". | | betreffende "de telegeleiding". | |
| Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe, | 76 | Question orale jointe de Mme Carla Dejonghe, | 76 |
| betreffende "de vertraging bij de invoering van het dynamisch parkeergeleidingssysteem". | | concernant "le retard dans la mise en œuvre du système de téléjalonnement dynamique". | |

| | | | |
|--|----|--|----|
| Question orale de Mme Els Ampe | 80 | Mondelinge vraag van mevrouw Els Ampe | 80 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "la fermeture éventuelle des voies d'accès et de sortie n° 12 (Kattebroek) du Ring 0". | | betreffende "de mogelijke afsluiting van het op- en afrittencomplex nr. 12 (Kattebroek) van de R0". | |
| Question orale de M. Bruno De Lille | 83 | Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille | 83 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "l'évaluation du projet LaMilo et la distribution urbaine à Bruxelles à l'issue du projet pilote". | | betreffende "de evaluatie van LaMilo en de stedelijke distributie in Brussel na het proefproject". | |
| Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven | 83 | Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven | 83 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "les nuisances et dégâts dénoncés le long du passage des trams de la ligne 81 à Anderlecht". | | betreffende "de klachten over hinder en schade veroorzaakt door de trams op lijn 81 in Anderlecht". | |
| Question orale de Mme Cielte Van Achter | 87 | Mondelinge vraag van mevrouw Cielte Van Achter | 87 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "les difficultés d'accéder à la gare du Nord du côté de la place Solvay". | | betreffende "de moeilijke toegang tot het Noordstation aan de kant van het Solvayplein". | |

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

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'instauration de zones 30 à horaire variable aux abords des écoles".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous avez annoncé l'instauration de zones 30 à horaire variable aux abords des écoles. Il s'agit d'une mesure envisagée par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) en milieu rural, où peu de monde circule aux abords des écoles en dehors des heures scolaires. Ce n'est cependant pas le cas dans notre Région où, bien souvent, les établissements sont également largement fréquentés durant les week-ends ou en soirée, à l'occasion de fêtes ou d'activités parascolaires.

Les écoles bruxelloises sont souvent situées dans des zones densément peuplées, où rouler à cinquante à l'heure ne peut, à aucun moment de la journée, relever de la conduite défensive que l'on est en droit d'attendre de tout automobiliste.

Par ailleurs, ce type de mesure est de nature à brouiller le message de conduite apaisée puisque,

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Delforge.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de invoering van zones 30 met variabele uurroosters in de omgeving van scholen".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U kondigde de invoering aan van zones 30 met variabele uurroosters in de omgeving van scholen. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) beveelt dat aan, maar dan wel voor rurale omgevingen, waar er buiten de schooluren weinig verkeer is.*

In Brussel staan de scholen in dichtbevolkte wijken, waar 50 km/u rijden sowieso geen goed idee is. Bovendien worden de schoolgebouwen in Brussel vaak 's avonds en tijdens het weekend gebruikt.

Er zijn trouwens ook zones 30 buiten de schoolomgevingen. Zo wordt de boodschap op den duur wel heel onduidelijk. U vindt ingewikkelde maatregelen uit, alleen om de automobilisten ter wille te zijn. U zou zich beter bezighouden met de controle van de naleving van de snelheidsregels.

contrairement au milieu rural, il existe des zones 30 en dehors des abords des écoles. On peut donc s'étonner que vous employiez votre énergie à élaborer des dispositifs compliqués, destinés avant tout à satisfaire la demande des automobilistes d'augmenter la vitesse autorisée, alors que le respect des limitations de vitesse est très relatif dans notre Région et constitue un réel problème de sécurité routière.

Quel bénéfice attendez-vous de cette disposition pour la sécurité routière, et en particulier pour la protection des usagers faibles ? Pourquoi donner la priorité à une telle mesure, qui demande énergie et matériel, alors que la vitesse excessive représente un grave problème à de nombreux endroits de notre Région ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Rappelons qu'il existe depuis 2005 une obligation de signaler les abords d'écoles par une signalisation spécifique, qu'elle soit variable ou fixe.

Soyez rassurés, il ne s'agit pas de transformer toutes les zones 30 existantes - aux abords d'écoles ou non - en zones à message variable, mais plutôt de placer ces panneaux variables aux abords des écoles situées le long des principales voies d'accès, sur les voiries régionales.

Je pense par exemple au boulevard Industriel à Anderlecht ou à l'avenue Winston Churchill à Uccle.

(poursuivant en néerlandais)

Il ne s'agit pas de modifier ou de supprimer des zones 30, ni de placer des signalisations variables partout, mais bien d'examiner l'éventualité d'un recours à une signalisation variable sur les voies d'accès où circule un trafic de transit.

(poursuivant en français)

L'avantage des panneaux variables sur ces axes routiers, c'est de pouvoir également y recourir en dehors des horaires scolaires, lorsque des activités sont organisées en soirée ou durant le week-end.

Les zones 30 restent inchangées pendant les

Welke voordelen verwacht u van deze maatregelen? Waarom pakt u niet veeleer de snelheidsovertredingen aan?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Vooreerst merk ik op dat het sinds 2005 verplicht is om verkeersborden te plaatsen die de weggebruikers erop wijzen dat zij de omgeving van een school naderen.*

Het is niet de bedoeling om alle zones 30 om te vormen tot zones met variabele snelheid. Wel zullen er borden met een variabele boodschap worden geplaatst op gewestwegen in de omgeving van scholen.

(verder in het Nederlands)

Ik wil duidelijk stellen dat het helemaal niet de bedoeling is om zones 30 om te vormen of af te schaffen, en evenmin om overal variabele borden te plaatsen. Alleen op de invalswegen met doorgaand verkeer wordt nagegaan of er met variabele borden kan worden gewerkt.

(verder in het Frans)

Het voordeel van zulke borden is dat ze ook 's avonds of in het weekend kunnen worden gebruikt.

De zones 30 blijven van toepassing tijdens de schooluren, maar het heeft vaak niet veel zin om 's avonds of tijdens het weekend een dergelijke snelheidsbeperking op te leggen op gewestwegen. In geval van buitenschoolse activiteiten of

horaires scolaires, mais cela n'a souvent pas de sens d'imposer une telle réglementation de vitesse sur les grands axes régionaux en soirée, durant le week-end ou les jours fériés. Cependant, en cas d'activité parascolaire ou de fête de l'école en dehors des horaires scolaires, ces panneaux seront bien entendu adaptés.

Cette mesure fait partie du Plan d'action régional de sécurité routière 2011-2020, approuvé par le gouvernement précédent. Des zones 30 aux abords des écoles doivent être instaurées pour les réseaux interquartiers et primaires, c'est-à-dire les grands axes comme le boulevard Industriel à Anderlecht.

Si l'aménagement physique destiné à ralentir le trafic est impossible ou inopportun, une sécurisation en parallèle des cheminements et des traversées pour piétons et cyclistes est également prévue dans le plan d'action. Bruxelles Mobilité est en train d'identifier les abords d'écoles répondant à ces critères, afin d'évaluer les budgets nécessaires.

Cette mesure fait partie intégrante de l'objectif de réduction de la vitesse de circulation. Loin de rendre les choses confuses, elle clarifie la situation, car les zones variables seront clairement indiquées, tandis que les zones permanentes le seront sans aucun doute possible.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous me confortez dans l'idée que la présente mesure n'améliorera pas la protection des usagers faibles de la voirie. Vous parlez du plan d'action, qui contient en toute logique des mesures plus ou moins prioritaires. Pour ma part, je m'étonne que la principale mesure annoncée consiste à permettre aux automobilistes de rouler à plus de 30km/h sur quelques voiries. Je ne vois pas en quoi cela clarifiera la situation.

Sur les grands axes comme l'avenue Churchill ou le boulevard Industriel, il n'est pas rare de voir des véhicules dépasser les 100km/h aux heures de faible fréquentation. Ces voiries ne sont jamais équipées de radar. Parfois même, les indicateurs de vitesse y sont hors service et attendent des mois avant d'être réparés. C'est le cas, par exemple, sur l'avenue Roosevelt. J'aimerais qu'un radar y soit

schoolfeesten buiten de schooluren worden de borden uiteraard aangepast.

Die maatregel sluit aan bij het Gewestelijk Actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2020. Indien het onmogelijk of niet aangewezen is om een barrière te plaatsen die het verkeer moet vertragen, voorziet het actieplan in de beveiliging van het voetgangersverkeer en in oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Brussel Mobiliteit gaat na welke schoolomgevingen aan die criteria beantwoorden en maakt een raming van de budgetten.

De maatregel sluit aan bij de doelstelling om de verkeerssnelheid te doen afnemen. Zowel de variabele zones als de permanente zones zullen voortaan duidelijk worden aangegeven.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik blijf erbij dat deze maatregel de zwakke weggebruikers niet beter zal beschermen. U vermeldt het actieplan, met maatregelen die min of meer voorrang krijgen. Ik vind het vreemd dat de voornaamste maatregel erin bestaat automobilisten op bepaalde wegen toch sneller dan 30 km/u te laten rijden.*

Op grote verkeersassen rijden voertuigen buiten de spits vaak sneller dan 100 km/u. Hoewel er kinderen voorbijkomen, staan er op die wegen vrijwel nooit flitspalen, en als ze er al staan, werken ze vaak maandenlang niet.

De enige maatregel die u nu wilt nemen, bestaat erin automobilisten de kans te geven om op bepaalde wegen buiten de schooluren 50 km/u te rijden in plaats van 30 km/u. De financiële

installé, car des enfants y passent. Quant au bois de la Cambre, c'est le plus beau circuit de Formule 1 de la Région !

Or, votre préoccupation aujourd'hui, c'est de permettre aux automobilistes de circuler à 50km/h sur certaines avenues en dehors des horaires scolaires, au lieu des 30km/h de rigueur. Si vous nous aviez annoncé cela en fin de législature, après la mise en œuvre d'une série d'autres dispositifs, j'aurais peut-être pu comprendre, mais en l'occurrence, je constate que les moyens financiers ne sont pas consacrés à la protection des plus faibles. Je le regrette profondément, car vous lancez un très mauvais signal.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Pour lutter contre la vitesse excessive, il ne faut pas oublier que des contrôles sont effectués : des radars Lidar sont installés sur l'ensemble du territoire régional et cela donne de très bons résultats, notamment sur les voiries dont vous parlez.

Ces radars ne sont qu'une mesure parmi d'autres. Pour réduire la vitesse, nous avons également annoncé il y a quelques mois l'introduction du radar-tronçon, puisque la réduction de vitesse doit s'effectuer sur la longueur et pas seulement à un moment précis, lorsque les automobilistes ralentissent parce qu'ils connaissent la présence d'un radar.

Il faut donc voir ces mesures comme un arsenal complet et je suis persuadée que les automobilistes respecteront la vitesse limite de 30km/h aux abords des écoles pendant les horaires scolaires. En dehors de ces tranches horaires, on peut maintenir la vitesse maximale à 50km/h.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je reste persuadée que cette mesure fait suite à l'entrée en vigueur de la même mesure en Région wallonne, où les circonstances sont très différentes. Il s'agit donc plutôt d'un copier-coller, censé contenter une catégorie d'utilisateurs de la voirie.

- *L'incident est clos.*

(Mme Simone Susskind, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

middelen gaan dus duidelijk niet naar de bescherming van de zwaksten.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Overdreven snelheid bestrijden we onder meer met radarcontroles op heel het gewestelijke grondgebied en die zijn erg efficiënt. Enkele maanden geleden hebben we op enkele plaatsen trajectcontrole ingevoerd, zodat automobilisten over een grotere afstand trager rijden.*

Ik ben ervan overtuigd dat automobilisten zich aan de snelheidsbeperking van 30 km/u houden wanneer ze weten dat er schoolkinderen op straat lopen. Op andere momenten volstaat een snelheidsbeperking van 50 km/u.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *U hebt u laten inspireren door het Waals Gewest, maar daar is de situatie heel anders. Alleen automobilisten zullen blij zijn met uw maatregel.*

- *Het incident is gesloten.*

(Mevrouw Simone Susskind, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. BORIS DILLIÈS

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

concernant "le soutien de la Région à l'application Citymapper".

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

M. Boris Dillières (MR).- Beaucoup d'entre vous connaissent déjà l'application Citymapper qui, après Londres, New York ou Paris, a fait son apparition cet été à Bruxelles. Disponible sur smartphone, tablette et autres supports, elle permet aux utilisateurs de trouver en temps réel l'itinéraire le plus adéquat, mode par mode, pour se déplacer dans notre Région.

Ce type d'application fait en partie écho à la proposition d'ordonnance que nous avons déposée, avec Vincent De Wolf, au mois de juin dernier. Celle-ci faisait le constat qu'en Région bruxelloise, chaque moyen de transport disponible a sa propre application pour smartphone : STIB, eCab, Villo, etc. L'idée est de regrouper toutes celles-ci sur une seule plate-forme, en un service, afin d'optimiser les déplacements des usagers.

À l'instar du Grand Lyon - où s'est rendu le groupe MR - qui a mis en place cette plate-forme, notre proposition vise à offrir un référentiel unique de l'offre de transport, visant l'intégration en temps réel de toutes les données des différents protagonistes régionaux de la mobilité bruxelloise. L'itinéraire proposé serait alors multimodal, ce que ne nous propose pas actuellement Citymapper. En outre, l'application n'intègre pas tous les modes de transport, tels que les véhicules agréés d'autopartage, les taxis ou encore les vélos en libre-service (Villo). Cela nécessite une politique

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

betreffende "de steun van het gewest voor de applicatie Citymapper".

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

De heer Boris Dillières (MR) *(in het Frans).*- *Na Londen, New York en Parijs is de app Citymapper ook beschikbaar voor Brussel. Met de app kunnen gebruikers in realtime de snelste manier vinden om zich in het gewest te verplaatsen.*

De app beantwoordt voor een deel aan het doel van een voorstel van ordonnantie van de heer De Wolf en mijzelf, namelijk om de apps van de verschillende Brusselse transportmaatschappijen (MIVB, eCab, Villo enzovoort) te groeperen in één systeem.

In Lyon bestaat al zo'n systeem. Het stelt gebruikers routes voor met alle beschikbare verplaatsingsmethoden. Dat is nog niet mogelijk met Citymapper, omdat de app geen rekening houdt met erkende diensten voor autodelen, taxi's of fietsdiensten als Villo. Om dat mogelijk te maken, moet er een beleid voor 'open data' ontwikkeld worden, en daar knelt het schoentje.

Toch is Citymapper een stap in de goede richting die steun van de overheid moet krijgen.

Hebt u de makers van de app al ontmoet? Zo nee, waarom? Hebt u een aanvraag ontvangen om de gegevens van de MIVB te mogen gebruiken?

Citymapper werkt al met Uber, maar hebt u de taxicentrales, de erkende bedrijven voor autodelen

développée de données ouvertes (open data), ce dont nous ne disposons pas à ce jour en Région bruxelloise en regard de ce qui est développé au niveau international.

Néanmoins, ladite application a permis d'avancer vers une meilleure information à destination des usagers. Nous pouvons nous en réjouir, d'autant plus que cette initiative provient du secteur privé. Une bonne politique d'information dans le choix des déplacements est essentielle et nous nous devons, dès lors, de soutenir ce type d'initiatives.

Avez-vous rencontré les responsables de cette application ? Si non, pourquoi ? Avez-vous reçu une demande pour exploiter les données de la STIB ?

Alors que cette application intègre déjà Uber, avez-vous incité les centrales de taxis, les sociétés agréées d'autopartage et la société en charge du système Villo à contacter les responsables de l'application ? Si non, pourquoi ?

En concertation avec votre collègue en charge de la transition numérique, le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) a-t-il convenu, dans le cadre de son expertise en matière de mégadonnées (big data) et d'informatique en nuage (cloud computing), d'établir un partenariat avec les responsables de l'application, afin d'agrèger les données et de fournir in fine des itinéraires multimodaux à tous les usagers ?

Quelle politique d'information aux voyageurs avez-vous retenue ? Quel est le budget 2015 de la STIB à cet égard ? Avez-vous étudié la possibilité d'aider financièrement la filiale belge de Citymapper à se développer ? Avez-vous décidé de mener une politique publicitaire au sein de la STIB pour soutenir cette application ?

Discussion

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Le débat sur les données ouvertes (open data) suscitera un intérêt croissant. Je suis partisan de la mise à disposition des données, mais j'estime que ce n'est pas aux pouvoirs publics de développer ou*

en het bedrijf dat Villo uitbaat er al toe aangezet contact op te nemen met de makers van de app? Zo nee, waarom?

Heeft het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) ermee ingestemd om samen te werken met de makers van de app om de gegevens samen te voegen en de gebruikers op die manier routes te kunnen voorstellen waarvoor gebruik wordt gemaakt van meerdere verplaatsingsmethoden?

Hebt u de mogelijkheid bestudeerd om de Belgische afdeling van Citymapper financiële steun te bieden? Bent u van plan om de MIVB een reclamecampagne te laten voeren voor de app?

Bespreking

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Het thema van de open data zal de volgende maanden en jaren ongetwijfeld nog aan belang winnen. Ikzelf ben een groot voorstander van het ter beschikking stellen van dergelijke data. Het is echter niet een

de financer le développement de telles applications.

Quel est l'avis de la STIB et du ministre à propos des données ouvertes en temps réel ? Vous concertez-vous avec les autorités fédérales et les autres autorités régionales à ce propos ? L'attitude de la SNCB est primordiale lorsque l'on envisage de regrouper sur une application toutes les informations sur le transport public à Bruxelles.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- L'interpellation de M. Dilliès et l'intervention de M. Delva sont intéressantes, même si je partage moins leur avis quant au fait que le secteur public n'a pas à se mêler de ce que l'on confie au privé.

Il faut être prudent avec ce genre d'assertion, d'autant que la question porte sur les interventions du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB), véritable émanation de la puissance publique. La question se pose également pour la STIB qui, jusqu'à preuve du contraire, est une entreprise publique.

Les questions posées sont tout à fait pertinentes et il est clair que la mise en commun de tous les moyens utiles pour aboutir à une application unique en Région bruxelloise est nécessaire. Encore aujourd'hui, les images de vidéosurveillance de la STIB, de la SNCB et de Bruxelles Mobilité ne sont toujours pas centralisées sur un seul réseau de vidéosurveillance en Région bruxelloise, alors que celle-ci ne compte que 1.100.000 habitants !

À Paris, par exemple, un seul réseau reprend les services de la SNCF, de la Régie autonome des transports parisiens (RATP), de l'ensemble des arrondissements, de la Ville de Paris centre et même de certains lieux privés, comme des grands magasins ou d'autres infrastructures de ce type.

Selon moi, le ministre devra donc nous donner des garanties quant au fait que la puissance publique garde la mainmise sur ce dossier. En matière d'informatique et d'informations, mieux vaut ne pas

taak van de overheid om in dat verband een app te ontwikkelen of die ontwikkeling te financieren. De privésector kan daar zelf voor instaan.

Wat is het standpunt van de MIVB en van de minister over de problematiek van open data in real time? Pleegt u daarover overleg met de federale overheid en de andere gewestelijke overheden? De houding van de NMBS is uiteraard vrij belangrijk als we het hebben over een app waar alle informatie over het openbaar vervoer in Brussel zou worden samengebracht.

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

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) en de MIVB hangen tot nader order af van de overheid. Ik ben het niet eens met mijn collega's en pleit voor een onderscheid tussen de overheidssector en de privésector.*

Alle gegevens waarover het gewest beschikt, moeten inderdaad worden ingezet om één enkele app te kunnen ontwikkelen. De videobeelden van de MIVB, de NMBS en Brussel Mobiliteit worden bijvoorbeeld nog steeds niet gecentraliseerd op één enkel videobewakingsnetwerk voor het gewest, terwijl dat slechts 1.100.000 inwoners telt. In Parijs bestaat er wel zo'n algemeen netwerk voor bewakingscamera's.

De minister zal ons dus moeten kunnen garanderen dat de overheid de zaak onder controle heeft. Ik vind het geen goed idee om alles wat met informatica en gegevensverwerking te maken heeft, over te laten aan de privésector.

laisser le monopole au privé.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je voudrais réagir à la réflexion de M. Doyen sur le caractère public de la mise à disposition d'une série d'informations. Il s'agit d'un élément essentiel, d'autant que l'application de la STIB est l'une des meilleures que j'aie jamais rencontrées sur les réseaux de transport en commun : elle est facile à utiliser et très bien conçue.

Par rapport aux applications disponibles dans d'autres villes, je trouve que celle de la STIB s'en sort avec tous les honneurs. Le seul problème survient quand les données sollicitées n'apparaissent pas à l'écran...

Par contre, je m'inquiète de voir les pouvoirs publics se frotter à la mise en service de produits provenant de sociétés privées très précises. On constate alors que le secteur privé modèle l'offre proposée au public. J'entends par ailleurs mon collègue du MR vouloir faire appel au financement par la publicité commerciale. J'estime pour ma part que le matraquage publicitaire dans l'espace public est suffisamment puissant pour qu'on commence à freiner sérieusement ce mode de financement des services publics.

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'application de la STIB peut encore être fortement améliorée. J'ai d'ailleurs dit aux représentants de la STIB que j'utilise Google Maps plutôt que leur application, et désormais Citymapper, plus pratique et convivial. Je ne reproche rien à la STIB, mais son application est dépassée et doit être améliorée.

La question essentielle est de savoir qui doit développer ce genre d'applications. Elles le sont souvent par des acteurs privés, parce que les institutions et organismes publics sont parfois trop lents en la matière.

S'agissant de la STIB, la raison en est qu'elle est en train de renforcer ses supports informatiques. Je lui

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik vind niet dat de overheid een beroep moet doen op de privésector voor dit soort apps. De app van de MIVB werkt trouwens uitstekend.*

Ik vind het verontrustend dat sommige politici dergelijke apps door de privésector willen laten ontwikkelen. Bovendien vindt de MR blijkbaar dat zo'n app dan maar moet worden gefinancierd met reclame-inkomsten, terwijl er al meer dan genoeg reclame wordt gemaakt in Brussel. Ik pleit er net voor om minder vaak een beroep te doen op reclame voor de financiering van overheidsdiensten.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De app van de MIVB kan nog sterk worden verbeterd. Ikzelf gebruik liever Google Maps of Citymapper omdat die apps veel praktischer en gebruiksvriendelijker zijn.*

De hamvraag is wie dergelijke apps moet ontwikkelen. Meestal neemt de privésector het initiatief omdat de overheid te traag te werk gaat.

Ik heb de MIVB gevraagd te werken met open data, zodat elke ontwikkelaar de gegevens kan gebruiken. Ik hoop dat dat in 2016 het geval zal zijn.

Citymapper is bijzonder gebruiksvriendelijk, maar

ai demandé d'adopter le principe des données ouvertes (open data), pour que toutes les informations sur son réseau soient exploitables par tout développeur qui le souhaite, comme Citymapper ou Ally (anciennement Allryder).

J'espère donc qu'en 2016, les données de la STIB seront ouvertes et qu'elles pourront être partagées avec tous ceux qui souhaitent développer des applications.

Pour l'utiliser moi-même, je connais bien l'application Citymapper.

Elle est facile. Il suffit de taper "get me somewhere", "get me home", "get me to work", etc. Ce qui est problématique, c'est que pour les déplacements en voiture, le système ne renseigne qu'Uber – qui est illégal – et pas les taxis. C'est assez bizarre. Il y a peut-être des initiatives à prendre à cet égard.

Qui doit développer une telle application ? Pour moi, le privé peut le faire, pour autant que l'application soit ouverte à tout le monde, sans conditions. Le secteur public a aussi un rôle à jouer. Il est parfois intéressant d'avoir un portail. Le public peut également lancer ou promouvoir une application, en particulier quand le privé n'agit pas. Toutefois, on ne peut se limiter à une seule application. Citymapper en est une, mais Ally devrait aussi bientôt arriver à Bruxelles.

Je n'ai pas eu de contact direct avec Citymapper, mais la société a contacté la STIB pour obtenir des informations. Celle-ci est tenue de les leur fournir, dans la mesure du possible.

En intégrant les données ouvertes de l'application AllBikesNow de Villo, développée par JCDecaux, Citymapper devient beaucoup plus pratique.

En tant que pouvoirs publics, nous devons tout mettre en œuvre pour que nos données, tant sur les transports en commun que sur le trafic routier, soient mises à la disposition des développeurs. À défaut, nous pourrions lancer nous-mêmes un appel aux développeurs. Sincèrement, je pense que le Centre informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) n'est pas capable de le faire, sauf à investir énormément. Il ne faut pas se voiler la face. Je pense que le centre a son propre projet, mais je vois mal ce qu'une institution publique gagnerait à

jammer genoeg verwijst de app voor verplaatsingen met de wagen alleen naar Uber, niet naar taxi's. Daar kunnen we misschien iets aan doen.

Wie moet een dergelijke app ontwikkelen? Indien de app voor iedereen toegankelijk is, mag de privésector dat wat mij betreft best doen. Toch kan de overheid ook een rol spelen, en kan het interessant zijn om een portaalsite te hebben. We mogen ons echter niet beperken tot één enkele app. Citymapper is er slechts één, binnenkort wordt ook Ally beschikbaar in Brussel.

Citymapper heeft contact opgenomen met de MIVB, die verplicht is om de gevraagde informatie in de mate van het mogelijke door te spelen.

Dankzij de toevoeging van de open data van Villo is Citymapper veel praktischer geworden.

De overheid moet ervoor zorgen dat haar gegevens over het openbaar vervoer ter beschikking van de ontwikkelaars worden gesteld. Ze kan indien nodig zelf een oproep doen. Ik denk niet dat het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) in staat is om zelf een app te ontwikkelen, tenzij we daar enorm in zouden investeren.

We hebben Brussel Mobiliteit verzocht om meer gegevens over mobiliteit beschikbaar te maken. Er is al informatie verkrijgbaar over het wegennetwerk, voor fietsers, over taxistandplaatsen en haltes van Collecto, over openbare parkeerplaatsen en overstapparkings, en ook over bomen en kunsterfgoed.

We moeten verder evolueren in die richting. We hebben Brussel Mobiliteit dan ook gevraagd een open-dataplatform te ontwikkelen. Ik heb de MIVB ertoe aangezet na te denken over een manier om in de nabije toekomst haar gegevens te delen.

De app van de MIVB telt vandaag zo'n 375.000 rechtstreekse gebruikers en meer dan 2,7 miljoen bezoekers per maand. De MIVB werkt al maanden aan een manier om de app nauwkeuriger en sneller te maken en het mogelijk te maken om rekening te houden met meerdere verplaatsingsmethoden. De app is immers verouderd en maakt nog geen gebruik van geolokalisatie.

développer ce genre d'application.

Nous avons demandé à Bruxelles Mobilité de rendre les données relatives à la mobilité davantage disponibles. Bruxelles Mobilité mettra, ou met déjà, les données suivantes à disposition : des informations sur le réseau (voiries régionales, zones 30, tunnels), pour les cyclistes, sur les arrêts de taxi et les arrêts Collecto, sur les emplacements de parkings publics et les parkings de transit et, enfin, sur les arbres et le patrimoine artistique.

Nous devons aller dans ce sens. Pour ce faire, avec Mme Debaets, nous avons demandé à Bruxelles Mobilité de développer une plate-forme de données ouvertes. Le travail est en cours. À partir d'autres plates-formes comme smartcity.brussels, il sera ainsi possible d'établir des liens. Par ailleurs, j'ai demandé à la STIB de plancher sur un moyen de partager ses données dans un avenir proche.

L'application mobile de la STIB accueille aujourd'hui près de 375.000 visiteurs uniques par mois, avec plus 2,7 millions de visites mensuelles. Cette application est cependant appelée à évoluer. La STIB travaille depuis plusieurs mois sur un projet de développement visant à la rendre plus précise, plus rapide et à y intégrer une recherche d'itinéraire multimodale.

L'application actuelle est d'ancienne génération. Vous devez vous-même choisir les arrêts qui vous intéressent, parmi la multitude des arrêts de trams, bus et autres. Les nouvelles applications, par contre, vous donnent immédiatement les informations relatives à l'endroit où vous êtes, grâce à la géolocalisation.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Justement, c'est de la géolocalisation !

M. Pascal Smet, ministre.- Je suppose que vous êtes contre la géolocalisation, mais c'est l'avenir. Si vous êtes contre, vous devez couper votre gsm Apple. Sans quoi, cette société établie aux États-Unis sait que vous êtes ici, avec moi ! Ce genre de débat est dépassé par les faits.

(Remarques de Mme Delforge)

Nous n'avons pas apporté de soutien financier à Citymapper, qui ne l'a d'ailleurs pas demandé.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat is het nu net!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik veronderstel dat u tegen geolokalisatie bent, maar dat is nu eenmaal de toekomst. Overigens kunt u dan ook maar beter uw iPhone uitschakelen, mevrouw Delforge.*

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

We hebben Citymapper geen financiële steun aangeboden. Het bedrijf heeft daar overigens niet om gevraagd.

En ce qui concerne la publicité, je suis prêt à l'autoriser, mais pour tous. Je ne souhaite pas favoriser Citymapper plutôt qu'une autre entreprise. Le marché est en train d'évoluer énormément et l'argent public doit soutenir les initiatives qui permettent aux citoyens de bien choisir.

L'utilisation de ce genre d'applications aide les gens à faire des choix. Pour la plupart des gens, ce n'est pas la distance qui compte, mais le temps nécessaire pour arriver à destination. Or, de telles applications permettent de déterminer directement combien de temps prendra tel ou tel trajet, indiquent les alternatives possibles et les calories que l'on brûle en utilisant le vélo, la marche ou une combinaison. C'est l'avenir !

On doit cependant collaborer pour passer ces applications en données ouvertes et faire ensemble leur publicité. Je pense que le secteur public doit intervenir lorsque le secteur privé n'intervient pas, ou pas encore, pour globaliser l'information.

Je suis un fervent partisan de ce genre d'applications, car elles favorisent la mobilité. Je suis également un fervent partisan des données ouvertes.

(poursuivant en néerlandais)

C'est pourquoi nous avons confié une mission à la STIB et nous évoluerons dans ce sens à l'avenir. Mme Debaets y est également favorable.

Nous n'en sommes qu'aux prémices d'une longue évolution.

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

M. Boris Dilliès (MR). - On voit que vous avez envie d'avancer et je trouve cela plutôt positif. Je vous rejoins sur les aspects qui concernent le CIRB : globalement, il fait un excellent travail, mais l'État et la Région ne peuvent pas tout. Le croire serait utopique car, in fine, c'est le contribuable qui doit passer à la caisse. Ici, on parle plutôt de faciliter la vie du contribuable, sans lui demander forcément de participer. À chacun son métier ! Faire appel au secteur privé dans ce cadre peut indéniablement être un plus.

Ik ben bereid om reclame toe te laten, maar dan voor alle bedrijven. Ik wil Citymapper niet voortrekken. De markt evolueert snel, en overheidsgeld moet dienen om initiatieven te ondersteunen die de burger helpen de juiste keuze te maken.

De meeste mensen willen niet weten wat de afstand tot hun bestemming is, maar wel hoe lang het duurt om die te bereiken. De app berekent dat onmiddellijk en vermeldt eventuele alternatieven, evenals het aantal calorieën dat je verbrandt met de fiets, als je te voet gaat of beide combineert. Dat is de toekomst!

We moeten echter samenwerken om op open data te kunnen overschakelen en samen reclame te maken. Volgens mij moet de overheidssector enkel een initiatief nemen als de privésector dat niet doet of om informatie te verspreiden.

Ik ben een voorstander van apps als Citymapper omdat ze bevorderlijk zijn voor de mobiliteit. Ook ben ik voorstander van open data.

(verder in het Nederlands)

Daarom hebben we aan de MIVB een opdracht in die zin gegeven. In de toekomst zullen we nog veel sterker in die richting evolueren. Ik weet dat staatssecretaris Debaets daar ook voorstander van is.

Eerlijk gezegd denk ik dat we nog maar aan het begin van een lange ontwikkeling staan.

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

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).* - *Het CIBG levert goed werk, maar de overheid kan niet alles doen. In dit geval heeft het ontegensprekelijk een meerwaarde om een beroep te doen op de privésector. Dat zal de belastingbetaler veel minder kosten.*

Wat u zegt, sluit heel erg aan bij het voorstel van ordonnantie dat wij hebben ingediend en ik hoop dan ook dat de meerderheid het zal steunen.

Je suis heureux de constater que vos propos rejoignent assez bien la proposition d'ordonnance déposée par notre groupe avec mes excellents collègues Vincent De Wolf, Anne-Charlotte d'Ursel, Willem Draps et Abdallah Kanfaoui. Je pense que vous ne pourrez que la voter avec nous. L'union fait la force !

- *L'incident est 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 proposition des associations cyclistes de créer une zone de rencontre dans le centre-ville".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "le piétonnier et son approche de la mobilité".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le piétonnier va dans la bonne direction : celle qui accorde plus de place aux modes de transports actifs et souhaite diminuer la place de la voiture à Bruxelles.

Ceci dit, les quelques mois qui suivent la mise en œuvre du piétonnier sont mis à profit pour procéder à son évaluation. Dans le cadre de cette période test, le dernier week-end d'août, les médias se sont fait l'écho d'un durcissement des sanctions à l'égard des cyclistes, qui seraient verbalisés dès qu'ils dépasseraient les 6km/h dans le piétonnier.

Dans la même communication, les autorités bruxelloises précisaient que les taxis, eux, avaient droit à une marge jusqu'à 10km/h. Ceci ne manque pas de surprendre, tant en ce qui concerne le

- *Het incident is 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 "het voorstel van de fietsersvereniging om een ontmoetingsruimte in het stadscentrum in te richten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

betreffende "de voetgangerszone en de aanpak van de mobiliteit".

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *De voetgangerszone is een nuttig instrument om meer ruimte te maken voor actieve verplaatsingsmethoden en minder voor auto's. Voorlopig loopt er een testfase.*

De media schreven dat fietsers worden beboet als ze sneller dan 6 km/u rijden in de voetgangerszone. Taxi's mogen er dan weer maximum 10 km/u rijden. Waarom mogen taxi's sneller rijden dan fietsers? Het is toch de bedoeling om actieve verplaatsingsmethoden te bevorderen?

Daarop hebben de fietsersverenigingen nogmaals aangeklaagd dat de omstandigheden voor fietsers verslechterd zijn sinds de invoering van de voetgangerszone. Ze wijzen erop dat in alle

traitement apparemment plus favorable réservé aux usagers motorisés que sont les taxis par rapport aux usagers actifs que sont les cyclistes, que par rapport aux déclarations précédentes sur l'importance de rendre la ville à l'ensemble des usagers actifs.

Cela n'a pas non plus manqué de faire réagir toute une série de personnes, notamment les associations cyclistes, qui ont rappelé une nouvelle fois qu'elles considéraient que la piétonnisation du centre-ville entraînait une dégradation des conditions de circulation pour les cyclistes, et ce alors que les différents plans et accords politiques en matière de mobilité martèlent au contraire depuis de nombreuses années que tout réaménagement de l'espace public doit augmenter la place qui leur est dévolue.

Je prends deux exemples. Le premier est extrait du Plan vélo 2010-2015. Au cas où vos prédécesseurs ne vous auraient pas transmis ce document, je vous lis cet extrait: "Au travers du Plan Iris 2, le gouvernement s'est engagé à ce que tout nouvel aménagement de voirie et d'espace public donne la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun, par rapport aux déplacements en voiture individuelle. Il est ainsi prévu que 100% des voiries bruxelloises soient cyclables. Cela signifie que chaque nouvel aménagement doit garantir une amélioration des conditions de circulation des cyclistes."

Par ailleurs, l'extension du piétonnier pose problème, car elle ne tient pas compte du réseau express régional vélo (RER-vélo) sur les boulevards centraux, ni de l'itinéraire cyclable régional (ICR) sur l'axe Midi-Fripiers. Ces deux axes doivent être aménagés pour permettre aux cyclistes de rouler à bonne vitesse sur de grandes distances. Or, ces derniers sont contraints de rouler au pas, ce qui est paradoxal. Il faudra donc soit créer un tracé alternatif crédible, soit revoir le statut du piétonnier.

Pour rappel, l'échevine de la Mobilité de la Ville de Bruxelles avait annoncé qu'une allée centrale serait prévue pour garantir une circulation normale des cyclistes sur le piétonnier. Force est de constater que tel n'est pas le cas et qu'en plus, les cyclistes se font verbaliser.

Dans une interview mémorable accordée aux

plannen en politieke overeenkomsten steevast wordt benadrukt dat bij de aanleg van de openbare ruimte extra rekening moet worden gehouden met fietsers.

Zo staat in het Iris 2-plan dat bij elke heraanleg van de openbare ruimte voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer voorrang krijgen op personenwagens. Het is de bedoeling dat alle Brusselse wegen door fietsers kunnen worden gebruikt. Elke nieuwe inrichting moet er dus toe leiden dat de omstandigheden voor fietsers beter worden.

De uitbreiding van de voetgangerszone vormt trouwens een probleem omdat er geen rekening werd gehouden met het fiets-GEN, dat via de centrumlanen loopt, en de gewestelijke fietsroute (GFR) die via de Zuidstraat en de Kleerkopersstraat loopt. Die moeten worden heraangelegd om fietsers grote afstanden sneller te laten afleggen. Nu moeten ze zich soms stapvoets voortbewegen, wat absurd is. Er moet dus ofwel een alternatieve route komen, ofwel moeten de regels in de voetgangerszone veranderen.

De schepen van Mobiliteit van de stad Brussel had een centraal fietspad in de voetgangerszone aangekondigd, maar dat is er nog altijd niet. Ondertussen worden fietsers beboet.

In een memorabel interview dat eind augustus in de media verscheen, wuifde de burgemeester van Brussel het idee van fietspaden in de voetgangerszone weg. De verenigingen deden daarom het constructieve voorstel om het stadscentrum om te dopen tot ontmoetingszone, wat wil zeggen dat voetgangers er heer en meester zijn, maar fietsers zich er sneller mogen verplaatsen als er weinig voetgangers zijn.

Uw regeerakkoord preciseert dat de regering de partner is van de stad Brussel voor de ingrijpende renovatie van de centrumlanen. Daarom zou ik willen weten wat u gedaan hebt om de dialoog tussen de stad Brussel en de fietsersverenigingen te stimuleren, zodat alle actieve weggebruikers en in het bijzonder fietsers toegang krijgen tot het centrum.

médias les 29 et 30 août, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles avait balayé d'un revers de la main la proposition de tracer des pistes cyclables dans le piétonnier. Les associations ont dès lors formulé une autre proposition constructive : déclarer le centre-ville "zone de rencontre", ce qui permettrait, selon le Code de la route, de laisser la route aux piétons, mais aussi d'autoriser les cyclistes à se déplacer plus rapidement qu'au pas lorsque les artères sont peu fréquentées par les piétons.

Votre accord de majorité, outre les principes exposés précédemment en matière de partage de l'espace public, précise que "le gouvernement sera le partenaire de la Ville de Bruxelles dans le projet de rénovation et de requalification en profondeur des boulevards du centre". Partant de ce constat, je souhaiterais savoir quelles actions vous avez entamées pour favoriser le dialogue entre la Ville de Bruxelles et les associations cyclistes, de manière à permettre un accès effectif au centre-ville à l'ensemble des usagers actifs.

En tant que partenaire, comment avez-vous fait valoir les objectifs régionaux en termes de mise en œuvre locale et d'accessibilité aux cyclistes ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Doyen pour son interpellation jointe.

M. Hervé Doyen (cdH).- Nous ne sommes pas ici pour mettre à mal un concept que je partage et que je défends. Nous nous inscrivons davantage dans l'évaluation de ce qui a été mis en œuvre.

Par voie de presse, nous apprenons la mise en place d'une plate-forme réunissant la Ville de Bruxelles, la zone de police Bruxelles Capitale / Ixelles et Bruxelles Mobilité, afin de coordonner la stratégie concernant le piétonnier et de permettre à tout un chacun de se déplacer le plus efficacement possible. Je me réjouis de cette initiative, puisqu'il apparaît très clairement que l'approche du piétonnier en termes de mobilité nécessite de sérieux ajustements pour que tous les usagers y trouvent leur place.

Pourtant très optimiste quant à l'idée de fond du projet, je suis de ceux qui pensent que ce piétonnier n'a pas été suffisamment réfléchi, qu'il a été mis en œuvre à la va-vite, en regrettable coup de force. Alors que nous attendions un véritable renouveau

Mevrouw de voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Ik sta achter de voetgangerszone, maar wil het even over de evaluatie hebben.*

Ik las in de pers over de oprichting van een samenwerking van de stad Brussel, de politieke zone Brussel-Hoofdstad / Elsene en Brussel Mobiliteit om een gezamenlijke strategie te voeren in verband met de voetgangerszone. Dat vind ik positief. De mobiliteit in de voetgangerszone moet immers sterk worden bijgestuurd opdat alle gebruikers er hun plaats zouden kunnen vinden.

Ik sta volledig achter de voetgangerszone, maar vind dat er vooraf onvoldoende over is nagedacht en dat ze overhaast werd ingevoerd. Wij hadden een volledig nieuwe Brusselse mobiliteit verwacht, met de nadruk op zachte mobiliteit, maar stellen vast dat de voetgangerszone een soort pretpark is geworden voor voetgangers die goed te been zijn, met zandbakken, een skatepark enzovoort. De toegang voor het openbaar vervoer is verslechterd,

de la mobilité bruxelloise, promouvant les modes de transport doux, nous constatons que le piétonnier est davantage conçu comme un parc récréatif, dont l'accès est pensé pour les piétons en bonne santé et rien que pour eux : tables de ping-pong, bacs à sable, piste de skate-board, mais des transports publics d'accès plus difficile qu'avant, une circulation complexifiée pour les personnes à mobilité réduite - mi-septembre, un article de presse évoquait encore les difficultés de mobilité des personnes âgées et l'impact du piétonnier sur leur vie sociale, puisqu'il est désormais plus compliqué de leur rendre visite -, des commerçants qui rencontrent de vrais problèmes de livraison et des cyclistes encouragés à cohabiter avec les voitures polluantes et la Petite ceinture, au lieu de bénéficier d'espaces séparés sur le piétonnier.

Je ne doute pas que cet ensemble de fausses bonnes idées part a priori d'un bon sentiment. Nous pourrions donc nous attendre à ce que le tir soit rapidement corrigé. Cependant, nous apprenons qu'il aurait été décidé de contrôler la vitesse des cyclistes dans la zone du piétonnier. Ils ne pourraient pas dépasser la vitesse de 6km/h, soit la vitesse d'un piéton marchant d'un bon pas. Se rend-on compte de l'absurdité de cette règle ? Autant dire que les cyclistes sont obligés de marcher à côté de leur vélo à l'intérieur du piétonnier ou de contourner la zone piétonne !

La plate-forme précitée a-t-elle été mise en œuvre ? Qui a été chargé de sa conception et de sa gestion ? Quel en est le coût pour la Région ? Comment le public visé a-t-il été informé de son existence ?

Vous êtes-vous récemment concerté avec les différentes parties prenantes, à savoir la Ville de Bruxelles, la zone de police et la STIB, à propos de la mobilité dans le piétonnier ? Quelle est la position de la Région par rapport à la vision actuelle de cette mobilité, notamment le dialogue avec les commerçants pour les livraisons et le refus d'intégrer les cyclistes ?

Confirmez-vous que la vitesse est limitée à 6 km/h pour les vélos ? Le cas échéant, comment accueillez-vous cette décision ? Dans ce cas, allons-nous bientôt contrôler la vitesse des skateboards, des trottinettes et des rollers ? N'est-ce pas une décision qui va à l'encontre de notre politique régionale visant la promotion de ce mode de déplacement ?

personen met een beperkte mobiliteit kunnen er moeilijk door, handelaars hebben bevoorradingsproblemen en fietsers worden gestimuleerd om zich tussen de auto's op de Kleine Ring te begeven omdat er geen afgescheiden fietspad is in de voetgangerszone. Ik twijfel er echter niet aan dat de voetgangerszone goed bedoeld is en snel in positieve zin zal evolueren.

Ondertussen hebben we vernomen dat er werd beslist om de snelheid van de fietsers te beperken tot 6 km/u. Dat is toch volslagen absurd. Het betekent in feite dat fietsers moeten afstappen en door de voetgangerszone wandelen.

Werd het voornoemde platform al opgericht? Wie was verantwoordelijk voor het ontwerp en het beheer? Wat is de kostprijs voor het Brussels Gewest? Hoe werd het doelpubliek ingelicht over dat platform?

Hebt u recent met de betrokken partijen, namelijk de stad Brussel, de politiezone en de MIVB, overlegd over de mobiliteit in de voetgangerszone? Wat vindt het Brussels Gewest van de huidige visie op de mobiliteit, van het overleg met de handelaars over leveringen en van de weigering om rekening te houden met fietsers?

Bevestigt u dat de snelheid voor fietsers beperkt wordt tot 6 km/u? Is die beslissing soms niet in strijd met het gewestelijke beleid, dat bedoeld is om fietsen te promoten?

Wat is uw standpunt over het invoeren van afgescheiden fietspaden in de voetgangerszone? Op de website van de stad Brussel las ik dat fietsers op termijn uit de voetgangerszone geweerd zullen worden.

Voorziet de MIVB na de testperiode van acht maanden in een evaluatie van het nieuwe verkeersplan? Kunnen er nog wijzigingen in worden aangebracht? Is de MIVB erop voorbereid dat meer mensen hun auto zullen thuislaten en het openbaar vervoer zullen gebruiken, zoals gehoopt? Er zijn klachten over de frequentie en het nieuwe traject van bussen 86 en 95, maar daarover stel ik nog een schriftelijke vraag.

Quelle est votre position quant à la création de pistes cyclables sécurisées dans le piétonnier ? Sur le site de la Ville de Bruxelles, je remarque que les vélos seront, à terme, exclus de la zone relativement large du piétonnier.

La STIB prévoit-elle une évaluation de son nouveau plan de circulation avant l'échéance des huit mois de test ? Des modifications du plan de circulation de la STIB pourraient-elles intervenir ? Par ailleurs, en cas de report modal de la voiture sur les transports publics tel qu'espéré, la STIB est-elle préparée à accueillir ceux qui délaisseraient la voiture ?

Par ailleurs, un certain nombre de plaintes ont été enregistrées concernant la fréquence et le nouveau trajet des bus 86 et 95. Ceci fait l'objet d'une de mes questions écrites.

Discussion conjointe

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

M. Fabian Maingain (FDF).- On se souvient que lors de l'ouverture de la phase de test du piétonnier, la Ville de Bruxelles avait imposé à la Région une série de diktats difficilement négociables. En sera-t-il de même pour la plate-forme ou sera-t-elle un véritable lieu de dialogue et d'échange ? Si la Région est partenaire de la Ville dans la mise en place du piétonnier, la Ville est-elle bien partenaire de la Région dans ses objectifs de mobilité ?

Quelles sont les missions de cette plate-forme ? Quel sera son rôle dans l'évaluation qui sera faite ? À cet égard, les premiers effets constatés sur la mobilité et, en particulier, les difficultés rencontrées par les bus 86 et 95, ainsi que les questions relatives au choix de divers terminus – je pense entre autres au débat qu'a engendré l'implantation d'un terminus devant notre parlement – font-ils partie des sujets qui seront discutés - et je l'espère décidés conjointement - au sein de cette plate-forme ?

La question de la place du vélo se pose également depuis le lancement du piétonnier. Veut-on que les vélos circulent sur le piétonnier ? Si oui, dans quelles conditions ? Nous continuons de plaider pour l'instauration de pistes cyclables sécurisées,

Samengevoegde bespreking

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

De heer Fabian Maingain (FDF) *(in het Frans).*- *Bij de invoering van de voetgangerszone heeft de stad Brussel het Brussels Gewest voor een aantal voldongen feiten gesteld waarover amper viel te onderhandelen. Zal de stad zich ook zo opstellen in het voornoemde platform, of zal daar werkelijk overleg kunnen worden gevoerd? Het Brussels Gewest steunt de voetgangerszone van de stad Brussel, maar steunt de stad Brussel ook de mobiliteitsdoelstellingen van het Brussels Gewest?*

Welke taken krijgt het platform? Welke rol zal het spelen in de evaluatie? Zullen de eerste effecten op de mobiliteit, evenals de problemen van buslijnen 86 en 95 door dat platform worden besproken?

Is het de bedoeling dat er in de voetgangerszone mag worden gefietst? Zo ja, onder welke voorwaarden? Wij blijven pleiten voor afgescheiden fietspaden. Wil men fietsers verplichten om een alternatieve route te nemen, komen er fietsstroken of wil men hen toelaten in de voetgangerszone?

Ik maak me zorgen over de verklaringen van het Brusselse stadsbestuur. Het Brussels Gewest is

c'est-à-dire pour un espace réservé aux cyclistes sur le piétonnier. Veut-on les obliger à prendre la boucle de desserte où des bandes cyclables sont effectivement prévues ou, au contraire, leur permettre d'accéder au piétonnier ? C'est un choix qu'il faudra faire.

Nous ne sommes pas très rassurés quand on entend les déclarations de la Ville de Bruxelles. La Région, qui est compétente pour l'accès au piétonnier et pour la politique du vélo en Région bruxelloise, souhaite-t-elle réaliser ses objectifs et autoriser la circulation cycliste sur le piétonnier ? C'est un choix de mobilité qui doit être fait et pour lequel la Région ne peut se laisser dicter sa conduite par la Ville de Bruxelles.

Enfin, je profite de cette interpellation, qui soulève des questions importantes de mobilité, pour vous interroger sur l'impact des travaux prévus sur le piétonnier. Les travaux de réfection du toit du métro sont annoncés pour bientôt et ils auront aussi un impact sur la mobilité des piétons et des cyclistes.

Quelles dispositions sont-elles prévues durant ces travaux pour les usagers, afin de leur permettre de continuer à profiter du piétonnier et à circuler via celui-ci ? Ces travaux auront-ils un impact sur la politique et la période d'évaluation de la mobilité dans et autour du piétonnier ?

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Le piétonnier a bien évidemment un impact sur les différents usagers de la route. Il serait utile de connaître son impact global sur les transports publics dans la Ville de Bruxelles et dans les autres communes, ainsi que sa nature et son ampleur.*

On aurait pu croire que le piétonnier favoriserait l'utilisation des transports publics, mais j'en doute, puisque des parkings supplémentaires ont été créés. Je souhaiterais donc avoir une vision globale de l'impact du piétonnier sur les différents modes de déplacement.

bevoegd voor het fietsbeleid en de toegankelijkheid van de voetgangerszone. Zal het fietsen toelaten in die zone? Er moeten knopen worden doorgelaten, en het Brussels Gewest mag zich daarbij niet de les laten spellen door de stad Brussel.

De geplande werken in de metrotunnel onder de voetgangerszone zullen gevolgen hebben voor voetgangers en fietsers. Welke maatregelen worden er tijdens deze werken genomen in de voetgangerszone om de overlast te beperken? Zullen de werken een invloed hebben op het beleid en de evaluatieperiode van de voetgangerszone?

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

De heer Paul Delva (CD&V).- De voetgangerszone heeft natuurlijk een impact op tal van weggebruikers, namelijk voetgangers, fietsers en automobilisten. Het is echter ook heel nuttig om de totale impact van de voetgangerszone op het openbaar vervoer na te gaan, en dat zowel in Brussel-Stad als in de andere Brusselse gemeenten. Ik ben heel benieuwd naar de aard en de omvang van die impact.

Men zou er logischerwijs van kunnen uitgaan dat mensen door de invoering van de voetgangerszone vaker gebruikmaken van het openbaar vervoer, maar ik twijfel daar toch aan, aangezien er bijkomende parkings worden aangelegd. Misschien ben ik te vroeg met mijn vraag, maar ik zou het heel nuttig vinden om een beeld te krijgen van de

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Il convient d'associer les cyclistes à la recherche d'une solution. L'objectif n'était-il pas de rendre le centre-ville plus agréable pour les piétons et les cyclistes ?*

Il ne faudrait pas que Bruxelles développe une vision stigmatisant les usagers faibles, comme c'est le cas à Anvers. Une campagne les y accuse de commettre toutes sortes d'infractions. Les cyclistes doivent au contraire trouver leur place dans le nouveau cœur de Bruxelles. Les événements qui se déroulent dans le centre-ville doivent être accessibles à pied comme à vélo.

Les voies d'accès parallèles ne suffisent pas et ne sont pas aisées pour les cyclistes moins assidus. Le dispositif doit être amélioré pour permettre aux cyclistes de rouler sur le piétonnier central. Quelles directives la police a-t-elle reçues ? Une vitesse de 5 ou 6 km/h n'est pas tenable pour les cyclistes et une limitation à 30 km/h n'est pas non plus nécessaire. Comment le ministre peut-il garantir aux cyclistes qu'ils peuvent se déplacer à une vitesse de 10 à 15 km/h en ville ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je précise tout d'abord que je ne ressens pas vos questions comme une remise en cause du piétonnier. Il ne faut pas sous-estimer l'arrivée de ce piétonnier : c'est historique pour Bruxelles, au vu de son impact, de son

totale impact van de voetgangerszone en dus niet alleen haar impact op voetgangers, fietsers en automobilisten.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Er moet samen met de fietsersverenigingen naar een oplossing voor het probleem gezocht worden. Het was de bedoeling om zowel voor voetgangers als voor fietsers een aangenaam stadscentrum tot stand te brengen. Dat dacht ik toch.

Ik hoop dat Brussel een andere visie op de zwakkere verkeersdeelnemers koestert dan Antwerpen, waar voetgangers en fietsers in een affichecampagne van allerlei verkeersovertredingen beschuldigd worden (niet gebruikmaken van het zebrapad, door het rood rijden...). De fietsers moeten in het nieuwe Brusselse stadshart absoluut hun plaats kunnen innemen. Bovendien is het absoluut wenselijk dat mensen zich te voet of met de fiets naar de vele evenementen in het stadscentrum begeven.

De alternatieve parallelwegen blijken niet te volstaan en zijn voor de minder assertieve fietsers zeker geen geschenk. Zo komt een fietser onder meer in de Lombardstraat geregeld in een soort van ravijn terecht, tussen een muur van bussen aan de ene en van vrachtwagens aan de andere kant.

Het plan moet bijgestuurd worden, zodat fietsers de centrale autovrije stadsdelen zo veel mogelijk kunnen gebruiken. Welke richtlijnen heeft de politie gekregen? Stapvoets verkeer aan 5 tot 6 km/u is voor een fietser geen haalbare kaart, maar 30 km/u is dan weer niet nodig. Hoe zal de minister ervoor zorgen dat de fietsers zich vlot, met een snelheid van 10 tot 15 km/u, door de stad kunnen bewegen?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Ik beschouw uw vragen niet als kritiek op de voetgangerszone, die we vanwege de impact, de omvang en de durf waarvan ze getuigt, als historisch kunnen bestempelen. De stad had nood*

ampleur et de l'audace qu'il implique. La Ville avait besoin de cela. Toutefois, le pouvoir public doit reconnaître que des problèmes demeurent.

Je compare parfois ce piétonnier à une opération, car la ville est un organisme vivant, comme le disait déjà Charles Buls. Après une opération, on va mieux, mais il faut encore traverser la période de convalescence, parfois douloureuse.

Le bruit est problématique, tout comme la propreté l'était au début de la phase de test. Rappelons toutefois qu'une vague de chaleur a posé des problèmes dans de nombreuses autres villes européennes à cette époque. La chaleur a fait affluer une masse de gens qui ont jeté leurs détritiques partout, certes à Bruxelles plus qu'ailleurs. La police me dit qu'en termes de sécurité, la situation n'a par contre pas empiré.

Il est normal que cette vaste opération ne fonctionne pas d'un seul coup, sans problèmes. Nous étions nombreux à craindre pour la mobilité, mais nous pouvons dire jusqu'à présent que la ville a digéré ce changement. Certes, il faudrait peut-être davantage piétonniser le centre, et le ring entre la Porte de Ninove et Saintelette est très chargé aux heures de pointe. C'est une question d'infrastructure et il est logique que le trafic se concentre à cet endroit.

Je suis assez optimiste pour la suite, même si l'on rencontre souvent des contradictions : certains trouvent qu'il y a trop d'activités, d'autres pas assez. Nous verrons ce que nous réserve l'hiver, qui est un autre moment important à gérer.

Par ailleurs, le moment est historique pour une autre raison que la mobilité : la Ville et la Région sont partenaires dans ce projet. Il ne s'agissait pas de diktats imposés par la Ville de Bruxelles. Les deux entités ont collaboré tout au long du processus, même si elles n'étaient pas toujours d'accord. C'est sans doute la première fois depuis longtemps que, dans un dossier aussi concret, la Ville et la Région travaillent si bien ensemble.

Mais ce n'est pas tout, car pour la première fois dans cette ville-région, la piétonnisation d'une zone ne cible pas uniquement une frange de la population bien éduquée, blanche et souvent néerlandophone. Il faut dire les choses comme elles sont !

aan zo'n zone, maar de overheid moet erkennen dat niet alle problemen van de baan zijn.

Een stad is een levend organisme en de invoering van een voetgangerszone kan je vergelijken met een operatie, waarna een herstelperiode nodig is.

Er is inderdaad lawaaioverlast, en in de beginfase was er ook een probleem met de openbare netheid. Een massa mensen kwam naar de voetgangerszone en liet overal afval achter, maar volgens de politie was er niet meer onveiligheid dan voorheen.

Het is normaal dat zo'n verandering een aantal problemen veroorzaakt. Veel mensen waren bang voor ernstige mobiliteitsproblemen, maar de stad heeft de wijziging goed verteerd. Misschien moet de voetgangerszone in het centrum nog uitgebreid worden, en de Kleine Ring tussen de Ninoofsepoort en Saintelette is tijdens de spits overbelast, maar het is logisch dat daar veel verkeer samenkomt.

Ik zie de toekomst rooskleurig in, zelfs al zijn de meningen verdeeld: sommigen vinden dat er te veel activiteiten plaatsvinden in de voetgangerszone, voor anderen is het niet genoeg. We zullen zien wat de winter brengt.

De voetgangerszone is ook om een andere reden historisch te noemen: de stad en het gewest zijn partners in het project en hebben voor het eerst sinds lange tijd constructief samengewerkt.

Bovendien is de voetgangerszone de eerste die er niet alleen voor een goed opgeleid, blank en vaak Nederlandstalig deel van de bevolking kwam.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes lijkt mijn woorden niet goed te begrijpen. Misschien voelt ze zich aangesproken?

(Glimlachjes)

Heel lang was het eerder een blanke middenklasse die in deze stad de voetgangerszone bepleitte.

(verder in het Frans)

Het is het eerste stadsproject in Brussel dat wordt gesteund door alle lagen van de bevolking. Het maakt me gelukkig dat bijvoorbeeld Brusselse Marokkanen op hun paasbest naar het centrum

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes ne semble pas bien comprendre mes propos. Peut-être se sent-elle visée ?

Il y a très longtemps, c'était plutôt une classe moyenne blanche qui plaidait en faveur de la zone piétonne.

(poursuivant en français)

Et pour la première fois dans cette ville, toutes les tranches de la population, et le Bruxelles populaire, se sont approprié le projet et l'apprécient. Mon émotion est aussi venue en voyant les Marocains bruxellois s'habiller de leurs plus beaux vêtements pour venir au centre et dire "c'est aussi notre ville". Et cela vaut aussi pour les Congolais bruxellois, les Turcs bruxellois... C'est devenu le vrai Bruxelles !

(Remarques de M. Temiz)

Il ne faut pas nier les faits. Il faut ouvrir le débat, aller dans les réunions. C'est une révolution sociologique, une bonne évolution, que nous avons pu constater.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- C'est juste, et j'espère que cela va continuer.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui ! Et je pense que c'est le grand avantage de ce piétonnier : il est devenu quelque chose que tout le monde embrasse. Par contre, certains n'aiment pas cela.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Donc, en fait, les gens qui sont contre le piétonnier sont contre la multiculturalité ?

M. Pascal Smet, ministre.- Mais je n'ai pas dit cela ! Votre réaction montre que vous refusez parfois de reconnaître la réalité. Moi, je reconnais la réalité et je dis que nous vivons une bonne évolution, qui va dans le bon sens et donne ce sentiment que la ville appartient à tout le monde. C'est l'une des grandes réussites sociologiques de cette piétonnisation. Qui aurait pensé que le PTB et moi-même mènerions un combat commun !

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- C'est

komen en zeggen dat Brussel ook hun stad is. Hetzelfde geldt voor Brusselse Congolezen, Turken enzovoort.

(Opmerkingen van de heer Temiz)

We mogen het debat niet uit de weg gaan. We zijn getuige van een sociologische revolutie.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).
(in het Frans).- *Dat klopt en ik hoop dat die evolutie zich blijft voortzetten.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Inderdaad. Ik denk dat het grote voordeel van de voetgangerszone erin bestaat dat ze algemeen gedragen wordt, al zijn er ook tegenstanders.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Wilt u zeggen dat mensen die tegen de voetgangerszone zijn zich tegen de multiculturele samenleving kanten?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat heb ik toch niet gezegd! Uit uw reactie blijkt dat u de realiteit niet altijd onder ogen wilt zien. Ik erken de realiteit en ik zeg dat de dingen de goede kant opgaan en dat het gevoel ontstaat dat de stad van iedereen is. Dat is het grote sociologische succes van de voetgangerszone. Wie had ooit gedacht dat PTB*PVDA-GO! en ik nog ooit een gemeenschappelijke strijd zouden voeren?*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).

très intéressant. Mais ma crainte, vis-à-vis des couches populaires de Bruxelles, c'est que le piétonnier se transforme en autre chose.

M. Pascal Smet, ministre.- J'entends bien que vous craignez un phénomène de gentrification. Il faut cependant admettre que la qualité de l'offre sur les boulevards centraux doit être améliorée, même si je partage votre avis : le centre-ville doit rester accessible à tous et pas seulement aux riches ou aux touristes, dans un phénomène de "barcelonisation".

Il existe des groupes de travail communs entre la Ville et la Région pour la communication, d'une part, et le suivi de la mobilité, d'autre part. Ils se réunissent au début de chaque semaine, mais ce sera bientôt chaque mois. Une réunion aura lieu prochainement avec le bourgmestre, Els Ampe en tant qu'échevine de la Mobilité, moi-même représentant la Région et les membres du groupe de travail chargés d'évaluer la situation actuelle.

À l'occasion de ces réunions, nous analysons toutes les données et constats en notre possession. La question de savoir s'il faut intervenir dès à présent se pose également, même si nous avons toujours dit que l'évaluation n'aurait lieu qu'au terme de la période test de huit mois.

La STIB ne m'a pas fait état de problèmes réellement majeurs, qui nécessiteraient une intervention immédiate. C'est dans le cadre de ce groupe de travail que l'on prendra des décisions ensemble, de façon consensuelle.

À propos des cyclistes, un problème se pose effectivement, mais il convient de le relativiser. En été, une communication a été faite et la police a insisté pour inclure un paragraphe sur un problème qui ne pouvait pas être nié : certains cyclistes ne respectaient pas les autres usagers du piétonnier.

Tout un chacun qui a foulé le sol du piétonnier a pu le constater : certains cyclistes roulent très vite, alors qu'ils partagent l'espace public avec d'autres utilisateurs. Or, il existe un Code de la route, que ni la Ville ni la Région n'ont inventé. Et l'article 22sexies du Code de la route précise que dans une zone piétonne, il faut circuler à l'allure du pas.

(in het Frans).- *Kan best zijn, maar ik vrees dat de voetgangerszone in een richting evolueert waar het gewone Brusselse volk niet veel aan heeft.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat u bang bent voor gentrificatie, maar u moet toch toegeven dat de centrumlanen moeten worden opgeknapt. Toch ben ik het met u eens dat het centrum van de stad voor iedereen bestemd moet zijn, niet alleen voor rijken of toeristen.*

Het Brussels Gewest en de stad Brussel plegen wekelijks overleg in werkgroepen. Binnenkort komt er een vergadering met de burgemeester van Brussel, schepen van Mobiliteit Els Ampe, ikzelf als vertegenwoordiger van het gewest en de leden van de werkgroep die belast zijn met de evaluatie van de huidige situatie.

Misschien is het beter dat we nu al maatregelen nemen voor de voetgangerszone, ook al hebben we steeds gezegd dat de evaluatie er pas na de testperiode van acht maanden zou komen. De MIVB heeft geen grote problemen gemeld die dringend moeten worden opgelost. De beslissingen zullen dus gemeenschappelijk genomen worden in de werkgroep.

Bepaalde fietsers respecteren de andere gebruikers van de voetgangerszone niet en fietsen veel te snel in de voetgangerszone, terwijl het verkeersreglement bepaalt dat er in een voetgangerszone stapvoets moet worden gereden.

Wat is stapvoets? De politie zegt dat fietsers een proces-verbaal krijgen als ze andere weggebruikers in gevaar brengen. Ik fiets zelf door de centrale lanen naar het werk. Er is veel volk op pad en je moet uiterst aandachtig blijven. Bij mooi weer moet je 's middags extra aandachtig zijn, zeker in de Kleerkoperstraat. Soms is het er zo druk dat je er niet kunt fietsen. Het is allemaal een kwestie van respect en gezond verstand.

De burgemeester van de stad Brussel is tegen fietspaden op de centrale lanen. Ik ben er ook geen voorstander van, want ze leiden geheid tot ongevallen. Bovendien is het ook moeilijk om daar fietspaden aan te leggen.

(verder in het Nederlands)

Qu'est-ce que l'allure du pas ? La police répond qu'elle verbalise lorsque la situation personnelle d'un autre usager est mise en danger. Je suis moi-même cycliste et j'emprunte les boulevards centraux pour me rendre au travail. Il y a du monde sur la route et une attention accrue est de mise, même s'il n'est pas question de foule qui empêche de rouler. À deux heures de l'après-midi, quand il fait beau, il faut par contre rouler lentement et redoubler d'attention. C'est le cas notamment rue des Fripiers. Parfois, il faut même descendre de vélo, car la foule est trop dense. C'est une question de respect entre les usagers, piétons et cyclistes.

Un journaliste a interrogé un policier pour savoir ce qu'était l'allure du pas. Il a répondu qu'elle était de 10km/h pour les voitures et de 6km/h pour les cyclistes. C'est étrange ! Le Code de la route s'applique de manière égale à tous. Ce débat s'est tenu aux Pays-Bas également. J'y reviendrai.

Ce que j'ai compris de l'intervention de la police, c'est qu'il s'agit d'une question de respect et de bon sens. Un cycliste peut rouler plus vite quand il y a peu de monde, tout en faisant preuve d'attention. Quand il y a plus de monde, il doit ralentir, et quand la foule devient dense, il doit descendre de vélo. C'est cela, le partage de l'espace public.

Le bourgmestre de la Ville de Bruxelles est contre les pistes cyclables sur les boulevards centraux. Je n'y suis pas non plus favorable, car c'est la voie toute tracée vers les accidents. Certains cyclistes vont penser que la piste leur est réservée et si un enfant y joue, il risque de se faire renverser. C'est très compliqué d'organiser ces pistes cyclables. On ne va tout de même pas les surélever ! Il faut y réfléchir consciencieusement.

(poursuivant en néerlandais)

Il est temps de mettre en pratique le partage de l'espace. C'est une question de respect. Il est très difficile d'aménager des pistes cyclables sur les boulevards centraux.

(poursuivant en français)

Doit-on aller vers une zone de rencontre ? L'inconvénient d'une telle zone, c'est que les voitures y sont autorisées, ce qui est incompatible avec le piétonnier. Nous ne pouvons pas autoriser les voitures à circuler à cet endroit.

Is iedereen niet lange tijd voor een 'shared space' geweest? Welnu, op het moment dat die idee wordt uitgevoerd, moet men bereid zijn om de ruimte ook effectief te delen. Dat is een kwestie van respect. Fietspaden aanleggen in de centrumlanen, is volgens mij zeer moeilijk.

(verder in het Frans)

In Nederland is er ook een debat gevoerd over stapvoets rijden. In eerste instantie betekende dat 6 km/u, maar de Nederlandse Raad van State bepaalde later dat fietsers 15 km/u mogen rijden. Zoiets moet hier ook gebeuren. Ik zal die kwestie bespreken met staatssecretaris Debaets.

Zouden we daarover geen akkoord kunnen sluiten met de politiezones? Ik ben het met u eens: 6 km/u is amper snel genoeg om je evenwicht op de fiets te bewaren en dus te traag. Een snelheid van 15 km/u lijkt me een goed compromis. Fietsers moeten welkom blijven op de centrale lanen en in de Zuidstraat.

(verder in het Nederlands)

Momenteel zijn er fietsstroken op de weg geschilderd, maar uiteindelijk komen er afgescheiden en verhoogde fietspaden. Dat zal tot meer comfort leiden. Het komt er eigenlijk op neer dat er een goed evenwicht gevonden moet worden.

Over mogelijke verbeteringen zal er nog overleg volgen met de fietsersverenigingen, maar een fietspad aanleggen op de centrale lanen lijkt me sowieso geen goed idee. Er zouden onmiddellijk problemen rijzen.

(verder in het Frans)

Het is een kwestie van respect en gezond verstand. Bij grote drukte moet je langzaam rijden. Als er weinig voetgangers zijn, kan het wat sneller.

Ik pleit voor wederzijds respect: voetgangers moeten de nachtrust van buurtbewoners respecteren, wandelaars mogen hun troep niet op straat gooien en fietsers moeten voetgangers respecteren. Het zal wat tijd vergen, maar de aanwezigheid van de politie en de heraanleg van de openbare ruimte zullen een goede invloed hebben.

J'ai découvert que le débat sur l'allure du pas avait également eu lieu aux Pays-Bas. Au début, on y a aussi parlé d'une allure de 6km/h, mais le Conseil d'État néerlandais a finalement décrété que la vitesse autorisée pour les vélos serait de 15 km/h.

Il nous faut évoluer vers une position semblable. J'ai demandé à mes collaborateurs d'évaluer si une telle disposition est conforme et je dois en discuter avec Bianca Debaets, qui est compétente en la matière à Bruxelles.

Ne pourrait-on pas se diriger, en accord avec les zones de police, vers une interprétation allant dans ce sens ? Je suis d'accord avec vous : une allure de 6km/h permet tout juste à un cycliste de conserver l'équilibre, tandis que 15km/h me semble être un bon compromis.

Les cyclistes doivent pouvoir continuer à emprunter les boulevards centraux, comme la rue du Midi. Celle-ci est d'ailleurs moins fréquentée et il m'arrive de l'emprunter. N'oublions pas non plus que les zones de desserte sont entourées de pistes cyclables qui, à l'avenir, seront surélevées.

(poursuivant en néerlandais)

Il faut trouver le bon équilibre.

Les améliorations à apporter doivent encore être discutées avec les associations cyclistes, mais aménager une piste cyclable sur les boulevards centraux ne me semble pas une bonne idée.

(poursuivant en français)

Je pense que c'est une question de respect et de bon sens. Quand il y a beaucoup de monde, vous roulez plus lentement ; quand la voirie est moins fréquentée, vous roulez un peu plus vite. Je ne pense pas que la police verbalisera pour autant. Mais certaines personnes ne respectent pas ces principes. Il arrive même que des cyclistes soient renversés par d'autres cyclistes !

Le défi, c'est le respect mutuel : le piéton qui respecte le sommeil du riverain ; le promeneur qui respecte la propreté ; le cycliste qui respecte le piéton. C'est cet équilibre que nous devons trouver. Cela prendra sans doute un peu de temps, mais la présence policière peut y contribuer. Le réaménagement de l'espace public va également

beaucoup changer les choses, notamment lorsque les jardinières des arbres disparaîtront.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Nous vivons dans la même ville mais, manifestement, nous n'y voyons pas les mêmes choses. Je suis parfois étonné de votre vision assez romantique, voire parfois surréaliste, de la réalité.

Sans rouvrir le débat sur les conséquences du piétonnier en termes de mobilité, on connaît les reports de trafic sur la Petite ceinture. Le piétonnier n'a pas été intégré dans un plan régional global visant la diminution de la pression automobile. Nous sommes mis devant le fait accompli et nous avons l'impression que la Région court derrière les desiderata du collège de la Ville de Bruxelles : quand une échevine déclare qu'il y aura une piste cyclable et que non seulement ladite piste n'est pas créée, mais qu'en plus les cyclistes sont verbalisés, avouez que cela a de quoi étonner.

Par ailleurs, le piétonnier ne rend pas tout le monde heureux. Les personnes âgées qui habitent rue Van Artevelde, du côté de la Porte d'Anderlecht, n'ont plus de liaison directe en transport public pour rejoindre le centre. Elles font circuler une pétition. Les habitants de la rue Philippe de Champagne, qui était piétonne et est désormais rouverte à la circulation, font de même.

L'asbl Garance dénonce un problème d'insécurité pour les femmes sur le piétonnier, ce qui mérite d'être analysé. Des aménagements sont prévus. En quoi amélioreront-ils la sécurité des femmes et des autres usagers ? Le déplacement à vélo est un bon moyen d'augmenter le sentiment de sécurité pour les femmes.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai admis que beaucoup de problèmes restaient à résoudre. J'ai même utilisé le terme "douleur", qui n'a rien de romantique. Je trouve votre raisonnement étrange. Quelle est votre alternative ?

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- La ville est un organisme vivant, qui parfois souffre, comme vous le dites. C'est aussi un écosystème et il y a

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- Wij wonen in dezelfde stad maar zien blijkbaar andere dingen. Ik ben verbaasd over uw romantische en soms surrealistische kijk op de zaak. Iedereen weet dat het autoverkeer zich van het centrum naar de Kleine Ring heeft verplaatst. De voetgangerszone is niet opgenomen in een ruimer gewestelijk plan om het autoverkeer terug te dringen. We staan nu voor een voldongen feit en hebben de indruk dat het Brussels Gewest naar de pijpen van het Brusselse stadsbestuur danst.

Niet iedereen is tevreden met de voetgangerszone. Senioren die in de Arteveldestraat wonen, ter hoogte van de Anderlechtsepoort, en geen rechtstreekse toegang meer hebben tot het openbaar vervoer, laten een petitie rondgaan. Hetzelfde geldt voor de inwoners van de Philippe de Champagnestraat. Die straat was vroeger autovrij, maar nu niet meer.

De vzw Garance kaart een onveiligheidsprobleem voor vrouwen aan in de voetgangerszone. De voetgangerszone wordt opnieuw aangelegd. Zal de veiligheid voor vrouwen en andere gebruikers daardoor verbeteren?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Ik heb toegegeven dat er nog veel problemen moeten worden opgelost. Dat lijkt me niet romantisch. Welk alternatief stelt u voor?

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- De stad is een levend organisme dat soms inderdaad ziek is. Het gebrek aan gemengde

d'ailleurs une très bonne conférence à ce sujet à 18h. C'est en opposition complète avec la spécialisation que nous propose la Ville de Bruxelles, soutenue par le gouvernement. La monofonctionnalité prévue dans le centre-ville que représente la desserte pour les touristes et les commerces n'est pas compatible avec l'organisme vivant que vous appelez de vos vœux, ni avec l'écosystème complexe qu'est la ville.

Nous n'allons cependant pas faire ici un débat philosophique sur la vision de la ville, car nous tomberons difficilement d'accord. Je reviens au sujet qui nous occupe. Il y a une ouverture : nous allons interpréter le Code de la route et fixer l'allure du pas que doivent respecter les cyclistes à 15km/h, comme aux Pays-Bas. C'est très bien, mais il y a peut-être aussi moyen de ne pas sanctionner tous les cyclistes pour les dérives de certains.

Je prendrai un exemple automobile, qui parlera sans doute à davantage de personnes. C'est comme si, parce que quelqu'un roule à 140km/h sur l'autoroute, on mettait les autoroutes en zone 30. Il est possible d'aménager une balise claire de pistes cyclables sur les boulevards du centre, sans que cela ne devienne une autoroute cycliste. On peut tracer facilement les pistes avec de la peinture au sol.

M. Pascal Smet, ministre.- On fera une piste cyclable tout simplement en traçant des lignes blanches au milieu du boulevard, ce sera beau !

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Pourquoi pas ? Je vous enverrai une série d'exemples d'aménagements de ce type, notamment aux Pays-Bas que vous aimez citer, permettant une cohabitation plus pacifique qu'aujourd'hui, où l'on doit se déplacer au jugé.

J'entends votre volonté de trouver une solution. C'est très bien, mais j'attire votre attention sur un problème légal : le caractère interprétatif et arbitraire, et donc subjectif, de la sanction infligée au cycliste par un policier qui observe quelqu'un se déplacer. C'est délicat, car il est difficile d'observer l'infraction de manière strictement légale.

Je suis d'accord avec vous : une zone de rencontre induirait davantage de voitures autorisées, ce n'est

functies in de voetgangerszone, die men enkel voor toeristen en winkels wilt voorbestemmen, sluit niet aan bij uw visie op de stad als levend organisme. Maar we gaan hier geen filosofisch debat voeren over de visie op de stad.

Er geldt een snelheidsbeperking voor fietsers in de voetgangerszone. Waarom moeten alle fietsers gestraft worden voor het losbandige gedrag van enkelen? Dat is net alsof je de snelheid op autosnelwegen tot 30 km/u zou begrenzen omdat één bestuurder 140 km/u rijdt. Fietspaden kunnen duidelijk worden afgescheiden op de centrale lanen zonder dat het racebanen worden. Een likje verf volstaat daarvoor.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wilt u soms dat we met witte verf fietsstroken afbakenen in het midden van de centrale lanen? Dat ziet er toch niet uit?*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Waarom niet? Ik zal u wat voorbeelden sturen. Onder meer uit Nederland, een land dat u graag als voorbeeld aanhaalt.*

Ik begrijp dat u een oplossing wilt vinden. Er is echter een wettelijk probleem, namelijk de arbitraire manier waarop politieagenten fietsers in de voetgangerszone aanpakken. Het is moeilijk om objectief vast te stellen of fietsers een overtreding begaan.

Ik had het over het Fietsplan. Welnu, in de voetgangerszone is de heraangelegde weg niet meer volledig toegankelijk voor fietsers. De situatie voor fietsers op de centrale lanen is er dus op achteruitgegaan. Daarvoor moet een structurele

donc pas une très bonne idée. Dans l'intervalle - et je vous ai cité un extrait du Plan vélo -, la voirie réaménagée n'est plus 100% cyclable. Il s'agit donc d'une détérioration des conditions de circulation cycliste sur les boulevards du centre. Des solutions structurelles doivent être trouvées, au-delà de la limitation à 15km/h et de la non-verbalisation.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je rejoins mon collègue Arnaud Pinxteren sur beaucoup de points. Sans viser particulièrement le ministre Smet, je pense qu'il y a incontestablement une crispation autour de ce piétonnier, qui rend la communication difficile.

À la lecture de ce qui s'écrit autour et à l'entour de ce piétonnier, y compris sur les réseaux sociaux, qui se sont déchaînés dans un sens ou dans l'autre ces derniers mois, il m'apparaît que la puissance publique devrait davantage reprendre la main pour calmer le jeu.

Il me semble qu'aujourd'hui, nous sommes dans une dynamique très conflictuelle. La puissance publique considère qu'elle a raison et que les associations et le public ne comprennent rien. C'est possible, mais ne pourrait-on pas développer une communication plus empathique, impliquant tout le monde, en ce compris le milieu cycliste, les habitants, l'asbl Garance et les riverains de la rue Philippe de Champagne ?

Sans une communication aussi frontale, les choses seraient sans doute mieux comprises et mieux évaluées. Je n'accuse pas forcément la Région d'avoir une telle attitude. Je ne veux pas polémiquer, mais il me semble simplement important de se rappeler que tout acte posé par la puissance publique doit s'inscrire dans une pédagogie. Si l'on veut que les gens adhèrent à des idées et à des concepts, et se réapproprient la ville, il faut accompagner le processus.

M. Pascal Smet, ministre.- Je pense en effet qu'il faut développer davantage la concertation.

- *Les incidents sont clos.*

(M. Willem Draps, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

oplossing worden gevonden. Het volstaat niet om een maximumsnelheid van 15 km/u in te voeren voor fietsers en ze niet langer op de bon te zetten.

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

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Ik ben het over veel zaken eens met de heer Pinxteren. Er heerst wel degelijk veel ongenoegen over de voetgangerszone.*

Onder meer op de sociale media wordt er heftig gediscussieerd over de voetgangerszone. De overheid vindt dat ze gelijk heeft en dat de burgers en de verenigingen er niets van snappen. Zelfs als dat zo is, moeten we op een meer empathische manier communiceren, zowel met de fietsers als met de inwoners, de vzw Garance en de bewoners van de Philippe de Champagnestraat.

Als er minder rechtlijnig werd gecommuniceerd, zouden de mensen wellicht beter begrijpen wat de overheid van plan is. Ik beschuldig niemand, maar vind dat de overheid zich op een pedagogisch verantwoorde manier moet opstellen. Als ze wil dat mensen bepaalde ideeën en concepten aanvaarden en zich de stad eigen maken, moet ze dat proces begeleiden.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik vind ook dat er meer overleg moet komen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

(De heer Willem Draps, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

ET À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

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

concernant "l'annonce du ministre-président d'un recours au privé pour financer le métro Nord".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Cette interpellation se base sur une interview du ministre-président, laquelle a été renforcée par une seconde interview d'un membre du gouvernement, M. Gosuin, qui confirmait mes craintes. Le ministre-président annonçait donc, dans son interview de rentrée, que le gouvernement étudiait l'introduction du secteur privé dans le financement de l'extension du réseau de métro. M. Gosuin, quant à lui, parlait clairement, dans ce cadre, d'une formule de partenariat public-privé (PPP).

Cette annonce était inquiétante à deux points de

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

EN TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

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

betreffende "de aankondiging van de minister-president om een beroep te doen op de privésector om de metro Noord te financieren".

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

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Aanleiding voor deze interpellatie zijn twee interviews, één met de minister-president en één met minister Gosuin, waarin sprake was van een mogelijke samenwerking met de privésector voor de financiering van de metro-uitbreiding.

Uit vorige ervaringen is gebleken dat publiek-private samenwerkingen de overheid vaak veel geld kosten en soms zelfs het openbaar karakter van de dienstverlening in het gedrang brengen. Zo hebben we met Aquiris gezien dat als de privépartner zegt dat de afgesproken middelen niet

vue.

D'une part, les expériences passées incitent à penser que ce type de montage financier s'avère coûteux pour le pouvoir public, quand il n'attente pas carrément au caractère de service public de celui-ci. L'épisode Aquiris devrait pourtant avoir servi de leçon pour notre Région : quand la partie privée se déclare incapable de faire face à ses obligations avec les moyens initialement prévus, le public est fort dépourvu. Mais le gouvernement serait tout aussi bien inspiré de se pencher sur la désastreuse expérience londonienne de Metronet qui, selon un rapport de la cour de comptes britannique, a fait perdre 400 millions de livres sterling aux pouvoirs publics sur un contrat de 2 milliards. Ce n'est pas un détail.

Plus proche de nous, en matière de transports publics, rappelons-nous de la fameuse expérience du Diabolo, qui concernait le creusement d'un petit bout de tunnel. Aujourd'hui, non seulement la SNCB est obligée d'assurer une desserte inamovible d'un certain tronçon de son réseau - qu'elle ne peut donc plus réorganiser à sa convenance et où elle ne peut ponctionner de train, même s'il en manque ailleurs, puisqu'elle est tenue par contrat d'assurer une desserte minimum ou précise -, mais il y a aussi la fameuse redevance Diabolo qui augmente et ne fait plaisir à aucun usager.

Enfin, on le sait moins mais tout usager de la SNCB qui achète son ticket voit ponctionner 0,5% du prix pour se priver du PPP qui a, in fine, juste rempli l'obligation de creuser un bout de tunnel.

On a donc pu entendre, dans notre enceinte, les trois CEO du groupe SNCB et Infrabel exprimer leurs regrets en affirmant que cela ne se reproduirait plus. Qui vivra, verra, mais il y a de quoi s'inquiéter d'autant que, dans la littérature relative au PPP et les recherches menées dans des pays rompus à ces techniques, comme le Canada, on conclut systématiquement que les pouvoirs publics y perdent.

L'autre inquiétude porte sur la capacité des pouvoirs publics à financer ce chantier que je considère comme pharaonique, avec des tunnels à moins 40 mètres de profondeur. On a fait un choix tunnelier qui implique des stations cathédrales.

meer volstaan om de verbintenissen na te komen, de overheidspartner vrij machteloos staat.

Of neem het fameuze Diaboloproject. Door de bouw van dat kleine stuk tunnel is de NMBS vandaag niet alleen verplicht een minimale dienstverlening op dat stuk van haar netwerk te handhaven, maar moeten de reizigers bovendien een toeslag betalen.

Er zijn dus heel wat voorbeelden waaruit blijkt dat de overheid in publiek-private samenwerkingen steevast de verliezende partij is. Bepaalde landen, zoals Canada, zijn er overigens al van teruggekomen.

De vraag is echter ook of de overheid wel in staat is om een dergelijk faraonisch project te financieren, met tunnels van meer dan veertig meter diep.

Wat zal het project uiteindelijk kosten? Is de kostprijs nog opgelopen sinds de laatste ramingen?

Zijn er nieuwe elementen opgedoken die een publieke-private samenwerking verantwoordt? In 2010 interpelleerde ik mevrouw Grouwels nadat mevrouw Onkelinx, die toen voor Beliris verantwoordelijk was, had meegedeeld dat het onmogelijk was een uitbreiding van de metro te financieren zonder de hulp van een consortium. Wij werden toen min of meer gerustgesteld, maar vandaag blijkt dat mijn vrees terecht was.

Hoe zit het nu precies? Is men bij het begin niet volledig eerlijk geweest of is het begrotingsplaatje ondertussen veranderd, langs overheidskant of door een sterke stijging van de kostprijs, waardoor een publiek-private samenwerking noodzakelijk wordt?

Welke vormen van publiek-private samenwerking onderzoekt de regering?

Hoeveel zou de inbreng van de privépartner bedragen?

Een van de voornaamste redenen om voor een publiek-private samenwerking te kiezen is het feit dat de retributie, die doorgaans gedurende verschillende decennia moet worden betaald, buiten de overheidsschuld kan worden gehouden. Europa trekt die handelswijze echter alsmaar meer

À quel montant ce chantier est-il évalué aujourd'hui ? Ce montant a-t-il évolué depuis les dernières estimations communiquées ?

Je voudrais savoir si de nouveaux éléments sont apparus qui permettent de justifier la piste du PPP ouvertement mise sur la table ? En 2010, j'avais interrogé Mme Grouwels après avoir été inquiétée par une interview de Mme Onkelinx, alors en charge de Beliris au niveau fédéral, qui évoquait l'incapacité de financer l'extension du métro Nord sans faire appel à un consortium. Elle affirmait, à l'époque, que Beliris ne suffirait pas à couvrir les frais de chantier. On m'a ensuite plus ou moins rassurée.

Il semblerait aujourd'hui que mes inquiétudes étaient fondées. J'aimerais savoir ce qu'il en est.

A-t-on manqué de franchise dès le départ, en se refusant à évoquer une incapacité de financer un tel chantier dans notre Région, rendant inéluctable la piste du PPP ? Ou bien des évolutions budgétaires - au niveau des moyens publics ou du coût du chantier qui aurait explosé - justifient-elles qu'on parle de ce PPP ?

Quels types de PPP sont-ils à l'étude au niveau du gouvernement ? Il en existe plusieurs formules et il serait donc intéressant de connaître le cadre dans lequel nous évoluons.

Quel est le montant dont nous parlons pour cette intervention du secteur privé ?

Enfin, la tendance des autorités européennes à rapatrier les PPP dans le périmètre de la dette publique est-elle intégrée à ce choix ? Nous savons que l'une des principales sources de motivation du PPP est le fait que celui-ci permet de ne pas inscrire la redevance - qui sera payée en général pendant des décennies - au sein de la dette publique. Cette opération est de plus en plus remise en cause au niveau européen, et il serait donc dommage que la Région se lance dans une aventure fort périlleuse qui, au final, ne lui apportera pas le bénéfice escompté par certains.

Discussion

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

in twijfel. Heeft de regering daarmee rekening gehouden?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

M. Boris Dillière (MR).- L'annonce du ministre-président concernant cet appel du secteur privé dans le financement du nouveau métro nous renvoie à la question des sources de financement des transports publics.

Au sein de cette commission, vous aviez vous-même déclaré que le rythme d'investissement actuel ne suffirait pas à répondre à la demande croissante des usagers. Nous sommes du même avis. Le pouvoir public ne peut pas tout faire dans les grands projets d'infrastructure. La sortie du ministre-président démontre bien les limites de cette logique qui est difficilement soutenable sur le plan budgétaire.

D'après nos informations, les sources de financement des projets d'investissement des transports publics se classeraient en quatre catégories :

- la voie de remboursement ou de dotation de la Région ;
- le remboursement par des tiers. À ce titre, l'organe fédéral Beliris a encore dernièrement consenti davantage d'efforts dans le financement de la ligne de métro nord ;
- la voie d'emprunt ;
- les partenariats public-privé (PPP).

Cela fait un certain temps que nous demandons un élargissement des sources de financement, notamment ce recours plus important aux PPP pour financer les investissements. Nous plaignons également pour un appel à l'épargne publique et au recours à la Banque européenne d'investissement (BEI).

Qu'en est-il des sources de financement du transport public ? La diversification des sources de financement est-elle à l'ordre du jour ? Quelles pistes de financement envisage-t-on ? Lesquelles avez-vous retenues ou écartées, et pourquoi ?

Enfin, avez-vous étudié la possibilité d'ouvrir le financement de la nouvelle ligne de métro au financement participatif ? Si non, pourquoi ?

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

De heer Boris Dillière (MR) *(in het Frans)*.- *U hebt binnen deze commissie zelf verklaard dat het huidige investeringstempo in het openbaar vervoer niet tegemoet kan komen aan de toenemende vraag van de gebruikers. De overheid kan inderdaad niet volledig opdraaien voor de grote infrastructuurprojecten.*

Volgens onze gegevens zouden de financieringsbronnen voor investeringsprojecten voor het openbaar vervoer in vier categorieën worden ingedeeld:

- *terugbetaling door of dotatie van het gewest;*
- *terugbetaling door derden; in dat opzicht leverde Beliris onlangs nog extra inspanningen bij de financiering van de metrolijn Noord;*
- *lening;*
- *publiek-private samenwerkingen (PPS).*

We vragen al enige tijd om een uitbreiding van de financieringsbronnen, en pleiten tevens voor een oproep op het spaarwezen en een beroep op kredieten van de Europese Investeringsbank (EIB).

Werkt u aan de diversificatie van de financieringsbronnen voor het openbaar vervoer? Welke financieringsmogelijkheden overweegt u en welke sluit u uit, en waarom?

Hebt u de mogelijkheid bestudeerd om de financiering van de nieuwe metrolijn open te stellen voor participatieve financiering? Indien niet, waarom niet?

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Nous pouvons tous être d'accord avec l'intervention de Mme Delforge sur l'annonce du PPP pour la construction de la ligne de métro nord. Il existe de nombreux exemples dans ce PPP qui montrent que cela coûte plus cher tant aux pouvoirs publics qu'aux usagers. L'exemple du Diabolo est le plus marquant. En utilisant ce train pour se rendre à l'aéroport, on paie une redevance qui ne cesse d'augmenter. Ce n'est pas une piste à suivre. Ou alors va-t-on inscrire sur le ticket de métro cette taxe privée comme la taxe Diabolo l'est sur les billets de train ?

Le service public doit garder sa mission de service à la population et n'être en aucun cas un moyen pour une société privée de se faire des profits. Si la Région n'a pas d'argent pour financer le développement des transports, il faut se demander pourquoi. La Région bruxelloise est la troisième région la plus riche d'Europe, comment est-il possible qu'elle ne soit pas capable d'investir massivement dans ses transports publics quand d'autres villes le font ?

Augmenter les tarifs des transports publics est la meilleure publicité pour l'usage de la voiture. Toutes les discussions en commission nous mènent à la conclusion qu'une diminution de la pression automobile passe par les transports publics et la baisse de leurs tarifs.

Le PPP n'est pas la bonne solution. Quand je siégeais au conseil d'entreprise de la STIB, le contrat de gestion élaboré sous l'ancienne législature envisageait la piste du PPP pour le projet de construction du dépôt de trams Marconi, mais la direction voulait laisser tomber cette piste car cela coûtait trois fois plus cher. J'espère, monsieur le ministre, que vous suivrez la politique de la direction de la STIB en cette matière et abandonnez l'idée du PPP qui coûte, en moyenne, trois fois plus cher aux usagers et à la Région.

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

M. Pascal Smet, ministre.- La modernisation et l'extension du métro coûtent très cher. Un groupe de travail se penche actuellement sur le calendrier des investissements en fonction des crédits disponibles.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Er zijn tal van voorbeelden die aantonen dat een PPS duurder uitdraait voor zowel de overheid als voor de gebruikers, denken we maar aan Diabolo.*

De overheid moet haar taak als dienstverlener aan de bevolking ernstig nemen en mag in geen enkel geval een middel worden voor een privébedrijf om winst te maken. Indien het gewest geen geld heeft om het openbaar vervoer te financieren, moeten we ons afvragen waarom dat zo is. Het Brussels Gewest is immers de derde rijkste regio van Europa.

Hogere tarieven voor het openbaar vervoer zijn de beste manier om het gebruik van de auto te promoten.

Een PPS is geen goede oplossing. Ze zal de gebruikers en het gewest uiteindelijk immers drie keer zoveel kosten.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De modernisering en uitbreiding van de metro zijn bijzonder duur. Een werkgroep buigt zich op dit moment over het tijdschema van de investeringen op basis van de beschikbare kredieten.*

On a souhaité, conformément à la décision du gouvernement précédent, dont Mme Delforge faisait partie...

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Pas directement, M. le ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- Votre parti, Mme Delforge. Le reste ne me concerne pas, ce sont des problèmes internes à Ecolo.

Par deux fois, Ecolo a décidé l'extension et la modernisation du métro.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- On peut formuler les choses autrement. Dans le cadre d'une négociation, on a laissé passer quelque chose qui n'était pas dans nos compétences.

Pour ma part, puisqu'on est au parlement, je propose que l'on suive la position que j'ai toujours tenue au nom de mon groupe.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous sommes d'accord sur le fait que cela a un coût. Pour le gouvernement, la ligne de métro nord-sud est essentielle pour la mobilité en Région bruxelloise. Il n'y a pas de solution alternative pour offrir un transport en commun de qualité, vu la demande et selon les données géographiques de la ville.

Quand j'ai hérité du dossier, j'ai souhaité objectiver les coûts et les investissements nécessaires. Un groupe de travail a été créé à cet effet. Nous disposons de moyens sous la forme de crédits régionaux et de subsides Beliris, mais ils seront insuffisants pour financer ce projet estimé à 1,2 milliard d'euros.

Nous réfléchissons à la manière de nous procurer lesdits moyens financiers. Un montage de type PPP figure parmi les possibilités à l'étude, mais la nouvelle réglementation européenne est plus stricte et le risque est plus élevé de devoir inscrire intégralement un projet au budget.

D'un autre côté, faire appel à la Banque européenne d'investissement (BEI) pour les emprunts augmenterait notre dette.

Quand tous les éléments du dossier seront connus, nous arrêterons notre choix et le communiquerons.

In overeenstemming met de beslissing van de vorige regering, waartoe mevrouw Delforge behoorde...

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Niet rechtstreeks.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Uw partij, de rest interesseert me niet. Ecolo heeft tot tweemaal toe ingestemd met de uitbreiding en modernisering van de metro.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *We kunnen de zaken ook anders formuleren: tijdens de onderhandelingen hebben we een toegeving gedaan over iets wat niet tot onze bevoegdheid behoort.*

Ik stel voor dat we het standpunt volgen dat ik in naam van mijn fractie altijd heb verdedigd.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Voor de regering is de noord-zuidmetrolijn essentieel voor de mobiliteit. We kunnen geen andere oplossing aanbieden voor kwaliteitsvol openbaar vervoer, gelet op de vraag en de geografische realiteit van de stad.*

Toen ik het dossier in handen kreeg, wilde ik een duidelijk beeld krijgen van de kosten van de noodzakelijke investeringen. Daarom richtte ik een werkgroep op. Onze middelen bestaan uit gewestelijke kredieten en subsidies van Beliris, die niet volstaan om een project van 1,2 miljard euro te financieren.

We denken na over hoe we de nodige financiële middelen kunnen verkrijgen, en een PPS behoort tot de mogelijkheden. De nieuwe Europese regelgeving is echter strenger geworden.

Indien we een beroep moeten doen op EIB-kredieten, neemt onze schuld toe.

Zodra alle elementen van het dossier bekend zijn, zullen we onze keuze bekendmaken.

Ik hoop dat Europa binnenkort zijn koers wijzigt. Vandaag moet dit soort investeringen volledig op de begroting worden ingeschreven, terwijl men in

Pour terminer, j'espère que prochainement, l'Europe changera de cap. Aujourd'hui, ce genre d'investissements doit être ponctionné en une fois sur le budget, alors que la réalité montre qu'on investit dans un métro pour 100 ou 200 ans. Des possibilités d'étaler les dépenses dans le temps devraient donc exister.

L'obligation de l'Europe pour les pouvoirs publics d'inscrire les investissements en une fois met les pouvoirs publics en difficulté. Le vrai défi est de faire accepter à l'Europe que ce genre d'investissements ne doit pas entrer dans les normes SEC telles qu'elles sont conçues aujourd'hui.

La Région bruxelloise a demandé à l'État fédéral de communiquer cette demande à la Commission européenne. Cette dernière y reste sourde. Toutes les villes européennes sont cependant confrontées à ce défi.

Enfin, dans le cadre de notre recherche actuelle de fonds, le financement participatif n'est pas non plus exclu.

Dès que nous aurons tranché, nous informerons le parlement.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je pourrais vous raconter comment les choix d'infrastructures lourdes plutôt que légères ont déjà été expérimentés, il y a quelques décennies, dans des pays du Sud. Et on sait à quoi cela mène : des augmentations de l'endettement. Ces pays sont en effet complètement étran­glés et ne sont plus maîtres de leurs politiques ou de leur souveraineté.

Un choix a été fait ici, dont je ne suis toujours pas convaincue de l'inéluctabilité. Je me souviens très bien d'un rapport très fouillé de l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) qui montrait en quoi le métro n'était pas incontournable, d'autant qu'il y a d'autres rails dans notre Région que ceux de la STIB !

Je reste donc persuadée que faire de l'infrastructure lourde est un choix, plutôt que d'opter pour un réseau maillé, certes plus intensif en exploitation

werkelijkheid voor 100 of 200 jaar in een metro investeert. Het zou dan ook mogelijk moeten zijn om de uitgaven in de tijd te spreiden.

De verplichting die Europa oplegt, brengt overheden in de problemen. We moeten Europa ervan overtuigen dat dergelijke investeringen buiten de ESR-normen vallen. Het Brussels Gewest heeft de federale overheid gevraagd om die vraag aan de Europese Commissie voor te leggen. Hoewel verschillende Europese steden met dit probleem geconfronteerd worden, heeft de Europese Commissie niet gereageerd.

Participatieve financiering is evenmin uitgesloten.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *De keuze voor zwaardere in plaats van lichtere infrastructuur heeft in het Zuiden alleen maar tot een toename van de schuldenlast geleid. Die landen zitten nu in een wurggreep en hebben hun eigen beleid en soevereiniteit niet meer in handen.*

Er is een keuze gemaakt, maar het is nog niet te laat om die te veranderen. ARAU heeft in een zeer gedetailleerd verslag aangetoond dat de metro geen noodzaak is, dat er nog andere rails in ons gewest liggen dan die van de MIVB.

Het is nog niet te laat om voor een fijnmaziger net te kiezen en meer in te zetten op exploitatie, al was het maar met het oog op de werkgelegenheid.

qu'en infrastructure. Je pourrais vous citer tous les bénéfiques de miser sur de l'exploitation plutôt que sur l'infrastructure lourde, ne fût-ce qu'en termes d'emploi !

M. Pascal Smet, ministre.- Vous êtes contre le métro, alors ? Ecolo est contre le métro ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, il est inutile de faire comme dans les années 80 en construisant de nombreux souterrains et ensuite ne plus avoir d'argent pour la surface et supprimer la moitié de la desserte. Cela s'est déjà produit. L'histoire est intéressante, il vaut la peine de s'y pencher.

M. Pascal Smet, ministre.- Êtes-vous pour ou contre le métro ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Personnellement, je suis contre.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est intéressant de savoir si Ecolo en tant que parti d'opposition est favorable ou non à la ligne de métro nord-sud.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous sommes pour le principe de réalité : si ce n'est pas payable, cela ne l'est pas.

M. Pascal Smet, ministre.- La question est simple : votre parti est-il pour ou contre le principe du métro nord-sud ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le choix n'est pas bon, je suis contre.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons noté qu'Ecolo est contre.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Moi, je suis contre, sur la base d'éléments nouveaux. Je vous ai toujours dit que certains aspects n'étaient pas clairs et n'ont jamais été communiqués au gouvernement. Je me base sur les réponses que j'ai reçues. Il est nouveau que l'on affirme ne pas avoir les moyens de financer le métro. Vous êtes d'accord ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ecolo is dus tegen de metro?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het is nutteloos om net als in de jaren tachtig talrijke ondergrondse verbindingen te realiseren, als er nadien geen financiële middelen meer zijn voor het bovengronds net en je daar de helft van de verbindingen moet afschaffen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Bent u voor of tegen de metro?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Persoonlijk ben ik tegen de metro.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het is interessant om te weten of Ecolo als oppositiepartij al dan niet voorstander is van de noord-zuidmetrolijn.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Wij zijn tegen projecten die niet betaalbaar zijn.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De vraag is eenvoudig: is uw partij voor of tegen de nieuwe metro?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het is geen goede keuze. Ik ben tegen het project.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik noteer dat Ecolo tegen het project is.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mijn standpunt is gebaseerd op een nieuw element, namelijk dat er onvoldoende financiële middelen zijn om de metro te financieren.*

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai dit que nous examinons la situation...

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Mais quand un ministre-président et un ministre s'expriment simultanément dans la presse pour parler d'une formule de financement, on ne me fera pas croire que c'est un pur hasard. Je pense plutôt que l'on est en train de privilégier cette voie-là, alors que c'est l'un des dangers qui a toujours été pointé, par moi, notamment, depuis le début.

On doit être capable de se poser des questions. Vous, par exemple, ne vouliez pas entendre parler d'abandonner le tunnel Meiser, et pourtant vous l'avez fait. Vous défendiez farouchement votre "tunnel de qualité de vie", un marketing qui nous a bien fait rire, je l'avoue. Vous êtes donc un homme flexible qui peut admettre que l'on discute les choses comme elles sont. Vous êtes ministre, vous ne vivez pas dans le passé. Ce serait dommage de s'embarquer dans quelque chose que l'on ne peut financer.

M. Pascal Smet, ministre.- Pour moi, l'avenir est à la ligne de métro nord-sud.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Les pouvoirs publics subsidient largement la voiture. Il est regrettable qu'ils affirment ne pas pouvoir financer les transports publics, surtout quand les coûts externes ne sont pas internalisés.

Miser sur un réseau léger maillé serait plus utile.

Nous ignorons toujours le coût de la ligne de métro nord-sud, et vous semblez déjà certain que nous n'aurons pas les moyens de la payer. Vous affirmez qu'une fois le métro construit, nous serons tranquilles pour 100 ans. Je vous rappelle que les déboires de Metronet à Londres étaient dus à des questions de maintenance, pas de construction.

Des réponses doivent être apportées avant d'engager la Région dans une aventure qui pourrait bien l'enterrer... avec le métro.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. BORIS DILLIÈS

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb gezegd dat wij de situatie onderzoeken.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Wanneer de minister-president en een minister zich tegelijkertijd in de pers voor een bepaalde financieringsvorm uitspreken, is dat volgens mij geen toeval, maar willen zij die vorm bevoorrechten, ook al werd hen van bij het begin op de gevaren ervan gewezen.*

Alleen een dwaas verandert nooit van mening. U was een fervent voorstander van de Meisertunnel, maar u bent daarop ondertussen teruggekomen. U staat dus open voor discussie en leeft niet in het verleden. Het zou dan ook jammer zijn om een project te starten dat we niet kunnen financieren.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De noord-zuidmetrolijn is voor mij de toekomst.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Wij weten nog altijd niet hoeveel die metrolijn zal kosten, maar u lijkt er vrij zeker van te zijn dat wij die niet zullen kunnen betalen. Waarom dan niet in lichtere infrastructuur investeren? Dat zou heel wat nuttiger zijn.*

Het klopt ook niet dat zodra de metro er is, we voor honderd jaar gerust zullen zijn. In Londen hadden de problemen met Metronet vooral te maken met onderhoud.

Wij moeten eerst antwoorden hebben, voordat wij een definitieve keuze maken.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

concernant "l'état d'avancement du Plan
taxis".

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

concernant "l'état d'avancement du Plan
taxis".

**INTERPELLATION JOINTE DE M.
YOUSSEF HANDICHI**

concernant "l'arrêt du travail illégal de la
société uber sur le sol bruxellois".

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

M. Boris Dilliès (MR).- Mon interpellation
concerne le Plan taxis, qui est particulièrement
d'actualité. On a connu l'arrêt des activités de la
jeune start-up belge Djump et des divergences dans
la majorité quant au Plan taxis. Aujourd'hui est
donc tombé un jugement sur la société Uber, après
la manifestation des taxis.

Je souhaite vous interpellier sur l'état d'avancement
de l'élaboration du cadre légal relatif à ce secteur.
À l'époque, vous annonciez que le gouvernement
organiserait une concertation avec le secteur lors
de l'élaboration d'un cadre juridique global, afin de
rendre impossibles "la concurrence déloyale et le
dumping social, de sorte que le secteur du taxi et
les services de transport rémunéré de personnes
travaillent sur la base de conditions équivalentes."

Vous aviez annoncé également que ledit plan serait
présenté au parlement d'ici la fin de l'année, en
vue de le faire approuver au printemps 2016.
Néanmoins, l'agitation du secteur des taxis est
importante et compréhensible. Il serait toutefois
souhaitable qu'il n'impose pas intégralement sa
vision et que les pouvoirs publics ne se plient pas à
l'ensemble de ses revendications.

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

betreffende "de stand van zaken van het
Taxiplan".

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

betreffende "de stand van zaken van het
Taxiplan".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER YOUSSEF HANDICHI**

betreffende "het stopzetten van het illegaal
werk van de firma Uber op het Brussels
grondgebied".

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- Een
tijd terug deelde u mee dat de regering met de
taxisector zou overleggen voor de uitwerking van
een algemeen juridisch kader, teneinde sociale
dumping en oneerlijke concurrentie weg te werken.

*Het Taxiplan zou voor het eind van het jaar aan
het parlement worden voorgelegd, zodat het in het
voorjaar van 2016 kon worden goedgekeurd. De
ontevredenheid van de sector is begrijpelijk, maar
toch mogen we niet aanvaarden dat hij zijn visie
doordrukt en dat de overheid zich bij alle eisen
neerlegt.*

*De overheid moet in de eerste plaats het algemeen
belang dienen. De taxichauffeurs vormen een vrij
homogene groep, die het verkeer kan blokkeren en
op die manier duidelijk zichtbaar is. Dat geldt niet
voor de getroffen bevolking, die zich niet kan
verzetten tegen het gelobby van de taxichauffeurs.*

*Volgens Jacques Attali, die men bezwaarlijk
ultraliberaal kan noemen, creëert een verouderde
regelgeving een ongunstig klimaat voor groei,
omdat ze de indruk wekt dat bepaalde sectoren
beschermd worden, terwijl andere zich moeten
aanpassen. Dat geldt hier ook.*

Le politique doit servir avant tout l'intérêt général. Et pour cause, comme l'indique l'Institut de droit de la concurrence, "les chauffeurs de taxi constituent un groupe relativement homogène, susceptible d'une action particulièrement visible sous la forme d'un blocage de la circulation. Les populations lésées ne constituent pas un ensemble homogène susceptible de s'opposer au lobbying des taxis."

En outre, rappelons les violences devenues nombreuses à l'égard des chauffeurs de ladite plate-forme. Pour revenir au plan lui-même, Jacques Attali, que l'on ne peut pas qualifier d'ultralibéral, indique dans un rapport que "des réglementations obsolètes créent un climat défavorable à la croissance quand bien même elles ne concernent qu'un nombre limité de domaines, car elles maintiennent la perception que certains secteurs restent durablement abrités alors que tous les autres doivent s'adapter". Le mot obsolète prend tout son sens ici.

Nous connaissons, en Région bruxelloise, une situation découlant d'une ordonnance qui date du 27 avril 1995. Depuis lors, la situation a fortement évolué.

Au-delà de toute une série de considérations, notamment techniques, qui restent importantes, il convient de comprendre que les enjeux ne se limitent pas seulement à Uber, mais concernent toutes ces plates-formes qui, de près ou de loin, définissent aujourd'hui ce que l'on nomme l'économie collaborative. Je sais que l'on va m'objecter que ce n'en est pas de l'économie collaborative !

(Sourires et colloques)

En dépit du fait qu'Uber n'est pas représentatif de l'ensemble de cette nouvelle économie, la plate-forme pose les bonnes questions. À rater cette mutation, nous manquerions un grand virage, ce qui serait dommageable à l'économie bruxelloise. La future ordonnance est, à maints égards, symbolique du signal que le gouvernement bruxellois envoie au secteur de cette nouvelle économie. Ce n'est pas à la sphère des taxis de s'adapter, mais au pouvoir politique d'encourager et d'encadrer les choses.

D'aucuns, au sein de la majorité, ont souhaité

De situatie in het gewest vloeit voort uit een ordonnantie uit 1995. Sindsdien is de situatie sterk veranderd.

De problemen beperken zich niet tot Uber, maar houden verband met alle nieuwe bedrijven die deel uitmaken van wat vandaag wordt omschreven als samenwerkingseconomie. Gelieve me tegen te spreken als ik me vergis.

(Vrolijkheid en samenspraak)

Uber stelt de juiste vragen. Als we daar niet op ingaan, laten we een grote kans voor de Brusselse economie liggen. De toekomstige ordonnantie is in tal van opzichten symbolisch voor het signaal dat de Brusselse regering wil zenden naar die nieuwe sector. Het is niet de taxisector die zich moet aanpassen, maar de overheid die een aangepast kader moet uitwerken.

Sommigen zijn in 1995 blijven hangen en begrijpen de omvang van het fenomeen niet. U hebt ze in de algemene beleidsverklaring met hun voeten op de grond gezet.

Iedereen is het erover eens dat de nieuwe bedrijven belastingen en sociale bijdragen moeten betalen.

Voorbeelden uit de rest van de wereld kunnen als inspiratiebron dienen. Op die manier komen we mogelijk tot een specifieke regelgeving, zoals de "transport network companies" (TNC) die van kracht is in verschillende Amerikaanse steden en in Calcutta. Ook in Mexico en Washington zijn er tal van voorbeelden te vinden van regelgeving die rekening houdt met fiscaliteit, sociale wetgeving en verzekeringsaspecten.

Hoe ver staat het overleg met de sector? Overweegt u om de specifieke regelgeving van de TNC over te nemen? Indien niet, waarom niet? Denkt u na over de invoering van het Mexicaanse model? Indien niet, waarom niet?

Hebt u al contact opgenomen met uw Vlaamse en Waalse collega? Welke conclusies hebt u daaruit getrokken?

Hebt u contact opgenomen met de Europese Commissie over de tekst in wording? Hebt u de invoering van een maximumprijs bestudeerd, evenals de afschaffing van de numerus clausus?

"siffler la fin de la récréation" dans ce dossier. Les personnes en question sont restées bloquées en 1995 et n'ont clairement pas saisi l'ampleur du phénomène. En séance plénière, vous les aviez très clairement remises à leur place et renvoyées à leurs chères études, notamment à la déclaration de politique générale du gouvernement qui, sur cet aspect, nous semble tout à fait ambitieuse.

Tout le monde est d'accord sur le fait que ces nouvelles plates-formes doivent payer des impôts et s'acquitter des prestations sociales. Le débat ne se résume donc pas à la question de la légalité et de la fiscalité, car en disant cela, on le referme et on refuse toute innovation.

Dans le cas qui nous occupe, les exemples internationaux pourraient inspirer la réflexion que vous menez. Il serait ainsi possible d'aboutir à une réglementation spécifique, telle que les "transport network companies" (TNC).

Celle-ci a d'ailleurs été mise en œuvre dans de nombreuses villes aux États-Unis, mais également à Calcutta, afin de responsabiliser lesdites plates-formes. On trouve aussi de nombreux exemples à Mexico ou à Washington où, chaque fois, un véritable encadrement recouvre à la fois la fiscalité, les lois sociales et les aspects liés aux assurances.

Où en êtes-vous dans les différentes concertations avec le secteur ? Avez-vous retenu de transposer la réglementation spécifique des TNC en Région bruxelloise ? Si non, pourquoi ? Avez-vous étudié l'instauration du modèle réglementaire de Mexico en Région bruxelloise ? Si non, pourquoi ?

Avez-vous rencontré votre homologue flamand, d'une part, et wallon, d'autre part ? Si oui, quelles sont vos conclusions ?

Avez-vous eu des contacts avec la Commission européenne sur le texte en cours d'élaboration ? Avez-vous retenu d'étudier l'instauration d'un prix maximum, conjointement à une suppression du numerus clausus ?

Enfin, dans l'état actuel de la note stratégique du Plan taxis, quelle est l'augmentation prévisionnelle du budget alloué au secteur des taxis ?

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

Hoeveel bedraagt de voorlopige verhoging van het budget voor de taxisector volgens de huidige versie van de strategische nota van het Taxiplan?

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *L'annonce par le ministre de l'intégration de nouvelles mesures au Plan taxis concernant les nouveaux services et l'adaptation du cadre légal a été violemment contestée par le secteur des taxis. Il a encore manifesté son mécontentement à plusieurs reprises par des actions au cours de ce mois.*

Uber a de son côté annoncé la création d'UberX, un service de transport de luxe, dont les tarifs resteront inférieurs à ceux du secteur. Le ministre a toutefois indiqué qu'il vérifierait si ce nouveau service était bien conforme à la législation.

La situation change presque tous les jours. Le secrétaire d'État fédéral M. Tommelein a décrit les chauffeurs d'Uber comme étant des travailleurs indépendants. La société Uber a annoncé qu'elle allait vérifier elle-même que ses chauffeurs respectent bien la législation en matière de TVA. Le service UberPop, qui vient d'être condamné par un tribunal bruxellois, a aussitôt fait l'objet d'une pétition réclamant sa légalisation. Le secteur des taxis est donc en pleine mutation.

Quel est l'état d'avancement du Plan taxis ? Comment se passe la consultation avec le secteur ? Quelle est votre position concernant ces actions ? Uber a-t-elle été consultée ? Que pensez-vous d'UberX ? Ce service est-il conforme aux dispositions qui seront intégrées au Plan taxis ? Comment pouvez-vous garantir que des sociétés comme Uber respectent bien la fiscalité et les lois sociales ? Les règles doivent être les mêmes pour tout le monde.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Le

De heer Paul Delva (CD&V).- De minister verklaarde eerder dat er in het Taxiplan onder strikte voorwaarden plaats zou zijn voor vernieuwende initiatieven. Daarvoor zou dan wel de regelgeving aangepast moeten worden. Op die aankondiging werd door de taxisector fel geprotesteerd. De onvrede is vandaag nog altijd niet gaan liggen. Deze maand werd er bij herhaling actie gevoerd. Zo werd op zondag 13 september de prijs van een taxirit gehalveerd.

Ondertussen staat ook Uber niet stil en heeft die maatschappij de invoering van een luxueuzere vervoersdienst aangekondigd, het zogenaamde UberX, die duurder zou uitvallen dan UberPop, maar nog wel altijd onder de gangbare tarieven van de taxisector zou opereren. De minister kondigde aan dat hij zou nagaan of die nieuwe dienst wel aan de wetgeving beantwoordt.

De situatie verandert haast dagelijks. Federaal staatssecretaris Tommelein omschreef de Uberchauffeurs als zelfstandigen. Uber zelf kondigde aan bij de eigen chauffeurs te zullen controleren of ze de btw-wetgeving wel naleven. Enkele dagen geleden veroordeelde een Brusselse rechtbank UberPop, waarop er een petitie werd opgezet om de dienst alsnog volledig te legaliseren.

Kortom, de taxisector is duidelijk volop in beweging.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het Taxiplan?

Hoe verloopt het overleg met de taxisector? Wat is de mening van de minister over de gevoerde acties?

Wordt er ook met Uber gepraat? Hoe schat de minister de lancering van UberX in? Spoor een dergelijke dienstverlening met de bepalingen die in het Taxiplan zullen worden opgenomen? Hoe kan de minister garanderen dat de chauffeurs van Uber en gelijkaardige bedrijven de fiscale en sociale regelgeving integraal nakomen? De spelregels moeten toch voor iedereen gelijk zijn.

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

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).

système Uber suscite la résistance aux quatre coins de la planète : en France, à San Francisco, à Sao Paulo, mais aussi à Bruxelles où, le 16 septembre dernier, les syndicats de taxis protestaient contre le travail illégal de la société Uber.

À la suite des plaintes déposées, l'application Uber a été jugée illégale par le tribunal de commerce de Bruxelles jeudi dernier. Et pour cause, la société Uber est propriétaire de son application et fait travailler des personnes avec celle-ci dans le but d'être rémunérée. Il s'agit donc bien d'un employeur fonctionnant avec des salariés. La différence est qu'Uber ne paie pas de cotisations sociales et détricote ainsi le système de solidarité belge. L'application UberPop est donc illégale.

Pourquoi vouloir changer le cadre juridique général pour tous les services de transport rémunéré ? Une modernisation grâce à une application régionale est prévue dans votre plan. Inutile d'avoir une société comme Uber sur le marché, elle n'apportera aucune innovation supplémentaire, mais bien de la concurrence déloyale. Votre plan prévoit également, en 2017, une étude pour évaluer le nombre de taxis. S'il est insuffisant, le numerus clausus sera revu. Pas besoin donc d'une société comme Uber, qui débarque sur le marché avec une soi-disant offre supplémentaire.

Pourquoi vouloir légaliser ce qui a été jugé illégal ? C'est une question de bon sens.

Pouvez-vous garantir que vous ne modifierez pas la législation pour autoriser une application de type UberPop et créer ainsi une concurrence déloyale ?

On vous a vu dîner avec le patron d'Uber à l'Amigo. Qui a payé la note ?

Discussion conjointe

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

M. Marc Loewenstein (FDF).- Il est légitime que chacun cherche à défendre ses propres intérêts. Je pense au secteur des taxis, aujourd'hui touché dans son monopole et surtout confronté à une concurrence déloyale. Je pense à la société Uber ou à d'autres start-ups, qui sont bloquées dans leur développement alors qu'elles répondent à une

(in het Frans).- Uber krijgt overal ter wereld veel tegenkanting. Afgelopen donderdag werd de app UberPop door de Brusselse rechtbank van koophandel als illegaal bestempeld. Terecht, want via de app stelt Uber wel degelijk werknemers te werk, maar het bedrijf betaalt geen sociale bijdragen en ondermijnt dus het Belgische solidariteitssysteem.

Waarom wilt u het algemene kader voor betaald vervoer wijzigen? Een modernisering met een regionale app stond al in uw plan. We hebben geen bedrijf als Uber nodig, want het brengt alleen oneerlijke concurrentie. In uw plan is er ook sprake van een studie om het aantal taxi's te evalueren. Als dat aantal niet volstaat, wordt de numerus clausus aangepast. Het zogenaamde aanvullende aanbod van Uber is dus overbodig.

Waarom wilt u een systeem dat veroordeeld is, legaal maken? Kunt u ons garanderen dat u de wetgeving niet zult aanpassen? U werd gespot terwijl u met de baas van Uber in het Hotel Amigo dineerde. Wie heeft die rekening betaald?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- De taxisector ziet zijn monopolie bedreigd door oneerlijke concurrentie, terwijl Uber en andere start-ups zich niet kunnen ontwikkelen, hoewel ze beantwoorden aan een vraag van het publiek. Als overheid moeten wij het algemene belang verdedigen.

demande des usagers. En tant que pouvoir public, notre rôle est de défendre l'intérêt général.

La situation actuelle n'est pas tenable. Une réforme est nécessaire pour clarifier les règles. Toutefois, il me paraît important de rappeler que notre groupe prône la liberté de concurrence et, à partir du moment où une entreprise voit le jour, développe un projet, respecte les règles du jeu et entre dans une dynamique de concurrence saine et tout à fait légale, elle doit pouvoir poursuivre son projet.

Si un système parallèle, déclaré illégal et pratiquant une concurrence déloyale, se met en place au mépris des contraintes subies par son concurrent, il est essentiel de faire respecter les règles en vigueur et, au besoin, de les revoir ou les clarifier afin que tout le monde soit sur pied d'égalité.

La réforme menée par le ministre doit tenir compte de la situation actuelle des sociétés de taxis et de leurs contraintes, ainsi que de la spécificité du système en place - je pense notamment au numerus clausus -. La tâche du gouvernement est de garantir que la concurrence soit loyale, saine et équitable, mais elle est aussi d'améliorer les conditions du secteur, afin qu'il soit compétitif, que les usagers n'aient aucune raison d'aller voir ailleurs, et qu'il dispose des outils nécessaires pour développer une même offre lui permettant de survivre et de satisfaire pleinement le client.

La gestion du secteur des taxis n'est pas simple. Les gouvernements ont dû faire face, à différentes périodes, à des mouvements de grogne, soit parce que le secteur ne se sentait pas suffisamment soutenu, soit par manque de dialogue et perte de confiance. Une véritable concertation est essentielle pour que chacun puisse s'exprimer en amont de la décision qui sera prise.

Quel est l'état de la concertation avec le secteur des taxis et les autres acteurs visés par le Plan taxis, y compris les taxis limousines ?

Des initiatives sont-elles prises par le gouvernement et l'administration pour développer les outils technologiques indispensables qui permettront aux taxis d'entrer pleinement dans une nouvelle ère ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles et dans quel délai seront-elles présentées ?

Pour se protéger, le secteur des taxis doit évoluer,

De huidige situatie is onhoudbaar. Er moet hervormd worden om de regels te verduidelijken. Toch wil ik eraan herinneren dat onze fractie voorstander is van vrije concurrentie en dat een nieuw bedrijf dat de regels respecteert en concurrentie teweegbrengt, alle kansen moet krijgen. Als er een illegaal parallel systeem ontstaat dat oneerlijke concurrentie meebrengt, moeten we ervoor zorgen dat het zich naar de geldende regels schikt.

De hervorming moet rekening houden met de huidige toestand bij de taxibedrijven. De regering moet de voorwaarden voor de sector zo aanpassen dat hij kan concurreren en de gebruikers geen reden hebben om de overstap te maken.

Een kader uitwerken voor de taxisector is niet eenvoudig. De opeenvolgende regeringen kregen te maken met protest omdat de sector zich onvoldoende gesteund voelde of omdat de dialoog en het vertrouwen zoek waren. Daarom is overleg van essentieel belang.

Hoe staat het met het overleg met de taxisector en de andere sectoren die bij het Taxiplan betrokken zijn? Wordt er werk gemaakt van moderne technologische applicaties voor de taxisector? Welke? Vanaf wanneer mogen we die apps verwachten?

De taxisector moet soepeler inspelen op de evoluerende noden van de klant, en zich daarvoor bedienen van de nieuwe communicatietechnologie. Vernieuwing mag niet alleen uit het buitenland komen.

De Verenigde Staten zijn een voorbeeld van vernieuwing, maar niet van sociale bescherming. Voor de Brusselse taxi's willen we een combinatie van beide.

se moderniser et offrir un service plus souple, notamment grâce aux nouvelles technologies de la communication. La modernité ne doit pas seulement venir de l'étranger. Nous devons nous-mêmes innover.

Si nous pouvons envier les États-Unis pour leur modernité, nous ne le ferons pas pour leur protection sociale. Pour les taxis bruxellois, nous souhaitons les deux : la modernité et la protection sociale.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme beaucoup de choses ont déjà été dites et que M. Dilliès ne souhaite pas qu'on revienne sur des notions pourtant essentielles dans ce débat, à savoir ce qu'est l'économie collaborative, je serai brève.

Aujourd'hui, un tribunal a franchement démonté les arguments marketing et les embrouillaminis de la société Uber et a bien remis les choses à leur place, en affirmant qu'Uber équivaut à une centrale de taxis comme une autre, et qu'il n'y a donc pas de raison qu'elle ne travaille pas avec des chauffeurs de taxi comme les autres.

Allez-vous revoir votre Plan taxis, qui abordait aussi des questions globales ? Il serait dommage qu'à cause d'Uber, on ne puisse plus travailler sur la qualité du service des taxis. Votre plan comportait des propositions intéressantes et personne n'a jamais affirmé, ni ici ni ailleurs, que le secteur des taxis ne devait pas être amélioré et répondre à toute une série de critères.

Dès lors que la décision judiciaire et officielle du cadre dans lequel s'inscrit Uber est acquise, allez-vous toujours consacrer beaucoup d'énergie à le faire revenir par la fenêtre dans notre Région ou pouvons-nous avancer sur un Plan taxis qui vise un meilleur service aux clients et la garantie des conditions sociales ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'accord passé au niveau gouvernemental est clair et une décision a été prise en février au sujet de la modernisation du

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *De rechtbank heeft de marketingstrategieën en de sociale knoeiboel van Uber blootgelegd door te stellen dat Uber een taxicentrale is zoals alle andere, en dat het bedrijf dus taxichauffeurs tewerkstelt.*

Zult u uw Taxiplan herbekijken? Het zou jammer zijn als we omwille van Uber niet aan de kwaliteit van onze taxidiensten konden werken. Uw plan bevatte interessante voorstellen en niemand heeft ooit gezegd dat de taxisector niet aan verbetering toe was.

Zult u, nu er een gerechtelijke en officiële beslissing bestaat over het kader waarbinnen Uber past, nog steeds energie verspillen aan pogingen om een aantal praktijken via een achterpoortje toch toe te laten? Of kunnen we voortwerken aan een Taxiplan dat aan de klanten een betere dienstverlening garandeert en betere sociale voorwaarden biedt?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In februari werd een beslissing genomen over de modernisering van de taxisector en het globale*

secteur des taxis et du cadre global dont nous parlons dans la déclaration de politique régionale.

Parallèlement, nous avons entrepris les démarches nécessaires pour qu'UberPop respecte la législation à Bruxelles. Celles-ci ont abouti à un jugement exigeant la cessation de leurs activités. La société Uber est censée respecter cette décision d'ici deux semaines.

Durant les mois qui ont précédé les vacances parlementaires, j'ai également présidé à de multiples reprises le comité de concertation, au sein duquel nous avons discuté et débattu du Plan taxis. Directement ou par le biais des membres de mon cabinet, j'ai aussi parlé à tous les autres acteurs concernés.

Dans ce cadre, j'ai rencontré David Plouffe, ancien chef de campagne et conseiller privé à la Maison-Blanche de Barack Obama. C'est lui qui a fait élire l'actuel président américain en 2008. Il travaille depuis deux ou trois ans pour Uber.

M. Plouffe a demandé à me rencontrer. En tant que responsable politique, il était de ma responsabilité de le voir. M. Handichi, cela m'a également permis de faire connaître à la direction internationale d'Uber les règles du jeu en Europe.

Nous avons pris le petit-déjeuner à 7h30 du matin au restaurant Bocconi, qui est également le lieu où les clients de l'hôtel Amigo prennent le petit-déjeuner. Mon rendez-vous suivant était à 8h30 et M. Plouffe n'était de passage que pour une nuit et quelques heures le matin. Il devait également rencontrer la Commission européenne.

Le seul moment où nos agendas respectifs nous permettaient de nous rencontrer, c'était à 7h30. C'est tôt. Nous avons donc décidé de prendre le petit-déjeuner là où il dormait, à l'hôtel Amigo, qui était proche de mon prochain lieu de rendez-vous.

Je n'ai pas pris le petit-déjeuner dans sa chambre. Nous étions dans un endroit public fort fréquenté. J'ai mangé un petit yaourt avec du muesli et quatre fruits. J'ai bu un café, que j'ai trouvé mauvais !

(Sourires)

Certains ont voulu en faire un grand scandale, en affirmant que j'avais rencontré le patron d'Uber en

kader, conform het regeerakkoord. Tegelijk hebben wij de nodige stappen gezet opdat UberPop zou stroken met de Brusselse wetgeving. Dat heeft geleid tot een vonnis dat de stopzetting van UberPop eist. Uber moet die beslissing binnen twee weken respecteren.

Tijdens de maanden voor het parlementair reces heb ik meermaals het overleg geleid waar het Taxiplan besproken werd. Ik heb ook met de andere betrokkenen gesproken, rechtstreeks of via leden van mijn kabinet. In dat kader heb ik ook de heer David Plouffe ontmoet, voormalig campagneleider van president Obama. Hij werkt nu twee à drie jaar voor Uber.

De heer Plouffe wilde mij, als politiek verantwoordelijke, ontmoeten. Dat gaf mij ook de gelegenheid om de spelregels in Europa uit te leggen aan de internationale directie van Uber.

Het enige tijdstip dat voor ons beiden paste was 7u30. Daarom hebben wij besloten samen te ontbijten in het hotel waar hij logeerde, het Hotel Amigo. De koffie was trouwens niet eens zo lekker!

(Glimlachjes)

Sommigen hebben er een schandaal van willen maken, door te beweren dat ik een geheime afspraak had met de baas van Uber! Dat is niet het geval. Ik ben het hotel binnengegaan, voor de ogen van taxichauffeurs en portiers, en heb in het restaurant gegeten.

We hebben over Uber gepraat, maar ook over de Europese en Amerikaanse politiek. Sommige politici koppelen hun ochtendvergaderingen nu eenmaal aan een ontbijt. Ik had geen zin om de heer Plouffe om 7u30 op mijn kabinet te ontmoeten. Alles is in alle transparantie gebeurd, in die mate zelfs dat mensen buiten foto's van mij namen. Ik heb die afspraak nooit trachten te verbergen.

Wij analyseren een eerste advies en ik hoop zo snel mogelijk informatie te kunnen verschaffen betreffende het al dan niet overeenstemmen van de app met de Brusselse wetgeving.

Er is nooit sprake van geweest om een systeem te legaliseren. Wij willen een globaal kader, waarbinnen sociale en fiscale wetten worden

secret ! Ce n'est pas le cas. Je suis entré par la porte de l'hôtel, devant les taxis et les portiers, et j'ai mangé dans la salle publique. Nous avons discuté d'Uber, mais aussi de la politique européenne et américaine.

Maintenant, vous savez que quand des hommes politiques ont des réunions le matin, en Belgique ou à l'étranger, il leur arrive d'organiser des petits-déjeuners à l'hôtel. Ce sera le cas pour vous aussi si vous devenez ministre, M. Handichi. Lorsque vous êtes en mission à l'étranger, vous commencez souvent la journée à 7h du matin par une réunion au petit-déjeuner.

C'est ce qui s'est passé avec M. Plouffe. Je n'avais pas envie de le rencontrer à mon cabinet à 7h30, comme certains me l'ont reproché. C'était en toute transparence, à tel point que tout le monde m'attendait dehors avec caméras et gsm pour prendre des photos. Je n'ai d'ailleurs jamais démenti ce rendez-vous.

Nous analysons un premier avis et j'espère recevoir d'ici peu plus d'informations sur la conformité ou non à la législation bruxelloise de l'application UberX.

Jamais, dans mon chef ou celui du gouvernement, il n'a été question de légaliser un tel système. L'idée est d'élaborer un cadre global, prenant le respect des lois sociales et fiscales, de même que celui des droits du chauffeur, comme point de départ. Nous y travaillons pour l'instant.

Dès que le gouvernement aura pris position, j'en informerai le parlement. Nous devons prendre une décision cette année, sous peine de voir la situation se dégrader, au détriment de tous.

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

M. Boris Dilliès (MR).- Vous n'avez pas répondu à bon nombre de mes questions.

Avez-vous noué des contacts avec la Commission européenne ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai contacté à deux reprises Mme Bulc, commissaire chargée des Transports, qui a lancé une étude qui prendra encore un peu de temps - et Mme Bieñkowska, qui

nageleefd, alsook de rechten van de chauffeurs. Zodra de regering een standpunt heeft ingenomen, zal ik het parlement daarvan op de hoogte brengen.

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- *U hebt heel wat vragen niet beantwoord.*

Hebt u contact opgenomen met de Europese Commissie?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb twee keer contact opgenomen met mevrouw Bulc, Europees commissaris van Vervoer, die een studie heeft opgestart, en met commissaris*

a pour projet d'instaurer un cadre pour l'économie de partage. Ces projets s'inscrivent dans une perspective à plus long terme. Trois commissaires sont compétents pour cette matière au sein de la Commission européenne.

M. Boris Dilliès (MR).- Avez-vous étudié l'éventualité de l'instauration du modèle de Mexico dans le cadre de la réflexion globale ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous connaissons ce modèle.

M. Boris Dilliès (MR).- Avez-vous eu des contacts avec vos homologues flamand et wallon ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons brièvement évoqué le sujet, mais n'avons pas eu de réunion spécifique à ce propos.

M. Boris Dilliès (MR).- Avez-vous retenu l'idée d'étudier l'instauration d'un prix maximum, conjointement à une suppression du numerus clausus ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'entrerai pas aujourd'hui dans les détails à ce sujet, car le gouvernement est en pleine réflexion sur la décision à prendre.

M. Boris Dilliès (MR).- Avez-vous déjà des informations à nous communiquer sur le plan budgétaire ? Je comprendrais que vous nous les donniez plus tard.

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement veut abolir la taxe régionale. Le taximètre digital a également été évoqué. Par ailleurs, nous sommes prêts à investir dans le secteur des taxis, car nous estimons qu'il est important pour la Région.

M. Boris Dilliès (MR).- J'ai écouté avec attention M. Loewenstein et j'ai apprécié son intervention, au point de regretter que nous nous soyons séparés !

(Rires)

Vous avez en effet rappelé toute une série d'éléments qui vous mettent en parfaite cohérence

Bienkowska, die een kader moet invoeren voor de deeleconomie. Beide projecten zullen nog enige tijd in beslag nemen. Binnen de Europese Commissie zijn drie commissarissen voor deze materie bevoegd.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- Hebt u overwogen om het Mexicaanse model in te voeren?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Dat model is ons bekend.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- Hebt u contact opgenomen met uw Vlaamse en Waalse collega?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- We hebben het er kort over gehad, maar er geen specifieke vergadering aan gewijd.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- Hebt u overwogen om een maximumprijs in te voeren en de numerus clausus af te schaffen?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Ik wens vandaag niet in te gaan op de details, want de regering denkt nog volop na over de te nemen beslissing.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- Hebt u al meer informatie over de begroting? Die zouden we nog krijgen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- De regering wil de gewestbelasting afschaffen. Ook de digitale taximeter kwam aan bod. We willen overigens investeren in de taxisector, omdat we die belangrijk vinden voor het gewest.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- Ik heb aandachtig naar de heer Loewenstein geluisterd en vond zijn betoog bijzonder interessant, dermate zelfs dat ik het jammer vind dat onze partijen uit elkaar gegaan zijn!

(Gelach)

Mijnheer de minister, u hebt een hele reeks

avec la déclaration de politique générale du gouvernement. En même temps, j'ai un peu de peine pour vous, car je pense que cela doit parfois être difficile de demeurer en parfaite cohésion avec certains de vos collègues, qui sont restés bloqués en 1995. Il est intéressant d'entendre des paroles censées sur les bancs de l'opposition dans le cadre de ce débat.

Enfin, M. Handichi a raison de faire référence à des exemples de résistances internationales à Uber. On pourrait cependant également citer les nombreuses adhésions à ce système qui s'expriment de par le monde, que ce soit à Washington, Mexico, Calcutta ou Dublin. Le débat ne fait que commencer.

J'espère que le Plan taxis n'accouchera pas d'une souris, c'est-à-dire qu'il n'aboutira pas à un renforcement du secteur des taxis qui tuerait définitivement tout autre intervenant. Cela exclurait de facto les centaines de personnes qui touchent un complément de salaire en travaillant pour Uber, mais surtout les plus de cinquante mille utilisateurs qui s'entendraient dire qu'ils n'ont droit qu'aux transports en commun, les taxis étant réservés à ceux qui en ont les moyens.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Votre réponse ne m'a pas appris grand-chose. J'ai compris que vous voulez finaliser le Plan taxis avant la fin de l'année et que vous allez vérifier si le service UberX est conforme ou non à la législation. Par ailleurs, je partage les remarques de mes collègues. Nous devons être ouverts à l'innovation, mais il va de soi que les exigences doivent être les mêmes pour tout le monde.*

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Quand le MR félicite le gouvernement, cela me fait toujours peur. C'est le signe que l'on va droit vers le libéralisme et la privatisation. Vous avez pas mal d'idées qui vont dans ce sens. Je vois toujours le

elementen vermeld die nauw aansluiten bij de algemene beleidsverklaring van de regering. Toch kan het niet eenvoudig zijn om aansluiting te vinden bij een aantal van uw collega's, die in 1995 zijn blijven steken.

Het is een goede zaak dat de heer Handichi voorbeelden van internationaal verzet tegen Uber vermeldt. Toch zou men wereldwijd ook heel wat voorstanders van het systeem kunnen citeren.

Hopelijk leidt het Taxiplan er niet toe dat elke concurrent van de taxisector wordt vermorzeld. Dat zou bijzonder jammer zijn voor de honderden personen die dankzij Uber wat kunnen bijverdienen, maar ook voor de meer dan 50.000 gebruikers, die plots weer gedwongen zouden worden het openbaar vervoer te gebruiken, omdat de taxi's voorbehouden zijn voor wie het zich kan veroorloven.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik heb niet veel bijgeleerd uit uw antwoord. Het meest concrete element ervan was de gedetailleerde omschrijving van uw ontbijt met de heer Plouffe, wat mij toch op mijn honger laat zitten. Ik heb begrepen dat u voor het einde van het jaar wilt landen met het Taxiplan en dat u zult onderzoeken of UberX al dan niet conform de wetgeving is. Wij hopen daarover binnenkort meer duidelijkheid te krijgen. Voorts deel ik de opmerkingen van de collega's. We moeten openstaan voor vernieuwing, maar het spreekt voor zich dat de lat voor iedereen even hoog moet liggen.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans)*.- *Ik word altijd achterdochtig als de MR blij is met het regeringsbeleid, want dan zijn liberalisme en privatisering aan de orde. Uw ideeën gaan vaak die kant op en dat verontrust me.*

sourire aux lèvres de M. Dilliès et cela me fait peur.

M. Fabian Maingain (FDF).- Et moi, quand je vous vois tiquer, je me dis qu'on est dans le bon !

(Sourires)

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Vous venez à peine de divorcer du MR. C'est logique !

M. le président.- C'est hors sujet.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- M. le président, j'ai la parole et c'est lui qui attaque. C'est vers lui qu'il faut se tourner, pas vers moi. Vous présidez pour la première fois avec une main de fer et c'est très bien, mais vous me rappelez à l'ordre quand j'ai la parole. C'est un peu fort de café !

M. le président.- J'essaie de faire avancer le débat.

N'interrompez plus M. Handichi !

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- On veut nous faire croire que quand cela reste public, c'est archaïque. Que la situation est restée bloquée en 1995, que rien n'est moderne et que la modernité vient du privé. Uber aurait soi-disant toutes les idées.

En réalité, Uber n'invente rien. Il s'agit de transport rémunéré de personnes, c'est-à-dire de taxi. Il n'y a aucune modernité à cela. En parlant de modernité, on parle d'applications et de smartphone, mais les lois et ordonnances datent d'un temps où les smartphones n'existaient pas encore.

Le Plan taxis, que vous dites être celui du gouvernement Rudi Vervoort 2 quand les choses vont mal, comporte une application régionale, que vous mettez en œuvre. À quoi riment dès lors vos discussions avec David Plouffe à l'Amigo, puisque vous avez une application en main ?

Je vous avais félicité pour ce Plan taxis ambitieux. Vous disiez qu'il existait beaucoup de zones d'ombre, que le secteur des taxis était mal aimé, sous-estimé, sous-utilisé...

De heer Fabian Maingain (FDF) *(in het Frans).*- *Als u ontstemd raakt, zeg ik bij mezelf dat het de goed kant opgaat!*

(Glimlachjes)

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Het is duidelijk dat uw partijen nog maar net gescheiden zijn!*

De voorzitter.- Dat doet niets ter zake.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Ik heb het woord en de heer Maingain valt me aan. U moet niet mij, maar hem terechtwijzen.*

De voorzitter.- Ik probeer het debat in goede banen te leiden.

Gelieve de heer Handichi niet meer te onderbreken!

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Men wil ons doen geloven dat er sinds 1995 niets veranderd is en dat elke vorm van modernisering uit de privésector komt, meer bepaald van Uber.*

In werkelijkheid is Uber niets nieuws. Het bedrijf organiseert betaald personenvervoer en dus taxi's. De wetten en ordonnanties dateren van een tijd toen apps en smartphones nog niet bestonden.

Als u in het nauw zit, beweert u dat het Taxiplan van de hand van de regering-Vervoort 2 is. In dat plan is er sprake van de invoering van een gewestelijke app. Dan valt er toch niets meer te regelen met de heer Plouffe? Er is immers al een app gepland!

Ik was blij met uw ambitieuze Taxiplan. U zei dat er nog veel schaduwzones waren, dat de taxisector niet geliefd, onderschat, onvoldoende gebruikt werd ...

In het plan stelt u de juiste vragen en brengt u de juiste oplossingen. Ik begrijp dan ook niet waarom

Vous vous posez les bonnes questions et vous apportez les bonnes solutions. Je vous l'ai dit en commission : je ne comprends pas pourquoi vous vous pourriez la vie avec UberPop et UberX, alors que vous avez tout en main pour améliorer la mobilité des Bruxellois et produire une offre moins chère et performante.

Tous ces intermédiaires privés qui existent dans le secteur : éliminez-les ! Prenez le secteur en main ! Je ne suis pas économiste, mais plus on élimine d'intermédiaires privés, moins cela coûte aux utilisateurs. C'est l'argument premier d'Uber ! Vous pouvez l'offrir également.

Que font les patrons des Taxis Bleus et des Taxis Verts ? Ils reçoivent des appels et répartissent les courses. Nous pourrions le faire avec des agents de la Région, un peu comme à la STIB, qui a aussi son système de régulation. Pourquoi ne prendrions-nous pas cela en main ?

À la lecture de votre plan, je sens que vous n'en êtes pas loin, mais que vous vous arrêtez en chemin. UberPop ne répond pas au fond du problème. Vous avez tous les éléments en main. Je vous demande donc d'oser la modernité publique. Le déchaînement du secteur des taxis résulte d'une mauvaise compréhension de sa part ou de la vôtre.

M. le président.- Je vous invite à conclure, votre temps de parole étant écoulé.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- M. le ministre, je vous sou mets une proposition concrète. Mettez en œuvre cette application régionale. Injectez des moyens dans le secteur et éliminez les intermédiaires privés. Cela reviendra moins cher aux utilisateurs bruxellois.

- *Les incidents sont clos.*

(M. Boris Dilliès, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

u het zichzelf moeilijk maakt met UberPop en UberX, terwijl u alle troeven hebt voor een minder duur en servicegericht mobiliteitsaanbod in Brussel.

Rekent u toch af met alle tussenpersonen in de sector! Ik ben geen econoom, maar hoe minder schakels er in de keten zitten, hoe goedkoper het voor de gebruikers wordt. Dat is het belangrijkste verkoopargument van Uber. U kunt daar ook voor zorgen.

Wat doen bedrijven als Taxis Bleus en Taxis Verts? Ze worden opgebeld en organiseren taxiritten. Zoiets kunnen gewestelijke ambtenaren ook.

U hebt alle troeven in handen. Zet u dan toch de stap naar een modern, openbaar systeem. De woede van de taxisector is het resultaat van wederzijds onbegrip.

De voorzitter.- Mag ik u vragen af te ronden, want uw spreektijd zit erop.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!). *(in het Frans).*- *Mijnheer de minister, ik doe u een concreet voorstel. Waarom maakt u geen werk van de gewestelijke app? Als u de sector de nodige middelen geeft en afrekent met de tussenschakels in de privé, zal dat voor de Brusselse taxigebruiker goedkoper uitkomen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

(De heer Boris Dilliès, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

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

concernant "la signalisation relative à l'accès aux sites propres".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra à la question orale.

La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen (cdH).- Il y a quelques semaines, j'ai été témoin d'un accident impliquant un taxi et un petit garçon sur un site propre au niveau de l'arrêt Barrière à Saint-Gilles. Après être descendus d'un bus, le garçon et sa mère ont traversé le site propre en regardant si un tram arrivait dans le sens opposé. Croyant la voie libre et se sentant faussement en sécurité, ils ont traversé, lorsqu'un taxi doublant à toute vitesse le bus les a percutés.

L'objet de mon interpellation n'est pas de savoir qui a tort ou raison mais, en revanche, mon constat est double : d'une part, l'accès des taxis aux sites propres n'a pas encore été intégré par l'ensemble des Bruxellois comme une réalité autorisée ; d'autre part, la rapidité des taxis sur les sites propres n'est parfois pas adaptée à la vitesse que doit respecter un véhicule en ville, surtout en heure

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

EN AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWETELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de bewegwijzering inzake toegang tot eigen beddingen".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Enkele weken geleden zag ik hoe een moeder en een kind aan de halte Bareel in Sint-Gillis werden aangereden door een taxi die in volle vaart een bus voorbijstak op de eigen bedding. Ze dachten dat de baan vrij was, omdat er geen tram in tegenovergestelde richting aankwam.*

Dit voorval maakt twee zaken duidelijk, namelijk dat nog niet alle Brusselaars weten dat taxi's toegang hebben tot de bus- en trambanen en dat de taxi's er vaak te snel rijden. Hun rijgedrag is vooral problematisch tijdens de spitsuren en in de omgeving van scholen.

De bus- en trambanen geven de voetgangers een vals gevoel van veiligheid. Zij weten vaak niet dat er ook taxi's op die banen mogen rijden, aangezien

de pointe, près des écoles. Je vous invite à observer le site propre de l'avenue Fonsny pour vous rendre compte que les taxis font usage plus que de raison des sites propres, quand ce ne sont pas les voitures privées.

Le site propre procure un faux sentiment de sécurité aux piétons. Et si les gens portent une attention particulière à la circulation des véhicules de la STIB sur les sites propres, il en va tout autrement pour les taxis, dont le passage est rarement signalé. À l'image des marquages au sol et panneaux de signalisation indiquant le passage autorisé des bus et des trams, les taxis devraient être également signalés, mais les marquages sont soit effacés, soit - plus souvent encore - absents.

Le choix d'ouvrir l'accès aux bandes de bus aux taxis pour rendre le secteur plus attractif est tout à fait pertinent. D'ailleurs, M. le ministre, vous nous précisez dernièrement en commission que le gouvernement avait approuvé le principe selon lequel l'ensemble des bandes de bus devaient être ouvertes aux cyclistes en plus des taxis, sauf pour raisons de sécurité routière. Je vous suis là-dessus.

Néanmoins, je m'étonne parfois de constater que les taxis s'accordent une priorité absolue sur les autres usagers de la route et déboulent à toute vitesse dans ces zones. C'est à se demander si l'accès à la bande réservée ne donne pas à ses usagers un faux sentiment de supériorité sur les routes. J'attire donc votre attention sur le fait qu'il faut veiller au respect des limitations de vitesse et du code de la route sur les bandes réservées, d'autant qu'on n'y trouve pas de systèmes de ralentissement de vitesse. Dans l'avenue Fonsny, cela incite même les automobilistes à monter sur le site propre pour éviter les dos d'âne.

Comment contrôlez-vous la sécurisation d'un site propre ?

Avez-vous prévu de renforcer la signalisation indiquant l'accès des taxis aux sites propres via un marquage au sol ou des panneaux ?

Que pensez-vous de l'idée d'une campagne publicitaire afin d'informer davantage la population sur les usagers ayant accès aux sites propres ?

Les questions du respect du code de la route et des

dat nauwelijks wordt aangegeven. De wegmarkeringen zijn vaak afgesleten of gewoonweg onbestaande.

Anderzijds mogen de taxibestuurders niet denken dat zij op die bus- en trambanen absolute voorrang op alle andere weggebruikers hebben en er in volle vaart mogen rijden. Zij moeten de snelheidsbeperkingen en de Wegcode naleven.

Hoe controleert u de veiligheid op de tram- en busbanen?

Bent u van plan de signalisatie te verbeteren en via wegmarkeringen of borden aan te geven dat taxi's de bus- en trambanen mogen gebruiken?

Wat denkt u van een campagne om de burgers te informeren over de weggebruikers die toegang hebben tot de bus- en trambanen?

Zult u de naleving van de Wegcode en de snelheidsbeperkingen aankaarten op het overleg met de taxisector?

Als de fietsers toegang krijgen tot de bus- en trambanen, hoe zult u er dan voor zorgen dat er geen conflicten zijn met de andere gebruikers van die banen?

limitations de vitesse ont-elles déjà été abordées lors de vos concertations avec le secteur des taxis ?

Enfin, si l'accès aux sites propres est donné aux cyclistes, comment avez-vous prévu de préparer et de gérer leur cohabitation avec les autres moyens de transport ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En introduction, il y a lieu de rappeler la distinction entre les bandes de bus et les sites propres. Si les bandes de bus sont d'office ouvertes aux taxis, les sites propres ne le sont pas automatiquement.

En effet, en application de l'article 72.5 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 (en matière de code de la route), la bande de circulation qui est délimitée par de larges traits discontinus, signalée par le panneau F17 et dans laquelle le mot "bus" est inscrit, est réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun, aux taxis et aux véhicules affectés au transport scolaire visés à l'article 39 bis.

L'article 72.6 relatif aux sites spéciaux franchissables réservés aux véhicules des services réguliers de transport en commun dispose que les taxis, entre autres, peuvent circuler sur ces sites lorsque le mot "taxi" est indiqué sur le signal F18 ou sur un panneau additionnel. Le mot "taxi" peut être répété sur le site spécial franchissable.

En cas d'ouverture de sites spéciaux franchissables aux taxis, Bruxelles Mobilité installera la signalisation et les marquages adéquats sur la voirie et veillera à leur bon entretien. Toutefois, l'accès des taxis à ces sites ne sera pas automatique.

Au sein de Bruxelles Mobilité, un groupe de travail se charge, d'une part, d'identifier les sites où la sécurité pourrait être compromise par une ouverture aux taxis et les sites sensibles qui ne peuvent pas être ouverts sans adaptation des feux ou de l'infrastructure. La STIB participe à ce travail. D'autre part, ce groupe de travail identifie les risques associés à cette ouverture, que vous évoquez en partie dans votre question : non-respect du code, non-respect des vitesses réglementaires ou non-adaptation de la vitesse aux circonstances.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen busbanen en eigen beddingen. De busbanen zijn altijd toegankelijk voor taxi's, terwijl de eigen beddingen dat niet automatisch zijn.*

Met toepassing van artikel 72.5 van de Wegcode zijn busbanen voorbehouden voor openbaar vervoer, taxi's en schoolvervoer.

Artikel 72.6 met betrekking tot de eigen beddingen bepaalt dat taxi's die mogen gebruiken indien de letters TAXI zijn aangebracht op het bord F18 of op een onderbord. De letters TAXI mogen eveneens op de eigen bedding worden herhaald.

Wanneer eigen beddingen voor taxi's worden opengesteld, plaatst Brussel Mobiliteit de gepaste signalisatie en brengt het de gepaste wegmarkeringen aan. Taxi's hebben dus niet automatisch toegang tot de eigen beddingen.

Een werkgroep binnen Brussel Mobiliteit onderzoekt op welke plaatsen de veiligheid in het gedrang zou kunnen komen en waar een aanpassing van de verkeerslichten of van de infrastructuur nodig is. Brussel Mobiliteit werkt daarvoor samen met de MIVB. De werkgroep onderzoekt ook de risico's in het geval dat de Wegcode en de snelheidsbeperkingen niet worden nageleefd of de snelheid van de voertuigen niet aan de omstandigheden is aangepast.

In dit stadium worden verschillende oplossingen overwogen, zoals de verbetering van de opleiding van de chauffeurs of de organisatie van voortgezette opleidingen. Ook een bewustmakingscampagne wordt niet uitgesloten. Ik heb daarover contact opgenomen met mijn collega Bianca Debaets.

Taxi's mogen op een eigen bedding maximaal 50 km/u rijden. Ze moeten bovendien snelheid

À ce stade, plusieurs pistes sont évoquées, comme l'amélioration de la formation des chauffeurs ou la mise en place de formations continues.

Une campagne de sensibilisation ciblée comme vous le suggérez n'est pas exclue. J'ai pris contact avec ma collègue Bianca Debaets, en charge de la Sécurité routière, pour en débattre.

Sur un site propre, la vitesse maximale est fixée à 50km/h pour les taxis. Cette vitesse reste cependant beaucoup trop élevée à la hauteur d'arrêts, de traversées piétonnes où le taxi doit céder le passage aux piétons. Et cette vitesse est d'autant plus dangereuse quand elle est associée à des comportements risqués tels que le dépassement de tram ou de bus à la hauteur d'un arrêt ou d'une traversée piétonne.

L'adaptation de la vitesse aux circonstances et une conduite préventive restent deux thèmes fondamentaux à approfondir lors de futures rencontres avec le secteur des taxis.

Les cyclistes ont accès aux sites spéciaux franchissables et aux bandes de bus si les logos indiquant vélos sont présents. C'est donc le gestionnaire de voirie qui fait le choix d'ouvrir un site quel qu'il soit aux cyclistes et d'ouvrir un site spécial franchissable aux taxis. Des règles de base existent dans le code du gestionnaire. Ces choix d'ouverture ou de fermeture se fondent d'abord sur la sécurité des usagers et ensuite sur l'intérêt que cela constitue pour eux.

La sensibilisation aux conduites préventives et au respect du code de la route ne pourra qu'améliorer encore la cohabitation entre tous les usagers de ces sites.

Votre question tourne autour de l'apprentissage du respect de l'autre.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je me réjouis de constater que le ministre partage ma préoccupation quant au fait que des taxis empruntent des sites propres réservés aux transports publics.

Le respect n'est pas une valeur partagée par tous. Il importe de sanctionner les comportements abusifs,

minderen ter hoogte van haltes en voetgangersoversteekplaatsen. Daar moeten ze voorrang geven aan de voetgangers.

Aangepaste snelheid en preventief rijgedrag zijn twee belangrijke thema's die tijdens de ontmoetingen met de taxisector aan bod zullen komen.

Fietsers hebben toegang tot de eigen beddingen en busbanen als er een fietslogo geplaatst is. Het is de wegbeheerder die beslist om een site al dan niet voor fietsers of taxi's open te stellen. Hij beschikt daarvoor over een aantal basisregels. De veiligheid en het nut voor de gebruikers staan daarbij altijd voorop.

Meer aandacht voor preventief rijgedrag en de naleving van de Wegcode kan alleen maar helpen om conflicten tussen de gebruikers van busbanen en eigen beddingen te beperken. Respect voor de andere weggebruikers moet centraal staan.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat u mijn bezorgdheid deelt. Niet iedereen is altijd even respectvol. Het is belangrijk om wangedrag te bestraffen, zeker van professionele weggebruikers zoals taxichauffeurs. Het leven van een kind is veel meer waard dan vijf minuten tijdwinst voor een klant.*

surtout venant de professionnels de la route comme les chauffeurs de taxi, qui se considèrent parfois comme les seuls à utiliser l'espace public pour leur travail.

La vie d'un enfant vaut plus que cinq minutes de gagnées pour un client.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "l'expérimentation en matière de mobilité en Région bruxelloise".

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Ces dernières semaines, plusieurs articles de presse se faisant l'écho de l'expérimentation en matière d'innovation dans le domaine de la mobilité ont suscité mon intérêt.

Je pense à l'expérience menée aux Pays-Bas où, durant six mois, une route photovoltaïque de 70m de long aurait produit un total de 3.000kWh grâce à la circulation de près de 150.000 cyclistes. Il s'agit d'une puissance suffisante pour alimenter en énergie un logement d'une personne pendant un an. Des améliorations doivent être apportées au système mais, à terme, le test pourrait s'étendre à d'autres villes.

De même, c'est également aux Pays-Bas que seront développées des routes préfabriquées à partir de bouteilles en plastique recyclées. Leur construction serait plus rapide et leur durée de vie, trois fois supérieure à celle de nos routes traditionnelles. La ville de Rotterdam aurait déjà manifesté son intention de mener un projet pilote sur ses rues urbaines.

Enfin, autre innovation incontournable, les voitures autonomes devraient être commercialisées en 2020, et les semi-autonomes, dès 2018. Peugeot, Renault, Nissan, Google et de nombreuses autres sociétés

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de experimenten inzake mobiliteit in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *De afgelopen weken zijn er heel wat artikels verschenen over innovatieve Nederlandse experimenten op het vlak van mobiliteit: een fotovoltaïsche weg van 70 m lang die 3.000 kWh produceert, of prefabwegen van gerecyclede flessen die sneller klaar zijn en een langere levensduur hebben.*

Voorts zullen er vanaf 2020 autonome en vanaf 2018 semi-autonome wagens worden verkocht. Peugeot, Renault, Nissan, Google en tal van andere bedrijven in de VS hebben al tests uitgevoerd. Frankrijk wil experimenten met autonome wagens in de stad toestaan tussen 2016 en 2018.

Het zou een goede zaak zijn indien Brussel zou aansluiten bij die experimentele ontwikkelingen. In de nabije toekomst zullen die immers bepalend zijn voor de mobiliteit, de veiligheid op de weg, het beheer van het verkeer en het leefmilieu. Om proefprojecten met automatische wagens op het Brusselse grondgebied te kunnen opstarten, moet de federale wetgeving echter worden gewijzigd.

Een jaar geleden zei u in de commissie voorstander te zijn van proefprojecten met connective cars en

outré-Atlantique ont fait le test de la voiture autonome. Chez nos voisins, après le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Espagne et les Pays-Bas, la France prévoit d'autoriser l'expérimentation de voitures autonomes en milieu urbain entre 2016 et 2018.

Il serait intéressant que Bruxelles prenne part à ce mouvement expérimental à échelle internationale permettant l'émergence d'innovations qui, dans les années à venir, révolutionneront sans doute notre manière de nous déplacer, et surtout amèneront une réelle plus-value, tant en matière de sécurité routière que de gestion de la circulation et de l'environnement. Pour pouvoir lancer les projets pilotes d'intégration de voitures automatiques dans le trafic sur le territoire bruxellois, la législation fédérale doit être adaptée.

Il y a près d'un an, en commission, vous étiez tout à fait favorable à l'idée d'autoriser les projets pilotes de voitures connectées et de voitures autonomes dans notre Région. Vous vous étiez alors engagé à évoquer le sujet avec vos homologues fédéraux et régionaux afin de se préparer à accueillir ce type d'expérimentations.

Votre administration veille-t-elle à se tenir au courant des projets à la pointe des développements technologiques en matière de mobilité ?

Avez-vous entrepris des actions afin d'accueillir des projets pilotes et de faire ainsi de Bruxelles une Région proactive dans l'émergence d'innovations technologiques ? Êtes-vous disposé à organiser davantage de tests sur notre territoire ?

Le point des voitures autonomes a-t-il été abordé avec vos homologues ? Il me revient qu'une commission technique et scientifique auditionnerait pour le moment des experts au parlement fédéral. J'en déduis que les modifications dans la législation n'ont pas encore été décidées. Avez-vous néanmoins fixé un agenda avec des objectifs précis dans ce domaine ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La Région de Bruxelles-Capitale a résolument opté pour une approche de smart city, dont la mobilité intelligente fait bien entendu partie intégrante.

autonome wagens. U zou het erover hebben met uw federale en gewestelijke collega's.

Zorgt uw administratie ervoor dat ze op de hoogte blijft van dergelijke innoverende proefprojecten?

Hebt u stappen gezet om proefprojecten binnen te halen? Bent u bereid om meer tests te organiseren in het Brussels Gewest?

Hebt u het met uw collega's al gehad over de komst van de autonome wagen? Een technische en wetenschappelijke commissie zou op dit moment deskundigen horen in het federaal parlement. Er zijn dus nog geen wetswijzigingen goedgekeurd. Hebt u al een agenda vastgelegd met precieze doelstellingen ter zake?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest wil een smart city zijn. Intelligente mobiliteit maakt daar uiteraard deel van uit.*

C'est dans ce cadre que le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB), Innoviris, la STIB, Bruxelles Mobilité et parking.brussels ont pris l'initiative de créer la plate-forme Brussels Smart Mobility avec l'objectif de coopérer, d'échanger et d'innover. Avec mes homologues, nous analyserons ses propositions pour envisager les moyens de moderniser la Région bruxelloise en la matière.

Quant aux aspects juridiques de la mise en circulation de voitures autonomes, ils relèvent des niveaux fédéral et européen. Mon cabinet suit la concertation organisée à ces échelons. Il n'existe encore aucun cadre légal pour les véhicules entièrement autonomes en Belgique.

Je pense comme vous que la Région bruxelloise doit davantage suivre les innovations technologiques, et c'est pour cela que nous avons créé ladite plate-forme.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "le déplacement et la modernisation des entrées de métro en lien avec le piétonnier".

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

M. Fabian Maingain (FDF). - Cette question prouve que l'on ne fait pas que critiquer le piétonnier, mais que l'on tente également d'apporter notre pierre à l'édifice.

Avant les vacances, vous nous faisiez part de votre volonté, dans le cadre du futur réaménagement des boulevards du centre et du piétonnier, de déménager une sortie de la station de métro De Brouckère, de fermer la sortie débouchant devant l'hôtel Continental et de créer un autre accès au métro à l'entrée du boulevard Adolphe Max ainsi

In het licht daarvan richtten het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG), Brussel Mobiliteit en parking.brussels het platform Brussels Smart Mobility op. Samen met mijn collega's zal ik de voorstellen van het platform bestuderen en nagaan hoe we het gewest op dat vlak kunnen moderniseren.

De juridische aspecten van de inverkeerstelling van autonome wagens valt onder het federale en het Europese niveau. Mijn kabinet volgt het overleg daarover op de voet. Er bestaat nog geen enkel wettelijk kader voor volledig autonome voertuigen in België.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de verplaatsing en de modernisering van de metro-ingangen rekening houdend met de voetgangerszone".

De voorzitter. - De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (FDF) *(in het Frans).* - *Voor de vakantie liet u ons weten dat u van plan was om één ingang van het metrostation De Brouckère te laten verplaatsen, de uitgang ervan voor het hotel Continental te sluiten en een nieuwe toegang te creëren aan het begin van de Adolphe Maxlaan, alsook aan de uitgang van de Noorddoorgang.*

Hoeveel bedraagt de kostprijs voor deze werkzaamheden en hoe ziet de kalender eruit? Welke voorzorgsmaatregelen neemt u om de

qu'à la sortie du passage du Nord. Ces importants changements doivent être appréhendés avec prudence mais aussi optimisme.

Pouvez-vous m'indiquer le coût des travaux nécessaires à ces modifications, ainsi que le calendrier de ces travaux ? Quelles mesures de précaution sont-elles prévues pour diminuer les nuisances pour les usagers ?

Au-delà de l'esthétique, l'objectif est d'améliorer la qualité des entrées de métro pour les citoyens, mais ces réaménagements peuvent tout de même constituer une formidable opportunité. En effet les entrées et sorties du métro bruxellois ne sont pas des plus heureuses. Des villes comme Paris ou Bilbao ont développé une politique ambitieuse pour intégrer les bouches de métro à l'espace urbain et les doter d'une identité artistique.

Dans le cadre du piétonnier et du réaménagement des boulevards du centre, il serait intéressant d'en faire de même afin d'embellir l'espace urbain. Nous pourrions organiser un concours entre artistes bruxellois en vue de modifier les bouches de métro le long du piétonnier, étant donné son emplacement stratégique, au cœur de la ville et en plein centre touristique.

M. le ministre, pouvez-vous m'indiquer si, dans les réflexions en cours sur le réaménagement des boulevards du centre, l'idée d'un concours artistique dans le but de rénover les bouches de métro est à l'étude ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le projet de réaménagement des accès avec l'intégration d'un parking pour vélos à la station De Brouckère, situé côté nord-sud de la station et sous la place De Brouckère comprend :

- la modification des accès, à savoir la fermeture de l'accès existant devant l'hôtel Continental et la création d'un nouvel accès dans l'amorce du boulevard Adolph Max, à proximité du passage du Nord. Cela permettra au bâtiment qui appartient à la Ville de Bruxelles d'être occupé par un autre opérateur qu'un bureau immobilier ;

- l'intégration d'un parking à vélos d'environ

overlast voor de gebruikers te beperken?

De bedoeling is om de kwaliteit van de toegang tot het metrostation te verbeteren. De toegangen tot de Brusselse metrostations zijn niet de meest geslaagde. Steden als Parijs en Bilbao hebben een ambitieus beleid uitgestippeld om de metrotoegangen op een artistieke wijze te integreren in het stadsmilieu. We zouden een wedstrijd voor Brusselse kunstenaars kunnen organiseren om ook de in- en uitgangen van de metrostations in de voetgangerszone op die manier aan te pakken. Overweegt u zoiets?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De heraanleg van de toegang en de fietsparking in het metrostation De Brouckère omvat:*

- de sluiting van de bestaande toegang voor het hotel Continental et de aanleg van een nieuwe toegang aan het einde van de Adolphe Maxlaan, vlakbij de Noorddoorgang;

- de integratie van een fietsparking met ongeveer 450 plaatsen.

De kostprijs voor dit project wordt geraamd op 2.000.000 euro. De start van de werkzaamheden is gepland voor eind februari 2016, afhankelijk van

450 places.

Le montant de ce projet est estimé à 2.000.000 euros. Le début des travaux est programmé pour fin février 2016 en fonction du planning du réaménagement des boulevards du centre. Ce planning est toutefois conditionné par l'obtention du permis d'urbanisme dont la procédure est en cours. Nous travaillons avec les équipes qui réaménagent le boulevard pour veiller à une certaine cohérence.

Un accès provisoire à la station sera aménagé dans l'ouverture de la nouvelle bouche de métro pendant la durée du chantier. La zone concernée par le projet sera complètement fermée pendant les travaux. L'accès à la station se fera alors par sa partie centrale, notamment devant le cinéma UGC et l'hôtel Métropole.

Les accès de surface au métro seront réalisés selon une nouvelle conception et une esthétique qui affichera toutes les qualités architecturales nécessaires à leur intégration au réaménagement des boulevards du centre. Ceci concerne en particulier les deux accès principaux des stations Bourse et De Brouckère. Dans le but d'obtenir une cohérence artistique, nous avons donc lancé un marché supplémentaire.

La station Bourse (y compris les emplacements réservés aux vélos) sera complètement rénovée en 2016-2017.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "les cages à vélos".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul (FDF).- À de nombreuses reprises, nous avons débattu du vol de vélos en commission. C'est l'une des raisons pour lesquelles

de heraanleg van de centrale lanen en van de stedenbouwkundige vergunning, die aangevraagd is.

Tijdens de werkzaamheden komt er een tijdelijke toegang via het centrale gedeelte, vóór de UGC-bioscoop en het hotel Métropole.

De metrotoegangen krijgen een nieuw ontwerp, dat perfect in de heraanleg van de centrale lanen zal passen. Het gaat dan vooral om de twee hoofdingangen van de stations Beurs en De Brouckère. Met het oog op de artistieke samenhang, hebben we een bijkomende aanbesteding gestart. Het station Beurs zal in 2016-2017 volledig vernieuwd zijn (met inbegrip van de fietsparking).

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de fietskooien".

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

De heer Serge de Patoul (FDF) *(in het Frans).*- *Fietsdiefstallen zijn een van de redenen waarom veel mensen hun fiets niet gebruiken. Nochtans is*

beaucoup craignent d'employer leur bicyclette, ne sachant où la parquer au centre-ville. Cette question est importante, car nous avons la volonté de diminuer le trafic automobile en favorisant d'autres modes de transport. Aujourd'hui, le vélo électrique est un moyen de déplacement facile et agréable, mais son coût élevé fait craindre son vol.

La création de cages accueillant des vélos et dont l'accès se fait par carte magnétique est l'une des pistes à étudier. Pour ce faire, une infrastructure est nécessaire. Les nombreux parkings souterrains existants en Région bruxelloise pourraient l'offrir.

Une place de parking pour la voiture peut en effet accueillir sept vélos. Dix places seraient donc suffisantes pour parquer 70 vélos. De plus, une cage à vélos souterraine mettrait non seulement les vélos en sécurité, mais les abriterait également des intempéries.

Des négociations ont-elles été entamées avec les propriétaires et les sociétés gestionnaires des parkings souterrains pour concrétiser la réalisation de cages à vélos ? Un calcul financier pourrait inciter ces propriétaires ou gestionnaires à louer ces espaces.

Une négociation de ce type a-t-elle également été menée avec des gestionnaires d'immeubles abritant des bureaux de diverses sociétés qui partagent des zones de stationnement souterraines ? Cela permettrait de placer des cages à vélos et d'augmenter la capacité d'accueil de personnes se déplaçant à vélo, conformément à ce que prévoit la déclaration gouvernementale.

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

M. Pascal Smet, ministre.- La Région subventionne depuis plusieurs années l'implantation de boxes pouvant accueillir cinq vélos sur la voie publique. Une quarantaine de boxes à vélos sont aujourd'hui déjà placés.

Il n'existe par contre pas encore d'inventaire des boxes ou cages existants dans des parkings publics. Nous allons charger l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (parking.brussels) de le faire. Les éventuelles négociations avec les exploitants seront également menées par l'agence. Les cyclistes n'aiment toutefois guère se garer dans les parkings à voitures, même si cela peut être

dat belangrijk als we het autoverkeer willen terugdringen. De elektrische fiets is een aangenaam vervoermiddel, maar net omdat hij zo duur is, vrezen mensen dat hij gestolen zal worden.

De plaatsing van fietskooien die met een magnetische kaart kunnen worden geopend, is een mogelijke oplossing. Dat zou in de bestaande ondergrondse parkeergarages kunnen gebeuren. Op één autoparkeerplaats kunnen zeven fietsen staan. Fietskooien in parkeergarages bieden niet alleen bescherming tegen diefstal, maar ook tegen weer en wind.

Onderhandelt u met de eigenaars en beheerders van parkeergarages over de plaatsing van fietskooien? Als we hen de mogelijke winst voorrekenen, zouden we hen over de streep kunnen trekken.

Onderhandelt u ook met beheerders van kantoorgebouwen waarin meerdere bedrijven de ondergrondse parkeergarage delen? Zo zouden meer mensen met de fiets naar het werk kunnen, wat een van de doelstellingen uit de regeerverklaring is.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gewest subsidieert al geruime tijd boxen op de openbare weg waarin vijf fietsen gestald kunnen worden. Het gewest telt dan ook al een veertigtal van die boxen.*

Omdat er is nog geen lijst is van boxen of kooien in openbare parkeergarages, zullen we parking.brussels de opdracht geven om die op te stellen. Het agentschap zal eventueel ook onderhandelen met de exploitanten. Fietsers laten hun fiets echter niet graag achter in een parkeergarage.

pratique, par exemple pour y laisser son vélo la nuit en toute sécurité.

Dans le cadre du renouvellement des permis d'environnement, le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) impose une réduction des places de stationnement dans les immeubles de bureaux. Ces espaces peuvent être convertis en stationnement pour vélos. Dès aujourd'hui, les entreprises comptant plus de cent travailleurs sont toutefois dans l'obligation de créer un nombre suffisant d'emplacements vélos. Ceux-ci ne sont accessibles qu'aux employés de ces bureaux.

La Région prépare actuellement un plan de stationnement vélos. Un projet du Fonds européen de développement régional (Feder) a été approuvé par le gouvernement bruxellois, pour un montant de plus de 2 millions d'euros. À cet effet, l'asbl Cyclo, l'agence de stationnement, la Région et les communes collaboreront à une plate-forme et un réseau de parkings à vélos. Il s'agit notamment de boxes à vélos, mais aussi d'une nouvelle génération de parkings à vélos. En effet, nous voulons éviter qu'à terme, il y ait un box à vélos à chaque coin de rue. Si la demande augmente, il faudra, outre les boxes à vélos, aussi utiliser des boxes de garage, des garages d'entreprise, des parkings publics, voire des stations de métro. Dans ce contexte, un parking à vélos sécurisé est prévu dans les stations de métro De Brouckère et Bourse.

M. Serge de Patoul (FDF). - Je vous remercie pour votre réponse prometteuse. Je me permets toutefois d'insister vraiment pour que des négociations soient entamées avec les parkings souterrains, car je suis convaincu qu'il y a là à la fois un intérêt financier pour les gestionnaires et un intérêt pour notre politique. Il s'agit donc vraiment d'un partenariat gagnant-gagnant, qui nous permettrait d'augmenter considérablement le nombre de places sécurisées.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

In het kader van de verlenging van de milieuvergunningen legt het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) een reductie van het aantal parkeerplaatsen in kantoorgebouwen op. De vrijgekomen ruimte kan worden gebruikt om fietsstallingen aan te leggen. Bedrijven met meer dan honderd werknemers moeten hoe dan ook voldoende fietsstallingen hebben, maar die zijn alleen toegankelijk voor hun personeel.

Het gewest werkt momenteel aan een fietsenstallingsplan. De Brusselse regering heeft een project van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) ten belope van meer dan 2 miljoen euro goedgekeurd. Het houdt in dat de vzw Cyclo, parking.brussels, het gewest en de gemeenten samenwerken aan een netwerk van fietskooien en moderne fietsstallingen. We willen daarmee vermijden dat er op termijn op elke straathoek een fietsbox staat. Als de vraag stijgt, moeten er ook stallingen komen in garageboxen, in bedrijfsgarages, openbare parkeergarages en metrostations. Metrostations De Brouckère en Beurs krijgen trouwens een beveiligde fietsenstalling.

De heer Serge de Patoul (FDF) (in het Frans). - *Ik wil nog even aandringen op onderhandelingen met de exploitanten van parkeergarages, want daar ligt win-winpotentieel.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

PUBLICS,

concernant "l'agression de quatre agents de la STIB par des jeunes sans titre de transport".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "les agressions commises par des automobilistes contre des chauffeurs de bus de la STIB".

M. le président.- En l'absence de M. Eric Bott, excusé, sa question orale est lue par Mme Joëlle Maison.

La parole est à Mme Maison.

Mme Joëlle Maison (FDF).- Vous n'êtes certainement pas sans savoir que cet été, quatre agents de la STIB ont été violemment agressés par des jeunes. L'incident s'est produit à la hauteur de la station Porte de Hal. Une quinzaine d'individus n'étant en possession d'aucun titre de transport s'en sont pris à quatre agents qui les contrôlaient.

Des insultes ont été proférées et des coups se sont perdus. La police est heureusement intervenue, sans quoi, les conséquences auraient pu être dramatiques. Trois des agents ne souffraient que d'hématomes, mais le chef de la patrouille a eu le pied cassé.

C'est évidemment inquiétant. Des faits gravissimes de ce genre doivent être sanctionnés, d'autant que nous devons être en mesure de les prévenir.

Ces jeunes ont-ils été interpellés ? Combien d'agressions ont-elles lieu par an sur le réseau de la STIB ? Comment est-il encore possible, avec les nouveaux portiques d'accès, qu'autant de personnes parviennent à utiliser le métro sans payer ? Quels sont les moyens mis en place pour sécuriser davantage encore les stations de métro ? Toutes les stations sont-elles équipées de caméras de vidéosurveillance ?

M. le président.- La parole est à M. Delva pour sa question orale jointe.

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de agressie tegen vier MIVB-personeelsleden door jongeren zonder vervoerbewijs".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "de verkeersagressie op buslijnen van de MIVB".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Eric Bott, die verontschuldigd is, wordt zijn mondelinge vraag door mevrouw Joëlle Maison voorgelezen.

Mevrouw Maison heeft het woord.

Mevrouw Joëlle Maison (FDF) *(in het Frans).*- *In de zomer viel een vijftiental jongeren zonder vervoerbewijs in metrostation Hallepoort vier MIVB-controleurs aan. Gelukkig kwam de politie tussenbeide, anders had het incident misschien een dramatische afloop gekend. Drie controleurs hadden alleen blauwe plekken, maar de patrouillechef brak zijn voet. Zulke zware feiten moeten natuurlijk worden bestraft.*

Zijn de jongeren aangehouden? Hoeveel gevallen van agressie zijn er jaarlijks op het MIVB-net? Hoe is het mogelijk dat er met de nieuwe toegangspoortjes nog zo veel zwartrijders zijn? Welke maatregelen worden er getroffen om metrostations veiliger te maken? Is er videobewaking in alle metrostations?

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Le 3 septembre, un chauffeur de bus s'est fait agresser par un automobiliste, ce qui a eu pour conséquence une grève du personnel du dépôt de Haren le lendemain.*

En cas d'agression, les chauffeurs de la STIB peuvent informer le dispatching par radio, lequel décide alors d'envoyer une patrouille ou de prévenir la police. D'après la CSC, faute de personnel, les agents de sécurité de la STIB sont arrivés trop tard sur place le jour des faits.

Qu'entendez-vous, dans le cadre de vos compétences, afin d'éviter les agressions à l'encontre du personnel de la STIB ? Comment évaluez-vous les procédures permettant aux chauffeurs de signaler les agressions et d'être aidés à temps par le personnel de sécurité ou la police ?

Que pensez-vous de l'idée de faire circuler du personnel de sécurité sur certaines lignes de la STIB et/ou à certains moments ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'an dernier, la STIB a dénombré 133 agressions physiques et 702 agressions verbales à l'encontre de son personnel. Cela représente 0,36 agression physique et 1,93 agression verbale à l'encontre du personnel de la STIB par million de voyages. Depuis 2011, le nombre d'agressions physiques envers le personnel de la STIB par million de voyages diminue chaque année.

Les nouveaux portiques d'accès figurent parmi les moyens destinés à inciter les voyageurs à valider leur titre de transport. Toutefois, l'on constate que des fraudeurs sont prêts à escalader ces portiques ou à bousculer d'autres voyageurs pour passer sans payer. La STIB a néanmoins constaté que l'installation de portiques d'entrée, ainsi que de

De heer Paul Delva (CD&V).- Op 4 september legde het personeel van de MIVB in de stelplaats in Haren het werk neer na een geval van verkeersagressie door een autobestuurder de dag voordien. Het gevolg was dat zeventien buslijnen van de MIVB niet bediend werden. Op vijf andere lijnen was de bediening ernstig verstoord.

Chauffeurs van de MIVB kunnen bij een geval van agressie via een radioverbinding de dispatching op de hoogte brengen. Die stuurt dan een patrouille of verwittigt indien nodig de politie. Die beslist op basis van de ernst van de situatie om al dan niet ter plaatse te komen. Volgens de vakbond CSC kwamen de veiligheidsagenten van de MIVB te laat aan op de plaats van het incident door een tekort aan personeel.

Welke initiatieven neemt u om verkeersagressie tegen het personeel van de MIVB te vermijden, uiteraard binnen het kader van uw bevoegdheden? Ik weet dat u geen eindverantwoordelijkheid over de veiligheid hebt.

Hoe evalueert u de procedures voor chauffeurs om verkeersagressie te melden en tijdig bijgestaan te worden door veiligheidspersoneel of politie?

Hoe staat u tegenover het idee om veiligheidspersoneel mee te laten reizen op bepaalde lijnen van de MIVB en/of op bepaalde momenten?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Afgelopen jaar registreerde de MIVB 133 gevallen van fysiek geweld en 702 gevallen van verbaal geweld tegen haar personeelsleden. Vanaf 2011 is het aantal gevallen van fysiek geweld tegen het MIVB-personeel per miljoen reizen jaarlijks gedaald.*

De nieuwe toegangspoortjes moeten reizigers ertoe aanzetten hun vervoerbewijs te valideren. Toch klimmen fraudeurs er nog steeds overheen of duwen ze zich tegen andere reizigers aan om niet te hoeven betalen.

Er werden heel wat maatregelen genomen om de veiligheid in de metrostations te garanderen: controle door het MIVB-personeel, samenwerking

portiques de sortie placés à certains endroits stratégiques, a permis de dissuader un certain nombre de fraudeurs.

De nombreux dispositifs sont mis en place afin d'assurer la sécurité de tous dans les stations de métro. Parmi eux, les missions de détection, de surveillance et de contrôle effectuées par les agents de la STIB, et le partenariat entre les agents de la STIB et la police fédérale du métro afin de coordonner au mieux les actions menées. Davantage de caméras de surveillance ont également été installées ces dernières années dans des endroits stratégiques.

Par ailleurs, des actions à caractère sociétal sont menées en partenariat avec le monde associatif. La présence de commerces au sein des stations peut également produire un effet positif, à l'instar des travaux d'infrastructure.

Toutes les stations sont équipées de caméras de surveillance. La STIB en compte plus de 2.400.

(poursuivant en néerlandais)

Éviter les agressions est très difficile, mais la STIB essaye de former son personnel à éviter les conflits et à les désamorcer. Les chauffeurs reçoivent ainsi une formation spéciale en communication et en gestion de conflits.

En cas d'agression, le chauffeur peut actionner une alarme silencieuse. Il est alors immédiatement mis en communication avec le dispatching qui peut entendre ce qui se passe dans le véhicule, envoyer une équipe d'intervention sur place et avertir la police au besoin. Afin de réduire au maximum le temps d'intervention, le dispatching détermine quelle équipe est la plus proche. Par ailleurs, les équipes d'intervention peuvent faire usage d'un gyrophare et d'une sirène.

Ces dernières années, le nombre d'agents de sécurité a augmenté. En outre, la STIB travaille en étroite collaboration avec la police et les communes afin de coordonner au mieux les actions des agents de police, du personnel de la STIB et des agents de prévention et de proximité.

La STIB répartit les équipes d'intervention sur certaines lignes ou points du réseau en fonction des incidents et des flux de passagers, tout en

tussen het MIVB-personeel en de federale metropolitie en de plaatsing van bewakingscamera's.

Voorts werden er een aantal acties ondernomen in samenwerking met de verenigingen. Winkels in de metrostations kunnen een positieve invloed hebben, evenals bepaalde infrastructuurwerkzaamheden.

Alle metrostations zijn uitgerust met veiligheidscamera's. De MIVB telt er meer dan 2.400.

(verder in het Nederlands)

Verkeersagressie vermijden is heel moeilijk. Het is een maatschappelijk probleem met uiteenlopende oorzaken. De MIVB probeert haar personeel goed op te leiden om daarmee om te gaan. Zo krijgen de chauffeurs speciale opleidingen in communicatie en conflictbeheer. Ze leren een potentieel conflict te vermijden of te ontmijnen. Door op een zachte toon te communiceren slagen ze er meestal in om de gemoederen te bedaren.

De voorbije jaren is ook het aantal veiligheidsagenten verhoogd. De MIVB heeft geprobeerd om de samenwerking met de politie te versterken. Er zijn meer en meer gezamenlijke interventies. De MIVB verspreidt de interventieploegen over het net op basis van incidenten en reizigersstromen.

Bij een geval van agressie kan de bestuurder op een stil alarm drukken. Hij komt dan meteen in contact met de dispatching die kan horen wat er zich afspeelt in het voertuig. De dispatching stuurt een interventieploeg ter plaatse en verwittigt de politie indien nodig. Bepaalde tools helpen de dispatching te bepalen welke ploeg het dichtstbij is, zodat de interventietijd zo klein mogelijk is. Het spreekt natuurlijk voor zich dat de verkeersdrukte daarbij een belangrijke rol speelt, waar de MIVB geen impact op heeft. De interventieploegen mogen gebruik maken van een zwaailicht en een sirene.

Als gevolg van bepaalde incidenten of evenementen zet de MIVB ploegen in op bepaalde lijnen of punten op het net. Het is echter van belang om niet te veel te focussen op enkele punten en het hele net niet uit het oog te verliezen. De MIVB werkt nauw samen met de politie en de

veillant à l'ensemble du réseau.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Pouvez-vous répéter les chiffres que vous avez donnés au début de votre réponse à la question de M. Bott ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Il y a eu 133 cas d'agressions physiques et 702 cas d'agressions verbales à l'encontre du personnel, soit 0,36 agression physique et 1,93 agression verbale par million de voyageurs.*

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *À quelle année ces chiffres se rapportent-ils ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- 2014.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. BORIS DILLIÈS

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

concernant "le développement des triporteurs à assistance électrique en tant que mode de transport".

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

M. Boris Dillières (MR).- Début août, huit triporteurs à assistance électrique ont permis pendant deux jours de relier le bois de la Cambre au piétonnier du centre-ville. Cette initiative émane

gemeenten. De bedoeling is om de acties van de politieagenten, het MIVB-personeel en de stadswachten zo goed mogelijk te coördineren.

Het is moeilijk om een veiligheidsagent naast elke chauffeur te zetten. Dat kost erg veel. We kiezen daarom voor een algemene controle op het net. Bepaalde kritische punten worden uiteraard wel opgenomen in de rondes van de veiligheidsagenten.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- U gaf helemaal aan het begin van uw antwoord op de vraag van de heer Bott een aantal cijfers in verband met verkeersagressie. Kunt u die herhalen?

De heer Pascal Smet, minister.- Het ging om 133 gevallen van fysieke agressie en 702 gevallen van verbale agressie tegenover het personeel. Dat is goed voor 0,36 fysieke agressies per miljoen reizigers, en 1,93 verbale agressies per miljoen reizigers.

De heer Paul Delva (CD&V).- Voor welk jaar gelden die cijfers?

De heer Pascal Smet, minister.- Voor 2014.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

betreffende "de ontwikkeling van elektrische bakfietsen als vervoermiddel".

De voorzitter.- De heer Dillières heeft het woord.

De heer Boris Dillières (MR) *(in het Frans)*.- *Begin augustus reden er gedurende twee dagen acht elektrische fietstaxi's tussen het Terkamerenbos en de voetgangerszone in het centrum. Het was een*

de la SPRL Cyclommunication qui souhaite, à terme, financer ce service par la publicité et le rendre totalement gratuit. Son idée est de créer des liaisons dans les endroits de notre Région qui ne sont pas accessibles en transports en commun. Ces derniers sont nombreux.

Les triporteurs à assistance électrique seraient déjà mis en service dans plusieurs pays européens. J'ai eu l'occasion d'en utiliser à Lisbonne où on les appelle les tuc-tuc. C'est un moyen de déplacement pratique et sympathique qui ne concurrence pas les taxis. Enfin, ce véhicule est un moyen de transport propre et sa conception serait recyclable à 95%.

Les fondateurs de ce service espèrent que "la Région bruxelloise va suivre cette tendance".

Avez-vous rencontré les fondateurs de ce nouveau service ?

Eu égard aux engagements budgétaires consentis pour les infrastructures cyclables, avez-vous étudié la possibilité de lancer un service régional de triporteurs électriques ?

Qu'en est-il de l'initiative Mobiloo lancée en décembre 2014 ? Avez-vous rencontré ses fondateurs ?

Enfin, le triporteur électrique est une alternative parmi d'autres pour faciliter l'accès au piétonnier dans le futur.

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'année dernière, j'ai rencontré brièvement l'administrateur de Mobiloo. Depuis lors, différentes petites entreprises se sont présentées avec des initiatives similaires, mais je n'ai pas rencontré l'équipe de Cyclommunication.

Il n'existe actuellement aucun cadre législatif régional pour le transport rémunéré de personnes avec des triporteurs motorisés ou électriques. Je tiens toutefois à soutenir l'entrepreneuriat et à stimuler les initiatives citoyennes. Nous encourageons aussi l'utilisation de moyens de transport durables, dont les véhicules électriques.

C'est pourquoi j'ai autorisé le développement de ce genre d'initiatives, à condition d'obtenir un accord

initiatief van bvba Cyclocommunication die de dienst na verloop van tijd wil financieren met reclame, waardoor het publiek er gratis gebruik van kan maken. Ze wil daarmee plaatsen die niet toegankelijk zijn met het openbaar vervoer met elkaar verbinden.

Elektrische fietstaxi's rijden blijkbaar al in meerdere Europese landen rond. Ze zijn een praktisch en sympathiek vervoermiddel dat niet concurreert met autotaxi's. Het is bovendien milieuvriendelijk en voor 95% recycleerbaar. De oprichters van de dienst hopen dat het Brussels Gewest de trend zal volgen.

Hebt u de mensen achter het initiatief ontmoet? Hebt u, rekening houdend met de begroting voor fietsinfrastructuur, bekeken of het mogelijk is om een gewestelijke dienst met elektrische fietstaxi's te organiseren?

Hebt u de oprichters van Mobiloo, dat in december 2014 van start ging, gesproken?

De elektrische fietstaxi biedt de mogelijkheid om de toegang tot de voetgangerszone te vereenvoudigen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb de bestuurder van Mobiloo vorig jaar even ontmoet. Sindsdien zijn er meerdere kleine ondernemingen bijgekomen met soortgelijke initiatieven, maar met Cyclommunication heb ik nog niet gepraat.*

Momenteel bestaat er geen wettelijk kader voor het personenvervoer met gemotoriseerde of elektrische fietstaxi's. Toch wil ik het ondernemerschap en het burgerinitiatief stimuleren, net als het gebruik van duurzame transportmiddelen.

Daarom heb ik de ontwikkeling van zulke initiatieven mogelijk gemaakt, op voorwaarde dat de betrokken politiezones akkoord gaan en dat

de la police dans les zones de police concernées ; de ne pas occuper l'espace public (stands, panneaux publicitaires...) ; que la sécurité soit garantie à tout moment ; de ne pas racoler de clientèle et que les ordonnances et lois soient respectées.

Les triporteurs électriques utilisés par la SPRL Cyclomunication et par Mobiloo sont des cyclomoteurs de classe B. Ils ne sont donc pas autorisés à rouler sur les pistes cyclables, mais doivent emprunter la chaussée.

Conformément à son plan de marchandises, la Région bruxelloise souhaite favoriser le transport de marchandises avec des triporteurs à assistance électrique. Des "vélocargos" à assistance électrique pourront, dès lors, profiter des aménagements cyclables prévus.

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

M. Boris Dilliès (MR).- Cela signifie qu'après le Plan taxis, on aura un Plan triporteurs ! Je m'en réjouis.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME KHADIJA ZAMOURI

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

concernant "les dimensions des emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées".

M. le président.- En l'absence de Mme Khadija Zamouri, excusée, la question orale est lue par Mme Carla Dejonghe.

La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *Trouver rapidement une place de stationnement adaptée contribue à la mobilité et à la vie sociale des personnes à mobilité réduite (PMR).*

alles veilig en ordentelijk verloopt.

De elektrische fietstaxi's van de bvba Cyclomunication en van Mobiloo zijn rijwielen van klasse B. Ze mogen dus niet over het fietspad.

Overeenkomstig het Goederenplan wil het Brussels Gewest het vervoer met elektrische driewielers stimuleren.

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) (*in het Frans*).- *Fantastisch, dat betekent dat er na het Taxiplan een Driewielerplan komt!*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW KHADIJA ZAMOURI

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

betreffende "de afmetingen van gehandicaptenparkeerplaatsen".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag door mevrouw Carla Dejonghe voorgelezen.

Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het is algemeen bekend dat het snel vinden van een aangepaste parkeerplaats voor rolstoelgebruikers of personen met een handicap hun mobiliteit en deelname aan het openbare leven ten goede komt.

Grâce à la technologie, de nombreuses personnes en chaise roulante peuvent conduire elles-mêmes leur véhicule. Toutefois, dans la mesure où il y a de plus en plus de grandes voitures familiales et où il est de plus en plus fait usage de voitures électriques, la demande de places de stationnement adaptées augmente. En effet, pour ces véhicules, une longueur standard de six mètres est insuffisante pour charger et décharger la chaise roulante par la plate-forme arrière.

Le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) donne des informations sur la manière de rendre utile, réglementaire et fonctionnelle une place de stationnement pour handicapés en veillant à leur nombre, signalisation, situation, accessibilité et dimensions. Dans quelle mesure ces directives sont-elles suivies ? Qui y veille ?

Quel est le nombre d'emplacements de stationnement aménagés pour les PMR le long des voies publiques ? Quelle est la longueur de ceux-ci ?

Y a-t-il une longueur légale minimum pour ces places de parking ?

Leur aménagement tient-il compte du fait qu'il y a de plus en plus de grandes voitures ? Comment ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le*

Omdat er twee soorten van gebruikers van een aangepaste parkeerplaats zijn, namelijk rolstoelgebruikers die zelf een wagen besturen en zij die zich laten vervoeren, is het van belang om eerst een goede locatie uit te zoeken en die plaats dan aan te passen aan de noden van de gebruiker. Dankzij de technologische vooruitgang zijn veel rolstoelgebruikers in staat om hun wagen zelf te besturen en zijn ze niet langer afhankelijk van een begeleider.

Maar auto's worden vandaag de dag niet alleen breder, ook het aantal grote gezinswagens, zoals SUV's en monovolumewagens, neemt toe. Bovendien wordt er ook meer en meer gebruikgemaakt van elektrische rolwagens. Dat type van rolstoel wordt via de achterklep van de wagen via een lift en laadplatform in- en uitgereden. Het zijn doorgaans rolstoelen die een zwaardere type wagen nodig hebben. Als gevolg daarvan stijgt ook de vraag naar grotere parkeerplaatsen of parkeerplaatsen die haaks of schuin ten opzichte van de rijweg zijn ingericht. Voor zwaardere wagens is een standaardlengte van 6 meter echter onvoldoende om de rolstoel via de achterklep in en uit te rijden.

Daarnaast geeft het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan informatie over hoe een gehandicaptenparkeerplaats nuttig, reglementair en functioneel te maken met aandacht voor vijf belangrijke criteria: aantal, aanduiding, situering, toegankelijkheid en afmetingen. In hoeverre worden de richtlijnen van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan betreffende de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen gevolgd? Wie houdt daar toezicht op?

Kunt u een overzicht geven van het aantal parkeervoorzieningen voor mensen met een handicap langs de openbare weg en hun lengteafmetingen?

Is er een wettelijk vastgelegde minimumafmeting voor dergelijke parkeervoorzieningen?

Wordt er bij de aanleg ook rekening gehouden met het gegeven dat er steeds meer grotere wagens zijn? Op welke manier?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het Gewestelijk

PRPS n'impose pas de règles concrètes pour la création de places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR), mais l'article 14 de l'arrêté donne des indications claires aux communes.

Par ailleurs, le quatrième cahier du vade-mecum piétons publié par Bruxelles Mobilité en août 2014 mentionne quelques bonnes pratiques.

Un tableau reprenant le nombre, par commune, des places de stationnement pour PMR le long des voies publiques. Leur longueur est généralement de six mètres et la Région compte un total de 4.259 places de stationnement. Je vous communiquerai ce document plus tard.

La politique de stationnement pour les PMR est une matière fédérale et elle est donc régie par le Code de la route. C'est la circulaire ministérielle relative aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées du 3 avril 2001 qui fixe la signalisation et l'exécution légale.

L'évolution du type des voitures et l'augmentation de leur taille n'influencent pas les bonnes pratiques relatives à la mise à disposition de places de stationnement pour les PMR.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Je vous remercie pour les chiffres. Je les transmettrai à ma collègue.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le téléjalonnement".

Parkeerbeleidsplan legt geen concrete regels op, zoals aantallen of percentages, betreffende de realisatie van parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap, maar geeft wel duidelijke krijtlijnen aan de gemeenten. Zoals u in het besluit zelf kunt lezen, staan in artikel 14 algemene bepalingen.

Brussel Mobiliteit heeft in augustus 2014 het vierde Cahier van het Voetgangersvademecum gepubliceerd. Daarin staan goede praktijken vermeld en die vindt u ook op de website.

Ik heb een tabel met het aantal parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit langs de openbare wegen per gemeente. De lengte bedraagt doorgaans 6 meter en het gewest telt in totaal 4.259 parkeerplaatsen. Ik bezorg u die tabel. In uw gemeente zijn het er 122.

Het parkeerbeleid inzake personen met een beperkte mobiliteit is nog altijd een federale materie en valt dus onder de Wegcode. Het is de ministeriële omzendbrief betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap van 3 april 2001 die de signalisatie en de wettelijke tenuitvoerbrenging bepaalt.

De evolutie van de autotypes en bijgevolg van grotere auto's beïnvloedt de goede praktijken betreffende de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit niet.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Ik dank u voor de cijfers. Ik zal ze aan mijn collega bezorgen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de telegeleiding".

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME
CARLA DEJONGHE,**

**concernant "le retard dans la mise en œuvre
du système de téléjalonnement dynamique".**

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Au cours des deux dernières législatures, il a été fait mention à diverses reprises de la volonté du gouvernement d'installer des panneaux de téléjalonnement permettant aux automobilistes de gagner les parkings disposant de places libres. Nombre de villes étrangères disposent d'une telle signalisation, très appréciée d'ailleurs, car elle a l'avantage de mieux canaliser le trafic et de diminuer les encombrements.

En ce mois de septembre, l'installation d'un système de téléjalonnement a été annoncée pour 2018. Le communiqué émanant de votre cabinet précise qu'un cahier des charges doit être rédigé pour ensuite désigner un bureau d'études, qui déterminera quels sont les endroits et emplacements les plus opportuns pour installer cette signalétique.

Je ne vous cache pas ma surprise de lire qu'une nouvelle procédure doit être activée jusqu'à celle qui consistera à déterminer les endroits les plus appropriés pour installer ces panneaux d'information. Soit les études antérieures n'ont jamais existé, soit on veut ignorer ce qui a été préparé au sujet du téléjalonnement et partir d'une feuille blanche.

Comme le téléjalonnement avait déjà été annoncé au cours des deux précédentes législatures, n'existe-t-il pas un dossier pouvant servir pour l'installation actuellement projetée ? Comment justifier qu'il faille déterminer les endroits les plus opportuns pour l'installation des panneaux de téléjalonnement ?

Les systèmes installés dans de nombreuses villes étrangères ne permettent-ils pas de limiter certaines études et d'ainsi faciliter la progression de ce dossier ? Enfin, l'objectif de 2018 ne pourrait-il pas être raccourci, afin de disposer dans de

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,**

**betreffende "de vertraging bij de invoering
van het dynamisch parkeer-
geleidingssysteem".**

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De afgelopen twee regeerperiodes heeft de regering meermaals de wens kenbaar gemaakt om panelen voor tegeleiding te plaatsen die de automobilisten naar parkeergarages met vrije plaatsen moeten leiden, omdat dit systeem het aantal files doet afnemen.*

In september werd de installatie van het systeem aangekondigd voor 2018. Volgens de mededeling van uw kabinet moet er een bestek worden opgesteld en vervolgens een adviesbureau worden aangeduid, dat zal bepalen waar het systeem idealiter komt.

Het verbaast me dat er een nieuwe procedure moet worden opgestart en dat we nog niet eens weten waar de panelen geplaatst moeten worden. Bestaan er dan geen eerdere studies of wil men geen rekening houden met het voorbereidend werk op het vlak van parkeergeleiding?

Kan men zich niet baseren op een dossier voor de geplande plaatsing? Hoe is het mogelijk dat men nu nog de ideale locatie voor de panelen moet bepalen?

Kunnen de ervaringen met dergelijke systemen in buitenlandse steden de studies niet deels vervangen, zodat het dossier sneller kan opschieten? Kan de streefdatum van 2018 niet worden vervroegd?

meilleurs délais d'une information précieuse pour les automobilistes à la recherche d'un emplacement de parking dans notre ville?

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe pour sa question orale jointe.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Bruxelles est en effet l'une des rares villes européennes à être dépourvue de ce système de téléjalonnement. Pourtant, nous disposons de tous les composants nécessaires à son introduction (panneaux, logiciels, base de données et interface) au terme de la période de test du plan de circulation.*

Il ne manque plus que l'approbation des parties concernées sur l'échange et le stockage de données et nous espérons d'ailleurs qu'un accord est intervenu entre-temps.

Nous avons donc été très surpris de lire récemment dans le journal que vous voulez entreprendre une nouvelle étude à ce sujet.

En effet, elle ne ferait que retarder les choses et entraîner des surcoûts importants, alors que la mise en place d'un système de téléjalonnement serait bénéfique à la fluidité du trafic dans la Région. Dans les villes où il est installé, l'on observe en effet une diminution du nombre d'automobilistes à la recherche d'une place de stationnement, du nombre de bouchons et donc également de l'émission de particules fines, sans parler de la présence moins importante de voitures garées sur la voie publique.

Dès lors, nous préférierions plutôt vous entendre parler de l'introduction du système. En janvier, vous avez indiqué qu'il serait utile de pouvoir y connecter des applications et des systèmes gps afin que le dispositif soit paré pour l'avenir. Nous partageons cette vision. Par conséquent, l'annonce d'une nouvelle étude sur le système au lieu de son introduction nous préoccupe.

Un accord a-t-il été obtenu sur l'échange et le stockage des données entre toutes les parties associées au système de téléjalonnement ?

Quelles démarches ont-elles été entreprises depuis janvier pour installer les panneaux livrés ?

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Brussel is een van de weinige steden die nog altijd geen dynamisch parkeergeleidingssysteem heeft. Dit verklaarde u zelf in januari dit jaar naar aanleiding van mijn vraag over de stand van zaken omtrent de invoering ervan.

Na enkele jaren van debatteren werden de borden besteld en ondertussen zijn ze al geruime tijd geleverd. Ze kunnen na de testperiode van het verkeersplan in de stad Brussel zoals afgesproken probleemloos geplaatst en gebruikt worden. De software is ontwikkeld, de databank operationeel en de interface is beschikbaar.

Begin dit jaar ontbrak enkel nog de goedkeuring van de betrokken partijen over de gegevensuitwisseling en -opslag. Daarom werd de gegevensuitwisseling opgeschort. Wij hopen dat daarover intussen een akkoord werd bereikt. Toen u onlangs in de krant verklaarde dat u de komende maanden werk wilt maken van een nieuwe studie, waren we dan ook verbaasd.

De plannen zijn immers al een hele tijd klaar en alle hinderpalen werden weggewerkt. Een nieuwe studie zal enkel tot nieuw uitstel leiden en brengt een heleboel extra kosten met zich mee. De invoering van het parkeergeleidingssysteem zal bevorderlijk zijn voor de verkeerssituatie in het gewest.

De praktijk in de talloze steden die dit systeem reeds invoerden, toont immers aan dat het systeem leidt tot een vermindering van het zoekverkeer, het aantal files en dus ook van de uitstoot van fijn stof. Bovendien neemt het aantal op de openbare weg geparkeerde auto's erdoor af.

Wij zouden u dus veel liever horen spreken over de invoering van het systeem. U gaf in januari aan dat het nuttig zou zijn om applicaties en GPS-systemen op het systeem aan te sluiten. Daardoor zou het project worden klaargestoomd voor de toekomst. Wij delen deze visie, maar dat is geen reden om de

L'installation va-t-elle avoir lieu ? Quelles actions doivent encore être entreprises dans ce dossier ?

Une nouvelle étude va-t-elle être menée concernant le système de téléjalonnement dynamique ? Quel en serait le coût ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il va de soi que l'étude que j'ai demandée devra intégrer tous les acquis du passé. Cela implique de prendre en compte des données collectées, mais aussi d'étudier les options techniques et les matériels acquis sous la législature précédente. Cette nouvelle étude n'est donc pas incompatible avec les panneaux déjà achetés, mais elle doit, au contraire, les intégrer.

L'étude se justifie par le fait que les anciennes analyses ne traitent du Pentagone que de façon marginale. Or, la situation de la mobilité y a été modifiée de manière importante par la décision de transformer une grande partie des boulevards du centre en piétonnier. La modification du plan communal de mobilité ainsi que le nombre élevé de parkings au centre-ville justifient dès lors que, tout en tenant compte des acquis du passé, les endroits les plus opportuns pour l'installation de panneaux de téléjalonnement soient soumis à examen.

Il semble évident de tenir compte des expériences menées en Belgique comme à l'étranger, mais il ne faut pas oublier la spécificité de Bruxelles. Quand on compare Bruxelles à Gand, comme c'est

effectieve invoering van de borden op de openbare weg op de lange baan te schuiven.

De aankondiging van een nieuwe studie baart ons zorgen. Wij hopen dat uitstel niet tot afstel zal leiden. Het dynamische parkeergeleidingssysteem is immers noodzakelijk voor vlotter verkeer in de hoofdstad.

Werd er een akkoord bereikt over de gegevensuitwisseling en -opslag tussen alle partijen die bij het parkeergeleidingsproject betrokken zijn?

Welke stappen werden sinds januari van dit jaar genomen om de geleverde parkeergeleidingsborden te installeren? Zal de installatie effectief gebeuren? Welke stappen moeten er in dit dossier nog genomen worden?

Komt er een nieuwe studie met betrekking tot het dynamisch parkeergeleidingssysteem? Welke kosten zou een nieuwe studie met zich meebrengen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Uiteraard wordt in de bestelde studie rekening gehouden met de technische opties en het materiaal dat in het verleden werd aangekocht.*

Een nieuwe studie gerechtvaardigd door het feit dat de mobiliteitssituatie in de Vijfhoek grondig is gewijzigd na de beslissing om een groot deel ervan autovrij te maken. Door de aanpassing van het gemeentelijke mobiliteitsplan en het hoge aantal parkeergarages in het stadscentrum, moeten we opnieuw nagaan wat de beste locatie is voor het plaatsen van de panelen.

Uiteraard houden we daarbij rekening met ervaringen uit de rest van België en het buitenland, maar er zijn toch een aantal belangrijke verschillen inzake oppervlakte en het aantal parkeergarages.

Ik ben voorstander van een snelle invoering van de parkeergeleiding.

(verder in het Nederlands)

souvent le cas, il faut souligner les différences importantes en termes d'étendue du territoire et de nombre de parkings dans le centre-ville. Une ville comme Gand n'en compte que quatre !

Je suis partisan d'une mise en place très rapide d'un téléjalonnement à Bruxelles.

(poursuivant en néerlandais)

La concertation menée avec les gestionnaires de parkings a abouti à un accord de principe sur la transmission des données statiques et nous enregistrons également des progrès concernant les données dynamiques.

Nous avons demandé à Bruxelles Mobilité de mener une étude sur l'emplacement des panneaux de téléjalonnement et des parkings dans le Pentagone et espérons qu'elle va enfin pouvoir finaliser le cahier des charges y afférent. Nous ne voulons pas engager de frais inutiles et souhaitons introduire le système au plus vite.

Ce cahier des charges coûtera au maximum 85.000 euros hors TVA. L'échevin de la Mobilité de la Ville de Bruxelles, ici présent, peut confirmer que la Ville de Bruxelles est également associée à ce dossier, qui doit absolument être bouclé durant cette législature.

Nous ne nous limiterons pas aux panneaux. Des applications ont tout leur sens à l'heure actuelle.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je prends note de votre volonté de ne pas abandonner les acquis et de ne pas partir d'une feuille blanche, ainsi que de certaines difficultés en lien avec l'évolution du parking dans le Pentagone, qui a connu de nombreuses modifications.

On a tellement parlé du téléjalonnement durant les deux dernières législatures que fixer l'aboutissement de ce projet à trois ans nous paraît un délai particulièrement long, au regard du manque évident.

J'encourage donc le ministre à réduire ce délai très confortable, qui nous amène, une fois de plus, à la

We hebben overleg gevoerd met de parkeerbeheerders. Er is een principieel akkoord om de statische gegevens door te geven. We boeken ook vooruitgang inzake de dynamische gegevens. Hopelijk kunnen we die kwestie ook afronden.

We hebben alle elementen samengebracht en met de betrokken instanties gepraat. We hebben aan Brussel Mobiliteit de opdracht gegeven een studie van start te laten gaan over de lokalisatie van de parkeergeleidingsborden en de parkings in de Vijfhoek. Ik hoop dat Brussel Mobiliteit het bestek van deze studie eindelijk zal kunnen afronden. Voor alle duidelijkheid: het probleem ligt niet aan ons. Het is de bedoeling om geen onnodige kosten te maken en zo snel mogelijk van start te gaan.

De kostprijs van het bestek bedraagt maximaal 85.000 euro, exclusief btw. De schepen van Mobiliteit van de stad Brussel, die hier aanwezig is, kan bevestigen dat ook de stad Brussel bij de zaak wordt betrokken. We maken wel degelijk werk van dit dossier. Het zal absoluut worden gerealiseerd tijdens deze regeerperiode.

We zullen ons niet beperken tot borden. Ik denk dat in de huidige tijden ook applicaties aan bod moeten komen.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *We hebben het de afgelopen twee regeerperiodes zo vaak over parkeergeleiding gehad dat het ons bijzonder lang toeschijnt om de afronding van het project nog drie jaar uit te stellen, gelet op het duidelijke tekort aan parkeerplaatsen.*

Ik wil de minister dan ook vragen die ruime termijn in te korten.

fin de cette législature. Il serait temps d'aboutir sur ce dossier. J'espère donc que ce délai de trois ans pourra être significativement réduit.

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *Une situation modifiée de la circulation entraîne évidemment bien d'autres problèmes, mais il est positif de pouvoir utiliser les panneaux actuels.*

Bruxelles, capitale de l'Europe, est l'une des rares villes à ne pas encore disposer d'un système dynamique de téléjalonnement. Espérons que ce soit chose faite d'ici peu.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je suis tout à fait d'accord avec vous.*

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

concernant "la fermeture éventuelle des voies d'accès et de sortie n° 12 (Kattebroek) du Ring 0".

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

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *Il y a environ vingt ans, une bretelle d'entrée et de sortie a été réalisée sur le Ring à hauteur de Dilbeek, afin de desservir un nouvel hôpital. Celui-ci n'a jamais vu le jour et le site est actuellement occupé par des entreprises.*

La sortie 12 génèrerait une grande partie du trafic qui éviterait ainsi la chaussée de Ninove. La

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Er waren al meerdere akkoorden. Het is dus goed dat we niet helemaal opnieuw moeten beginnen. Een gewijzigde verkeerssituatie brengt uiteraard tal van andere problemen met zich mee, maar het is een goede zaak dat de huidige borden kunnen worden gebruikt in de nieuwe verkeerssituatie.

U zegt dat het probleem geen jaren zal aanslepen en de kwestie nog deze regeerperiode wordt opgelost. Brussel, toch de hoofdstad van Europa, is een van de weinige hoofdsteden die nog steeds niet over een dynamisch parkeergeleidingssysteem beschikt. Hopelijk komt dat er snel.

De heer Pascal Smet, minister.- Daar ben ik het helemaal mee eens.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de mogelijke afsluiting van het op- en afrittencomplex nr. 12 (Kattebroek) van de R0".

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Ongeveer twintig jaar geleden werd op het grondgebied van de gemeente Dilbeek het op- en afrittencomplex nr. 12 gerealiseerd, omdat er een ziekenhuiscomplex gepland was. Uiteindelijk werd dat project afgeblazen. In de plaats kwamen er bedrijven, waarvoor afrit 12 een belangrijke toegangspoort is.

Vlaams Agentschap voor Wegen en Verkeer (AWV- l'agence flamande des routes et de la circulation) a procédé à sa fermeture en avril et mai 2015 afin d'effectuer un test avant d'envisager sa fermeture définitive. La population en a été informée par un courrier, contresigné par la commune de Dilbeek. Les comptages auraient été effectués uniquement sur la chaussée de Ninove et pas sur les autres routes en Flandre et à Bruxelles pourtant également touchées par cette mesure.

La Région bruxelloise n'aurait étonnement pas été informée de cette décision. Après avoir consulté la Région flamande et les communes de Berchem-Sainte-Agathe et de Dilbeek, vous auriez déclaré que toutes les décisions seraient prises en concertation mutuelle.

La loi spéciale relative à la Communauté métropolitaine stipule que fermer ou rendre inutilisables les entrées et les sorties du Ring sont des décisions qui doivent être prises en concertation avec les Régions au sein de la Communauté métropolitaine.

Combien de fois avez-vous consulté la Région flamande après mars concernant la sortie 12 ? La décision prend-elle en compte les intérêts des Bruxellois ? Quand la décision sera-t-elle officialisée ? Prévoyez-vous des comptages sur les routes bruxelloises aux abords de la sortie 12 afin d'évaluer l'impact d'une fermeture ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les résultats de ce test mené à notre insu par la Région flamande sont actuellement analysés par l'AWV, avec l'aide d'un bureau de consultance, sur la base des comptages effectués tant par les autorités flamandes que par Bruxelles Mobilité sur l'avenue*

De afrit zou veel sluipverkeer aantrekken dat de Ninoofsesteenweg probeert te vermijden. Daarom heeft het Vlaams Agentschap voor Wegen en Verkeer (AWV) bij wijze van test afrit 12 in april en mei 2015 gesloten. Het AWV stuurde daarover een brief aan de bevolking, die ook was ondertekend door de Dilbeekse schepenen van Openbare Werken. Daarin stond dat zij op basis van een evaluatie van de testresultaten zouden beslissen of de maatregel definitief zou worden.

Bij de proefopstelling werden echter alleen tellingen uitgevoerd op de Ninoofsesteenweg in Dilbeek, en niet in de andere wegen en straten op Vlaams en Brussels grondgebied die bij het afsluiten van de afrit veel extra verkeer moeten verwerken.

Bovendien was het Brussels Gewest verrassend genoeg niet op de hoogte van de maatregel. U zou uw Vlaamse collega, Ben Weyts, gecontacteerd hebben en na een vergadering met het Vlaams Gewest en met de gemeenten Sint-Agatha-Berchem en Dilbeek hebt u verklaard dat alle beslissingen in onderling overleg zouden worden genomen.

De Bijzondere Wet betreffende de hoofdstedelijke gemeenschap bepaalt in paragraaf 7 expliciet dat het sluiten of onbruikbaar maken van op- en afritten van de Ring enkel kan gebeuren na overleg tussen de gewesten die deel uitmaken van de hoofdstedelijke gemeenschap.

Hoe vaak hebben het Vlaams en het Brussels Gewest sinds eind maart overlegd over afrit 12? In welke mate spelen de belangen van de Brusselaars een rol bij de beslissingen over die kwestie? Wanneer wordt de definitieve beslissing bekendgemaakt? Plant u tellingen in de verschillende straten in de omgeving van de afrit op Brussels grondgebied om na te gaan wat daar de impact is van een eventuele afsluiting?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het Vlaams Gewest had zonder ons in te lichten een test uitgevoerd. Na die testperiode werd de verkeerswisselaar opnieuw opengesteld voor het verkeer. De resultaten van de test worden door het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

du Roi Albert.

Une première évaluation de la moitié des résultats des mesures, qui a eu lieu avec toutes les parties intéressées le 10 septembre 2015, indique un déplacement de la circulation vers les sorties situées à proximité. Sans tenir compte de la circulation locale, la sortie 12 génère du trafic de transit qui tend à éviter principalement le nœud de la chaussée de Ninove (N8) à hauteur du complexe de bretelles d'entrée et de sortie 13 à Dilbeek.

Tant la Région flamande que la commune de Dilbeek ont indiqué envisager une optimisation de cet ensemble de voies d'accès et de sortie au lieu de fermer la sortie 12. Le problème des flux de circulation qui se croisent sur le Ring à chaque entrée et sortie subsistera malgré tout, ce qui souligne l'importance du nombre de ces bretelles pour la fluidité du trafic.

Avant toute décision sur la fermeture définitive ou non de la bretelle 12, nous voulons connaître l'ensemble des résultats de mesures et organiser une nouvelle concertation, qui devrait avoir lieu à la mi-novembre 2015.

Selon la loi spéciale de réformes institutionnelles, il n'est possible de fermer des accès et sorties du Ring ou de les rendre inutilisables qu'après concertation entre les Régions au sein de la Communauté métropolitaine. Tant que cette institution n'aura pas été créée, une concertation ad hoc doit être organisée à titre de mesure transitoire.

La Région flamande n'a pas encore proposé de décision.

geanalyseerd met de hulp van een adviesbureau.

Die analyse is gebaseerd op de resultaten van de tellingen die zowel door de Vlaamse overheden als door Brussel Mobiliteit op de Koning Albertlaan werden uitgevoerd.

Tijdens de vergadering in maart 2015 met Brussel Mobiliteit, de gemeente Berchem en het AWW werd overeengekomen dat de resultaten van de test zullen worden voorgesteld aan alle betrokken instanties, waaronder Brussel Mobiliteit en de gemeente Berchem.

Een eerste evaluatiemoment met alle betrokkenen vond plaats op 10 september 2015. Slechts de helft van de meetresultaten was verwerkt. Uit de reeds beschikbare cijfers blijkt vooral een verschuiving van het verkeer naar nabije afritten. Afgezien van lokaal gemeentelijk verkeer genereert afrit 12 sluisverkeer, dat hoofdzakelijk de knoop van de Ninoofsesteenweg (N8) ter hoogte van het op- en afrittencomplex 13 in Dilbeek wenst te vermijden.

Tijdens de evaluatievergadering gaven zowel het Vlaams Gewest als de gemeente Dilbeek aan ook de optimalisatie van dit complex te zullen overwegen als mogelijk alternatief voor het sluiten van afrit 12. Het probleem van elkaar kruisende verkeersstromen op de Ring bij elke op- en afrit blijft hoe dan ook bestaan. Het aantal op- en afritten is dan ook van groot belang voor de doorstroming van het verkeer.

Er werd dus geen beslissing genomen over het al dan niet definitief afsluiten van op- en afrit 12. We willen uiteraard eerst de volledige meetresultaten kennen en wensen ook nieuw overleg. Dat wordt verwacht tegen midden november 2015.

Het afsluiten of onbruikbaar maken van op- en afritten van de Ring kan volgens de laatste Bijzondere Wet tot hervorming van de instellingen pas gebeuren na overleg tussen de gewesten in de hoofdstedelijke gemeenschap. Zolang die instelling niet is opgericht, moet er bij wijze van overgangsmaatregel ad-hocoverleg worden georganiseerd.

Het Vlaams Gewest heeft nog geen beslissing voorgesteld.

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

Mme Els Ampe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *Je m'inquiète de cette nouvelle théorie du trafic en vogue, également appliquée sur la Petite ceinture et d'autres voies, qui part du principe qu'une réduction des manœuvres de croisement sur le Ring réduit les bouchons. Avec ce raisonnement, l'on pourrait fermer toutes les sorties du Ring bruxellois. Cependant, les Bruxellois ne pourraient plus quitter la ville. Les accès et sorties sont destinés en premier lieu aux habitants.*

En tout cas, les professeurs et bureaux de consultance ne doivent pas sous-estimer l'aspect social d'un accès et d'une sortie pour les riverains. Pouvez-vous faire simuler la situation du trafic à l'aide du modèle méso-échelle pour vérifier la congruence avec les résultats des mesures ?

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je le ferai.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE 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 "l'évaluation du projet LaMilo et la distribution urbaine à Bruxelles à l'issue du projet pilote".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Ik maak me zorgen om een nieuwe verkeerstheorie die opgeld doet en die ervan uitgaat dat een afname van de weefbewegingen op een ring tot minder files leidt. Als je zo redeneert, zou je alle afritten van de Brusselse Ring kunnen afsluiten. Het fileprobleem is dan wel opgelost, maar de Brusselaars kunnen dan de stad niet meer uit. Overigens wordt die denkwijze ook voor de Kleine Ring en andere wegen gehanteerd. Op- en afritten zijn echter in de eerste plaats bedoeld voor lokale bewoners. Inwoners van Sint-Agatha-Berchem gebruiken de voornoemde oprit van de Ring om zich te verplaatsen.

Professoren en adviesbureaus mogen het sociale aspect van een af- en oprit voor de omwonenden alleszins niet onderschatten. Kunt u de verkeerssituatie laten simuleren met het zogenaamde model meso, zodat nagegaan kan worden of er congruentie is met de meetresultaten?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal dat laten nagaan.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de evaluatie van LaMilo en de stedelijke distributie in Brussel na het proefproject".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN DE HEER PASCAL SMET,

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les nuisances et dégâts dénoncés le long du passage des trams de la ligne 81 à Anderlecht".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- De nombreux riverains de la ligne 81 à Anderlecht sont mécontents. En effet, depuis plusieurs mois ils subissent des nuisances qui semblent provenir du passage des trams, notamment à hauteur du rond-point du Meir.

En effet, à entendre ces riverains, lors des passages des véhicules de la STIB, les secousses sont telles que les salons tremblent, de même que les châssis des maisons. Des fissures apparaissent d'ailleurs sur certains revêtements, intérieurs comme extérieurs.

Il semble en outre que les problèmes soient encore plus conséquents à l'entrée du virage qu'emprunte le tram en direction de Montgomery, lorsqu'il quitte la ligne droite de l'avenue du Roi Soldat pour faire le tour du rond-point du Meir.

Sur le plan technique, il semble que les dispositifs d'isolation fassent défaut. En effet, les caoutchoucs posés avec les rails pour atténuer les nuisances ne paraissent plus du tout efficaces. Les rails sont même parfois quasiment laissés à nu, alors que les dernières interventions à ces endroits datent d'il y a environ dix ans.

Face à une telle situation, il est tout à fait légitime que les riverains se mobilisent et s'organisent pour interpeller les autorités de la STIB. C'est ainsi que, dès le mois de juin dernier, ils se sont formellement tournés vers notre société régionale, afin de lui communiquer leurs doléances.

Les autorités communales anderlechtoises se sont également émues de la situation auprès de vos services. Fin août, l'affaire a pris de l'ampleur, puisqu'une plainte a été déposée auprès des services de police pour détériorations aux biens immobiliers. Enfin, une pétition a été signée par de

MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de klachten over hinder en schade veroorzaakt door de trams op lijn 81 in Anderlecht".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- Heel wat buurtbewoners van lijn 81 in Anderlecht klagen al maanden over de overlast door de trams ter hoogte van het Meirplein. Die zouden vreselijke trillingen veroorzaken, waardoor er binnen en buiten in de huizen barsten ontstaan. De problemen zouden het ernstigst zijn bij het begin van de bocht in de richting van Montgomery.

De oorzaak daarvan zou liggen bij het isolatierubber dat de schokken moet opvangen: op sommige plaatsen ontbreekt dat volledig. De laatste herstellingswerken dateren trouwens van tien jaar geleden.

In juni van dit jaar maakten de buurtbewoners hun grieven kenbaar bij de MIVB.

Het gemeentebestuur van Anderlecht deed zijn beklag bij uw diensten. Eind augustus werd er zelfs een klacht ingediend bij de politie wegens beschadiging van onroerende eigendommen. Uiteindelijk ondertekenden tal van buurtbewoners een petitie.

Ter plaatse stellen de buurtbewoners vast dat de MIVB niet meer heeft gedaan dan eind augustus slordig wat cement aanbrengen om de gaten in de Koning-Soldaatlaan te dichten. Ook dat cement vertoont inmiddels reeds barsten.

De zaak is des te ernstiger daar het om een dichtbevolkte buurt gaat. Heel wat klagers maken overigens dagelijks gebruik van de diensten van de MIVB. Er is spontaan een burgerbeweging ontstaan die eist dat er snel herstellingswerken worden uitgevoerd op de hoek van de Koning-Soldaatlaan en het Meirplein en dat de tramsporen worden gerepareerd, zodat de voorzieningen tegen de trillingen weer naar behoren functioneren. Bovendien eisen ze dat tramchauffeurs traag rijden

nombreux riverains.

Sur le terrain, après plusieurs mois de mobilisation, les riverains me signalent qu'à ce jour, la seule réaction de la STIB consisterait en la pose - fin août et vers 23h00 - de quelques pelletées de ciment déposées à la hâte par un ouvrier dans le but apparent de combler quelques trous dans l'avenue du Roi Soldat. Depuis lors, le ciment semble d'ailleurs déjà fissuré.

Cette affaire prend une dimension majeure dans ce quartier très densément urbanisé. Notez bien que nombreux sont les plaignants qui utilisent les services de la STIB au quotidien. Il s'agit donc d'un mouvement spontané, qui réclame :

- l'exécution rapide de travaux d'assainissement au coin de l'avenue du Roi Soldat et du rond-point du Meir ;

- la réfection des rails, afin que les dispositifs contre les vibrations puissent redevenir pleinement opérationnels ;

- l'obligation, pour les conducteurs des trams, de ralentir dans tout le périmètre afin de limiter ces nuisances.

En ce qui concerne l'examen du phénomène, une inspection technique a-t-elle été réalisée sur place afin de vérifier les faits dénoncés par les riverains ? Si oui, à quel organisme indépendant cette étude a-t-elle été confiée, à quelle date et quelles sont ses principales conclusions ? Les riverains ont-ils été entendus à cette occasion ?

Par ailleurs, en ce qui concerne les mesures préconisées pour résoudre le problème, des budgets ont-ils été débloqués pour procéder aux travaux réclamés ? Dans quels délais seront-ils réalisés ? Des panneaux seront-ils placés, enjoignant les conducteurs de tram à ralentir ? Si oui, dans quels délais ?

Ce dialogue difficile entre la STIB et les plaignants, de bonne volonté me semble-t-il, me laisse perplexe. Comme simple citoyen, on est vite perdu face aux murs qui se dressent lorsqu'il s'agit de tenter de communiquer avec une grande administration comme la STIB. Il reste bien du travail pour améliorer la communication entre la STIB et les citoyens ! J'espère que vous profiterez

om de overlast te beperken.

Werd er ter plaatse een technische inspectie uitgevoerd om de feiten te controleren? Aan welk onafhankelijk organisme werd die studie toevertrouwd? Wanneer gebeurde dat? Wat zijn de voornaamste conclusies? Werden de buurtbewoners toen ook gehoord?

Werden er budgetten uitgetrokken voor de gevorderde werken? Binnen welke termijn worden die werken uitgevoerd? Zullen er borden worden geplaatst die de tramchauffeurs ertoe moeten aanzetten trager te rijden? Zo ja, wanneer?

Het is jammer dat de dialoog tussen de MIVB en de klagers, die van goede wil lijken, zo moeizaam verloopt. Er is nog heel wat werk aan de winkel om de communicatie tussen de MIVB en de burger te verbeteren. Hopelijk maakt u daar werk van.

de votre mandat pour améliorer notablement les réalités de terrain en la matière. C'est urgent.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les riverains, dans leur plainte, faisaient état de vibrations anormales qui seraient causées par un état dégradé de la chaussée et des pavés. Dans un premier temps, durant l'été, les services de la STIB ont procédé à l'analyse de la situation et à de petites réparations du revêtement de la chaussée.

À la suite de la persistance des plaintes des riverains, une nouvelle analyse a été effectuée par la STIB le 7 septembre. Elle a révélé une usure ondulatoire, c'est-à-dire une série de vagues sur la surface du rail, cause probable des vibrations dénoncées par les riverains. Ceux-ci ont été informés, par un courriel envoyé le 8 septembre, du résultat de l'étude et du besoin de réaliser un meulage. Pour éliminer cette usure ondulatoire, un meulage a donc été réalisé le 15 septembre par le service soudure de la STIB.

Conformément à l'article 19.4.4 de l'arrêt du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale définissant le cahier des charges auquel est soumise la Société de transport intercommunal bruxellois, l'entretien des rails est à la charge de la STIB, qui dispose d'un budget propre pour effectuer cette mission.

Des études vibratoires approfondies seront bientôt menées par la STIB afin de déterminer si les normes définies par la convention environnementale sont dépassées. En fonction des résultats de ces études, d'autres mesures pourront être envisagées, comme l'installation de panneaux demandant aux conducteurs de ralentir à cet endroit.

La STIB a donc été informée du problème et a pris des mesures pour y remédier, mais je ferai part de vos remarques sur la mauvaise communication à la direction. Il est important que la STIB communique bien avec les habitants.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je vous

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Tijdens de zomer heeft de MIVB al kleine werken uitgevoerd aan de weg, maar de omwonenden bleven klagen over abnormale trillingen en dus heeft de MIVB op 7 september opnieuw de situatie geanalyseerd. Daaruit bleek dat de rails inderdaad opnieuw geslepen moesten worden. Dat gebeurde op 15 september. De MIVB heeft daarvoor een eigen budget.*

De maatschappij zal binnenkort opnieuw metingen verrichten en indien nodig kan ze eventueel bijkomende maatregelen nemen, zoals borden die de chauffeurs aanmanen om op die plaats te vertragen.

Een goede communicatie is inderdaad zeer belangrijk en ik zal uw opmerkingen daarover aan de MIVB bezorgen.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het*

remercie pour ces précisions et suivrai avec la plus grande attention l'évolution de ce dossier et la solution durable qui sera apportée à ce problème dont j'ai pu constater la nuisance bien réelle.

Je prends bonne note de votre volonté d'améliorer la communication indispensable entre les usagers, les riverains et la STIB.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 "les difficultés d'accéder à la gare du Nord du côté de la place Solvay".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le placement par la STIB de portillons devant les escalators de la Gare du Nord complique l'accès des navetteurs aux arrêts de bus situés sous la gare. Ce problème avait été évoqué en Commission de l'Infrastructure le 4 mai 2015. En outre, les personnes à mobilité réduite (PMR) qui vivent dans le quartier se plaignent de devoir désormais payer pour accéder aux magasins du rez-de-chaussée, puisqu'ils doivent franchir les portillons de la STIB pour pouvoir emprunter l'escalator ou l'ascenseur.*

La rénovation de la Gare du Nord durera encore quelques années. Comment l'accessibilité du hall de la gare peut-elle être améliorée à court terme ?

Êtes-vous au courant de ce problème, qui touche aussi les riverains ?

Quelles solutions à court terme peuvent-elles être mises en place par la STIB ?

De quelle manière peut-on garantir un accès gratuit ? Serait-il possible de rendre l'ascenseur de

Frans).- *Ik ben tevreden dat u aandacht besteedt aan dit probleem en dat u de communicatie wilt verbeteren.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de moeilijke toegang tot het Noordstation aan de kant van het Solvayplein".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In de commissie Infrastructuur van 4 mei 2015 was het al duidelijk dat de toegang voor pendelaars tot de bussen onder het Noordstation niet optimaal is sinds de MIVB toegangspoorten heeft geïnstalleerd voor de roltrappen. Maar dat is niet het enige probleem. Buurtbewoners die slecht te been zijn, klagen over het ontbreken van een gratis lift of roltrap om van de begane grond naar de winkels te gaan in het station Brussel-Noord. De roltrappen zijn immers afgesloten door de toegangspoortjes van de MIVB. Daardoor moet een buurtbewoner die niet via de trappen naar boven kan, betalen om inkopen te kunnen doen of naar de apotheker te gaan in de hal van het Noordstation.

Iedereen weet dat het Noordstation wordt gerenoveerd. Het zal wellicht nog wel een paar jaar duren alvorens het volledige gebouw ontsloten is. Er is dus een probleem voor mensen die niet goed te been zijn, een kinderwagen bij zich hebben of zich in een rolstoel willen begeven naar de stationshal waar de winkels zijn. Hoe kan op korte termijn de toegankelijkheid verbeterd worden?

service du personnel accessible ? Un ascenseur supplémentaire est-il prévu ou l'ancien ascenseur sera-t-il accessible gratuitement ?

Est-il envisageable de retirer les portillons à certains endroits pour donner gratuitement accès aux escalators, sans compromettre le système de portillons de la STIB ? D'autres escalators pourraient-ils être installés ? Une signalisation est-elle prévue pour les personnes qui en feront usage ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le réaménagement de la station de prémétro est planifié pour la fin 2016 et durera deux ans.*

Il est prévu d'installer des ascenseurs en dehors de la zone contrôlée par la STIB, pour faciliter l'accès des clients de De Lijn et des riverains au niveau de la SNCB.

En attendant, les habitants du quartier peuvent accéder aux magasins via les escalators, en demandant par l'interphone à l'opérateur de la STIB d'ouvrir gratuitement les portillons.

La STIB n'a jusqu'à présent reçu aucune plainte de riverains, mais en a reçu quelques-unes de clients de De Lijn relatives à l'accès aux bus en venant de la gare. Par ailleurs, la gare est accessible aux PMR par plusieurs entrées : du côté sud par le point vélo, à l'ouest par l'entrée principale, ainsi que des côtés nord et est.

La situation n'est pas optimale, mais la STIB fait son possible. Si les gens en font la demande, les portillons leur sont ouverts.

Bent u op de hoogte van het probleem, dat ook de buurtbewoners treft?

Hebt u de MIVB daarover al aangesproken? Wat kan die op korte termijn doen?

Op welke manier kan wel gratis toegang verleend worden? Er is een dienstlift voor het personeel waarmee je ook naar de parking kunt gaan. Is het mogelijk om die lift toegankelijk te maken? In de commissie sprak u al over het plaatsen van een nieuwe lift. Komt er een extra lift, of zal de oude lift gratis toegankelijk worden?

Is het mogelijk om op bepaalde plaatsen de poortjes weg te halen, zodat de roltrappen gratis kunnen worden gebruikt, zonder dat het poortjessysteem van de MIVB in het gedrang komt? Of kunnen er andere roltrappen toegevoegd worden? Hoe zal men de mensen die gratis gebruik van de roltrap of lift wensen te maken, naar die plekken leiden? Wordt er gedacht aan bewegwijzering?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De herinrichting van het premetrostation is gepland voor eind 2016 en zal twee jaar duren.

De bedoeling is om liften te installeren buiten de gecontroleerde zone van de MIVB, zodat het niveau van de NMBS vlot toegankelijk wordt voor klanten van De Lijn en voor buurtbewoners.

In de tussentijd kunnen de wijkbewoners de winkels bereiken via de roltrappen. Om door de toegangspoortjes van de MIVB te kunnen lopen, kunnen ze indien nodig via de intercom vrije doorgang vragen. De operator kan de glazen deuren immers op afstand openen.

De MIVB heeft tot op vandaag geen enkele klacht van buurtbewoners ontvangen, maar wel enkele van klanten van De Lijn over de toegang tot de bussen voor mensen die van het treinstation komen. Het treinstation is bereikbaar via meerdere toegangen voor personen met een beperkte mobiliteit, wat vaak zelfs eenvoudiger is dan via het onderliggende niveau rechtstreeks naar boven te gaan. Aan de zuidelijke kant, via het fietspunt, aan de westelijke kant, via de hoofdingang, aan de

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La plainte m'est parvenue, sinon je ne l'aurais pas mentionnée.*

Les gens sont-ils informés de la possibilité d'utiliser l'interphone ?

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Non.*

- L'incident est clos.

noordzijde en ook aan de oostelijke kant is het station vlot bereikbaar voor personen met een beperkte mobiliteit.

De situatie is inderdaad niet optimaal, maar de MIVB doet wat ze kan. Indien mensen daarom vragen, worden de poortjes toch geopend.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De klacht heeft mij alleszins bereikt, anders had ik ze niet vermeld.

Worden de mensen geïnformeerd over de mogelijkheid om de intercom te gebruiken?

De heer Pascal Smet, minister.- Nee.

- Het incident is gesloten.