



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

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

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

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 25 FEBRUARI 2019**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 25 FÉVRIER 2019**

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@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

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@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

INHOUD

Interpellatie van de heer Julien Uyttendaele	5
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het vertrek van autodeelbedrijf Zipcar en de gevolgen daarvan voor de controle, het beheer en de regulering van de gewestelijke mobiliteit".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven,	
betreffende "het vertrek van het 'free floating'- autodeelbedrijf Zipcar uit Brussel".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
De heer Julien Uyttendaele (PS)	
De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
De heer Paul Delva (CD&V)	
De heer Pascal Smet, minister	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	20
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de nieuwe mobiele app van de MIVB en de disfuncties ervan".	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	25
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de klachten over de schade berokkend door trams T4000".	

SOMMAIRE

Interpellation de M. Julien Uyttendaele	5
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le départ de la société de voitures partagées Zipcar et ses impacts en matière de contrôle, de gestion et de régulation de la mobilité régionale".	
Interpellation jointe de M. Gaëtan Van Goidsenhoven,	
concernant "le départ de la société de voitures partagées en libre-service intégral Zipcar de Bruxelles".	
Discussion conjointe – Orateurs :	
M. Julien Uyttendaele (PS)	
M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
M. Paul Delva (CD&V)	
M. Pascal Smet, ministre	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	20
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la nouvelle application mobile de la STIB et ses dysfonctionnements".	
Question orale de M. Marc Loewenstein	25
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les plaintes relatives aux dégâts causés par la circulation de trams T4000".	

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	28	Question orale de Mme Cieltje Van Achter	28
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de subsidies voor de ondersteuning van schoolstraten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "les subventions visant à soutenir les rues scolaires en Région de Bruxelles-Capitale".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille,		Question orale jointe de M. Bruno De Lille,	
betreffende "de projectoproep schoolstraten".		concernant "l'appel à projets pour les rues scolaires".	

Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.
Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "het vertrek van autodeelbedrijf Zipcar en de gevolgen daarvan voor de controle, het beheer en de regulering van de gewestelijke mobiliteit".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

betreffende "het vertrek van het 'free floating'- autodeelbedrijf Zipcar uit Brussel".

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Het vertrek van deelautobedrijf Zipcar na nauwelijks dertig maanden kwam als een donderslag bij heldere hemel. In de media schreef u dat vertrek toe aan economische factoren, temeer omdat het bedrijf ook zijn activiteiten in Catalonië en Parijs stopzet. Ik deel die indruk. De beurskoers van Avis Budget, het moederbedrijf van Zipcar, is de afgelopen maanden gekelderde.*

In het verlengde van de besprekingen over freefloatingsystemen lijkt het me nuttig om het vertrek van Zipcar te bekijken in het licht van ons recente wetgevende werk. Volgens mij wijst het vertrek op problemen inzake het aanbod op de markt, maar toont het ook aan dat de overheid de regels moet bepalen en strategische keuzes maken.

We moeten immers niet alleen een aanbod van meerdere vervoerswijzen in de hand werken, maar ook de plichten van de aanbieders in wetten vertalen.

Vandaar het belang van betrouwbare gegevens

INTERPELLATION DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "le départ de la société de voitures partagées Zipcar et ses impacts en matière de contrôle, de gestion et de régulation de la mobilité régionale".

INTERPELLATION JOINTE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

concernant "le départ de la société de voitures partagées en libre-service intégral Zipcar de Bruxelles".

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le départ de la société de voitures partagées Zipcar en a surpris plus d'un. Quelque trente mois après sa création en septembre 2016, celle-ci quittera en effet Bruxelles le 28 février prochain.

Apparemment, vous n'avez pas été le dernier surpris. Vous avez expliqué dans la presse que le phénomène était aussi catalan et parisien et que vous soupçonniez des raisons économiques dépassant le seul contexte bruxellois. J'ai d'ailleurs la même impression. Il suffit de regarder le cours boursier d'Avis Budget pour s'apercevoir que sa valeur boursière s'est écroulée ces derniers mois. Toutefois, à la faveur d'une série de décisions, dont celle de quitter Bruxelles, elle est remontée de manière significative.

Dans le prolongement de nos discussions sur les voitures partagées en libre-service, il me semble utile de mettre cet événement en lien avec nos travaux législatifs récents sur l'encadrement de l'autopartage. Selon moi, cette affaire est assez emblématique de ce qui se trame au niveau des offres, mais elle souligne aussi la vigilance

over allerlei mobiliteitsdiensten. Die zijn namelijk nodig om strategische keuzes te maken op het vlak van investeringen, de organisatie van de openbare ruimte, parkeergelegenheid of alternatieven voor personenwagens.

Contracten tussen privévervoersbedrijven en het Brussels Gewest zijn onmisbaar als we willen dat die bedrijven objectieve partners worden van een reactief en intelligent mobiliteitsbeleid.

In de context van technologische hyperreactiviteit komt regeren neer op vooruitzien. een grondige kennis van de mobiliteitsbehoeften in het gewest kan een bron van innovatie zijn, maar ook een aanleiding om nieuwe, aanvullende vervoersdiensten te ontwikkelen.

Ik ben blij met de overstap van individueel bezit naar deelsystemen, maar die vergen overeenkomsten met aanbieders en een licentie die eventueel kan worden ingetrokken.

Hebt u geen alarmsignalen over het vertrek van Zipcar ontvangen? Hebt u contact met het bedrijf? Hoe wilt u andere deelautobedrijven aantrekken? Hoe werden er eerder gegevens verzameld in de context van het huidige deelautobesluit? Welke gegevens krijgt u momenteel van Zipcar en DriveNow? Welk deel van de mobiliteit nemen ze voor hun rekening?

Hoeveel gebruikers telde Zipcar? Hoeveel en welke trajecten werden ermee afgelegd? Hoe waren die over het gewest verdeeld? Wat waren de dagelijkse, wekelijkse en maandelijkse gebruikspieken? Hoeveel uur werd het systeem gebruikt? Welke afstand werd er gemiddeld afgelegd? Hoelang duurden trajecten gemiddeld? Hoe tevreden waren de klanten? Hoeveel klachten kwamen er binnen? Waarover gingen ze?

Hebt u uw diensten opgedragen om alles grondig te evalueren? Kunt u ons vertellen of deelauto's het MIVB-aanbod vervolledigen of beconcurreren? Op dat gebied is er duidelijk nog een probleem, want deelauto's en openbaar vervoer zijn nog niet complementair genoeg.

Tijdens de bespreking van de deelfietsordonnantie zei u dat het verzamelen van gegevens preciezer en ambitieuzer zou worden bepaald in het

régulatrice et stratégique que nous devons avoir en tant que pouvoir politique.

En effet, outre le souci de conforter une mobilité multimodale, la législation vise à fonder les devoirs et les obligations des opérateurs et, à l'instar de toute bonne gestion politique, à faire de la prospective, notamment par un devoir de suivi et de contrôle garantissant une connaissance fine de l'apport logistique de chaque mode de déplacement à l'échelle de notre territoire.

D'où, de facto, le besoin de maîtriser presque scientifiquement les apports des divers services de mobilité, tant publics que privés, afin de guider de manière éclairée les choix stratégiques régionaux en matière d'investissements, d'organisation de l'espace public, de stationnement ou d'offres de transport alternatives à la voiture individuelle.

À cet égard, en complément de l'obligation légale en matière de politique de données ouvertes imposée aux services de transport public, la contractualisation liant les opérateurs de transport privé à la Région bruxelloise est indispensable pour en faire les partenaires objectifs d'une politique de mobilité réactive et intelligente, participant à nos objectifs de performances environnementales.

Dans ce contexte d'hyperréactivité technologique, gouverner, c'est prévoir. L'optimisation des connaissances en matière de besoins en déplacements sur notre territoire peut être une source d'innovation en tant que telle, mais aussi de développement de nouveaux services complémentaires à notre offre de transports en commun.

Le 22 octobre 2018, nous abordions en commission la question du cyclopartage en flotte libre. J'avais alors dit ma satisfaction de passer du règne de la possession individuelle à la démocratie des biens partageables, mais j'avais aussi rappelé la nécessité du conventionnement des opérateurs, et que l'octroi d'une licence - et la possibilité de son retrait - créerait un juste rapport de forces sur le plan de la complémentarité.

C'est dans ce cadre théorique que je voudrais vous interroger. N'avez-vous eu aucune alerte ou avertissement concernant le départ de Zipcar de

uitvoeringsbesluit. Het heeft trouwens enkel zin om gegevens te verzamelen voor een strategisch mobiliteitsbeleid als ze betrouwbaar zijn.

Is het besluit in die zin gewijzigd? Wat staat erin over de verplichte follow-up?

Hoe vaak krijgt het gewest gegevens? Zijn er sancties? Hoe vaak kan Brussel Mobiliteit een stand van zaken geven? Kunnen de gemeenten uitgebreide informatie krijgen over de mobiliteit op hun grondgebied?

Vorige week werd niet alleen duidelijk dat Zipcar verdwijnt, maar ook dat DriveNow en Car2go samengaan in ShareNow. Hebt u contacten met dat nieuwe bedrijf? Zijn er besprekingen gevoerd over de eventuele komst van nieuwe deelauto's?

notre Région ? Êtes-vous en contact avec la firme ? Quelle stratégie comptez-vous adopter, notamment pour trouver d'autres acteurs qui pourraient s'implanter chez nous ? Comment s'est organisé le suivi antérieur des données susceptibles d'être collectées sur la base de l'actuel arrêté relatif au partage de véhicules ?

Quelles sont les données actuellement en votre possession et transmises par Zipcar et par le second opérateur, DriveNow ? Que pouvez-vous nous dire sur les apports logistiques des deux opérateurs présents dans notre Région ?

Combien d'utilisateurs comptait cette offre sur le point de s'achever ? Combien de trajets dénombre-t-on dans son chef ? Quels étaient les axes de mobilité et selon quelle répartition régionale ? Quelles étaient les heures de pointe, les cadences quotidiennes, hebdomadaires et mensuelles de ses véhicules ? Combien d'heures d'utilisation ce système comptait-il ? Quelle était la distance moyenne parcourue ? Quelle était la durée moyenne des trajets ? Quel est le taux de satisfaction de la clientèle ? Combien de plaintes ou de doléances ont-elles été reçues de la part des clients ? Sur quels sujets portaient-elles ?

Avez-vous chargé votre administration d'une observation précise ? Avez-vous mis au point une cellule de veille et de collecte des données ? Quelles données pouvez-vous nous communiquer ? Pouvez-vous, plus globalement, nous dire s'il y a eu une complémentarité ou une concurrence de l'offre avec celle de la STIB ? Cette question concerne l'offre conjointe qui doit être proposée par ces opérateurs et la STIB. Manifestement, cette complémentarité de l'offre n'avance pas. En tout cas, en tant qu'utilisateur, je ne la vois pas.

Enfin, vous nous aviez confirmé, lors des débats relatifs à l'adoption de l'ordonnance sur le cyclopartage, que l'arrêté d'exécution se montrerait davantage précis et ambitieux en matière de données permettant d'objectiver l'apport logistique modal à l'échelle du territoire que ce que contient l'actuel arrêté relatif à l'ordonnance relative au partage de véhicules. Par ailleurs, l'ambition d'une documentation significative permettant de guider la gouvernance stratégique des politiques de mobilité dans notre Région n'a de sens que si toutes les informations sont d'une qualité et d'une précision

comparables.

Dès lors, pouvez-vous nous dire si cet arrêté a été modifié en conséquence ou s'il est en cours de modification ? Quelles dispositions contient-il ou contiendra-t-il exactement en ce qui concerne l'obligation de suivi ?

Quelle sera l'occurrence des données transmises aux autorités régionales ? Des sanctions sont-elles prévues en cas de manquement ? Si oui, lesquelles ? L'administration de Bruxelles Mobilité sera-t-elle en mesure d'en faire état régulièrement ? À quelle fréquence ?

Les communes pourront-elles également solliciter régulièrement Bruxelles Mobilité pour obtenir des informations circonstanciées sur les pratiques de mobilité sur leur territoire ?

Nous avons pu remarquer la semaine dernière que le secteur de la mobilité partagée se rationalisait, avec la disparition de Zipcar, d'une part, et l'association de DriveNow et de Car2go au sein de ShareNow, d'autre part.

Avez-vous eu des contacts avec ce nouveau consortium ? Des discussions ont-elles eu lieu quant au déploiement de cette nouvelle flotte potentielle sur notre territoire ?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Op 23 januari kondigde Zipcar aan dat het op 28 februari zijn deelauto's uit Brussel weghaalt. De dochteronderneming van de Amerikaanse multinational Avis was hier sinds augustus 2016 actief. Het bedrijf wees enkel op de geregelde analyse van de operaties door het moederbedrijf als reden voor het vertrek.*

Voor trouwe gebruikers kwam het nieuws als een verrassing, want de balans voor 2018 was positief. Zipcar had 250 auto's, slaagde erin zijn klantenbestand te verdubbelen en het aantal gereden trajecten steeg met 75% tegen het jaar daarvoor. De toename van het aantal leden en de afgelegde trajecten volstond blijkbaar echter niet. Bij de start moest Zipcar zwaar investeren in auto's en onderhoud.

Zipcar moest dan ook sterk en snel groeien om

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le 23 janvier dernier, Zipcar, société de voitures partagées en libre-service intégral, a annoncé qu'elle mettrait un terme à ses activités à Bruxelles le 28 février. Cette filiale de la multinationale américaine Avis, qui propose ses services dans 500 villes à travers le monde, était présente à Bruxelles depuis août 2016.

Elle proposait des voitures partagées en libre-service, c'est-à-dire sans borne, que les utilisateurs pouvaient garer n'importe où, sur des places en voirie au sein d'une zone d'activité déterminée, et auxquelles ils pouvaient accéder en les déverrouillant grâce à une application de leur smartphone.

L'explication fournie par la société, par communiqué de presse, est très sommaire : la décision a été prise à la suite d'une analyse

rendabel te worden.

Het bedrijf meende een belangrijke bijdrage te kunnen leveren aan het oplossen van het verkeersinfarct in de stad en pleitte daarom voor meer betrokkenheid van de overheid, bijvoorbeeld door busstroken ook open te stellen voor deelwagens.

U bent een grote voorstander van de combinatie van meerdere vervoersmethoden en van het terugdringen van het autoverkeer in Brussel. Daarom had u zich al positief uitgelaten over de uitbouw van freefloatingsystemen. Wat denkt u van het vertrek van Zipcar? Hebt u de directie van het bedrijf gesproken om te achterhalen waarom het de handdoek in de ring gooit?

Het bedrijfsmodel van Zipcar was op snelle groei gebaseerd. Had de Brusselse regering maatregelen kunnen nemen om deelauto's vlotter door het verkeer te loodsen en het gebruik ervan te stimuleren? Deelauto's lijken in Brussel een marginaal verschijnsel te blijven als je vergelijkt met andere wereldsteden, al trekt het bedrijf zich ook terug uit Parijs en Barcelona.

Zou de overheid geen bewustmakingscampagnes moeten voeren over deze vorm van alternatieve mobiliteit?

U zei eerder dat er promotie voor het systeem moest worden gevoerd omdat het nog steeds vrij onbekend is in Brussel. Afgezien van enkele schamele pogingen tijdens de Week van de Mobiliteit is er volgens mij nooit een grootschalige campagne gevoerd. Meent u dat de overheid de bewustmaking voor haar rekening moet nemen?

Hoe staat u tegenover extra ingrepen om deelauto's vlotter door het verkeer te loodsen, zoals de mogelijkheid om busstroken te gebruiken?

Overweegt u publiek-private samenwerkingen (PPS) met bedrijven die het verkeer in Brussel vlot kunnen helpen trekken? We moeten immers vermijden dat Zipcars concurrent DriveNow, die vorig jaar in Brussel 304 auto's en 32.500 abonnees telde, het ook voor bekeken houdt. Is DriveNow van plan om op lange termijn in Brussel te blijven?

régulière des opérations par la société mère.

Cette annonce a été une relative surprise pour les habitués de ce système de mobilité alternative. Le bilan 2018 de la société était en effet largement positif. Zipcar comptait une flotte de 250 véhicules, elle avait doublé le nombre de ses clients et totalisait 75% de trajets supplémentaires sur l'année écoulée.

Il semble cependant que ce qui pouvait, de prime abord, apparaître comme une embellie économique réjouissante restait insuffisant pour la société. La croissance du nombre de membres et les pics de trajets enregistrés demeuraient vraisemblablement en-deçà des prévisions du plan d'affaires de l'entreprise.

Bien qu'elle ait l'avantage d'appartenir à un grand groupe d'entreprises lui permettant de réaliser des économies d'échelle, Zipcar a dû consentir un investissement de départ très important pour s'équiper d'une flotte de véhicules opérationnels et assurer leur entretien.

Pour être rentable, le service proposé par l'entreprise nécessitait donc une croissance forte et rapide. Cela impliquait d'augmenter le nombre de nouveaux utilisateurs rapidement et de façon exponentielle. Ceux-ci se fidélisent généralement assez vite.

Dans la mesure où elle considérait fournir un service permettant de contribuer grandement au désengorgement de la ville, la société plaidait pour davantage d'interventions des pouvoirs publics. Ces interventions pouvaient comprendre des initiatives de promotion de ce type de services, ainsi que la réalisation de différents aménagements, tels que la possibilité d'accéder aux voies réservées à la STIB.

En cohérence avec votre volonté de favoriser la multimodalité et la démotorisation à Bruxelles, vous vous étiez déjà montré largement favorable à l'expansion de ces voitures en libre-service intégral. De quelle manière avez-vous donc accueilli la nouvelle du départ de Zipcar ? Avez-vous rencontré les responsables de la société pour tenter de comprendre les raisons exactes de leur décision de mettre la clé sous le paillason ?

Compte tenu du fait que le modèle économique de

Hebt u contacten met andere bedrijven die soortgelijke diensten aanbieden en zich in Brussel kunnen vestigen?

Ik heb de indruk dat de sector van de deelfietsen sneller groeit dan die van de deelauto's. Welke conclusies kunnen we daaruit trekken?

Beschikt u over recente analyses over de impact van het gebruik van deelauto's in een freefloatingsysteem op het gebruik van het openbaar vervoer? Dat is belangrijk om te beslissen of de overheid deelauto's meer moet steunen.

Meent u nog altijd dat deelauto's een belangrijk rol zullen spelen in de toekomstige Brusselse mobiliteit?

cette société reposait sur une croissance rapide, le gouvernement bruxellois aurait-il pu prendre davantage de mesures afin de favoriser la circulation et l'usage des voitures partagées ? Il semble en effet que leur utilisation à Bruxelles reste une microtendance par rapport à celle connue dans d'autres grandes villes dans le monde, même si la société a également annoncé se retirer de Paris et de Barcelone, reconnaissons-le pour la limpidité du propos.

Les pouvoirs publics ne devraient-ils pas davantage promouvoir cette mobilité alternative en effectuant un travail de sensibilisation ?

Vous avez eu l'occasion de déclarer en commission qu'il était nécessaire de consacrer une campagne de promotion à ce système, qui reste trop peu connu à Bruxelles. Malgré les timides initiatives qui y ont eu lieu l'été dernier et dans le cadre de la Semaine de la mobilité, il semble que le concept de voitures partagées en libre-service intégral n'ait pas bénéficié de véritable campagne de promotion à grande échelle. Estimez-vous qu'à l'avenir, il devrait revenir aux pouvoirs publics de mieux sensibiliser le public aux avantages de ce type de service ?

Quelle est votre position concernant les aménagements supplémentaires qu'il serait possible de réaliser au bénéfice de ces véhicules, comme l'autorisation de circuler sur les voies de la STIB ?

Des partenariats de type public-privé avec les sociétés privées proposant des services capables de contribuer au désengorgement de la ville sont-ils envisagés ? Il s'agirait en effet d'éviter un nouveau départ, celui de l'actuelle société concurrente de Zipcar, à savoir DriveNow, qui possède 304 véhicules dans notre Région et comptait 32.500 abonnés à la fin de l'année dernière. Son directeur a récemment souligné la bonne santé de l'entreprise, mais la difficulté de rentabiliser ce type de service ne permet pas de lever toutes les inquiétudes. Avez-vous récemment rencontré les responsables de DriveNow ? Pouvez-vous nous confirmer qu'ils ont l'intention de demeurer à Bruxelles durablement ?

Avez-vous, par ailleurs, établi des contacts avec d'autres sociétés qui proposeraient le même type de service et qui seraient susceptibles de s'implanter à

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit mij aan bij de gedetailleerde vragen van mijn collega's. Ook ik vraag mij af of de minister inzicht heeft in de redenen die de Avis Budget Group, de moedermaatschappij van Zipcar, heeft om niet alleen Brussel, maar ook Parijs en Barcelona, te verlaten.

De redenen die Zipcar of Avis geven voor hun vertrek uit Brussel, kunnen ons helpen om een beter zicht te krijgen op wat andere ondernemingen belangrijk vinden in verband met het beleid inzake deelauto's en de stad.

In die zin overstijgt mijn vraag het belang van Zipcar en gaat ze over het beleid inzake deelauto's in het algemeen. Als we de Brusselaars en anderen willen overtuigen om op een gestructureerde manier gebruik te maken van deelauto's, dan is een bepaalde mate van stabiliteit nodig bij de operatoren.

Vorig jaar vroeg ik de minister of er vooruitgang geboekt was aangaande het gecombineerde aanbod van free floating en van de MIVB. Dat is een verplichting voor de freefloatingoperatoren, waaraan ze toen nog niet hadden voldaan. Is er op dat vlak al wat veranderd? Kunt u een stand van

Bruxelles ?

Il semblerait que les sociétés qui développent le cyclopartage en libre-service connaissent une croissance plus importante que celles qui proposent des voitures. Quelles conclusions tirer de la différence d'usage entre ces deux modes de transport partagés par les Bruxellois ?

Enfin, afin de mieux saisir dans quelle mesure il serait d'intérêt général de renforcer l'aide publique octroyée à ce secteur, disposez-vous désormais de nouvelles études d'évaluation relatives à l'impact de l'utilisation des voitures partagées en libre-service intégral sur la fréquentation des transports en commun ?

Estimez-vous toujours, comme certains, que le concept de voitures partagées sans borne peut constituer un outil important pour l'avenir de la mobilité à Bruxelles ?

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Je me joins aux questions de mes collègues. Le ministre comprend-il les raisons qui incitent Avis Budget Group, la société mère de Zipcar, à quitter non seulement Bruxelles, mais aussi Paris et Barcelone ?*

Ces raisons pourraient nous aider à mieux comprendre les éléments que d'autres entreprises jugent importants. Si nous voulons convaincre les gens d'utiliser des voitures partagées de manière structurée, il faut une certaine stabilité chez les opérateurs.

L'année dernière, j'ai demandé au ministre où en était l'offre combinée de véhicules en libre-service intégral et de la STIB. C'est une obligation pour les opérateurs de véhicules en libre-service intégral, mais à l'époque, ils ne la remplissaient pas. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est maintenant ?

zaken geven?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er was geen enkele aanwijzing dat Zipcar zijn activiteiten in Brussel zou stopzetten. Het geeft daar geen verklaring voor, wat zijn goed recht is.*

Het is echter wel zo dat de meeste ondernemingen in de sector van de deelauto's nog geen winst maken. Ze zien hun activiteit als een investering op lange termijn die pas zal renderen als de gewoonten inzake mobiliteit veranderen.

De inzameling en analyse van de gegevens over deelwagens is een taak voor parking.brussels. U kunt de verslagen aanvragen bij dat agentschap of bij Brussel Mobiliteit.

De gegevens worden verzameld aan de hand van een formulier dat de operatoren jaarlijks moeten invullen. Daarin staan gegevens over het aantal voertuigen en reservaties, de totale afgelegde afstand, de gemiddelde afstand per dag en per traject, de duur van de reservaties, de gemiddelde tijdsduur per traject en de geografische spreiding.

In de rapporten maakt parking.brussels voor die data geen onderscheid per operator omdat het om bedrijfsgegevens gaat. De cijfers voor 2017 betreffen dus de volledige vloot, waarvan Zipcar zo'n 45% vertegenwoordigt.

In 2017 waren er 12.300 actieve klanten, die in totaal ruim 334.000 ritten maakten. Dat komt gemiddeld neer op 915 ritten per dag, voor 560 beschikbare voertuigen. De deelwagens waren gemiddeld 7,2% van de tijd bezet, terwijl privéwagens doorgaans 97,9% van de tijd niet worden gebruikt.

De deelwagens werden vooral gebruikt in het zuidoosten van het Brussels Gewest, de omgeving van de Heizel en de luchthaven. Pieken in het gebruik zijn er tussen 9 en 10 uur en tussen 18 en 20 uur. Een gemiddelde rit duurde 35,4 minuten en was 8,2 km lang.

Met de cijfers waarover ik beschik, kan ik niet antwoorden op uw vraag over de eventuele complementariteit van het aanbod.

M. Pascal Smet, ministre.- *Comme je l'ai déjà dit, aucun signe ne laissait présager la cessation des activités de Zipcar à Bruxelles. Il n'y a eu aucune communication préalable et la surprise a été totale, y compris pour les employés de cette société.*

Il est néanmoins important de rappeler que la plupart des opérateurs d'autopartage ne tirent pas de bénéfices de leurs activités, que ce soit à Bruxelles ou ailleurs. Il s'agit d'un investissement à long terme dans la perspective d'une évolution des habitudes de mobilité.

Zipcar ne veut pas s'expliquer sur les raisons de son départ. C'est son choix. Cela relève de la stratégie de l'entreprise.

La collecte et l'analyse des chiffres et données relatifs aux activités des opérateurs de voitures partagées constituent l'une des missions de l'Agence régionale de stationnement, parking.brussels. Les rapports sont disponibles sur demande auprès de l'agence ou de Bruxelles Mobilité.

La collecte des données se fait sur la base d'un formulaire que les opérateurs doivent remplir chaque année. Les informations recueillies concernent, par opérateur, le nombre de véhicules, d'affiliés et de réservations, la distance totale parcourue, la distance moyenne quotidienne, la distance moyenne par trajet, la durée totale de réservation, la durée moyenne par trajet et l'étendue géographique de la zone desservie.

Les données compilées par parking.brussels dans les rapports annuels ne sont pas réparties entre les différents opérateurs, puisqu'il s'agit de données commerciales propres à chaque entreprise. Les chiffres du rapport 2017 de parking.brussels sont donc transmis pour l'autopartage en flotte libre dans son ensemble. Les véhicules de Zipcar représentent près de 45% de la flotte.

En 2017, les opérateurs d'autopartage en flotte libre comptaient 12.300 utilisateurs actifs ayant effectué plus de 334.000 trajets, soit une moyenne de 915 trajets par jour, pour une flotte disponible de 560 véhicules. Le taux de charge moyen était de

Ik geef een overzicht van de gegevens die de autodeelbedrijven ons moeten bezorgen:

- het aantal in het gewest aanwezige en het aantal beschikbare voertuigen;

- de locatie van de voertuigen in real time;

- een driemaandelijks rapport over de trajecten, vertrek- en aankomstlocaties, het aantal gebruikers en de dagelijkse, wekelijkse en maandelijks bezettingsgraad.

Elk jaar wordt er ook een tevredenheidsonderzoek gehouden bij de gebruikers.

Als de operatoren niet adequaat reageren op een melding van de overheid in verband met een inbreuk op de uitbatingsvoorwaarden, zijn er meerdere sancties mogelijk:

- een administratieve boete van 200 euro als het probleem niet tijdig wordt opgelost;

- een verhoogde boete bij herhaalde inbreuken (respectievelijk 400, 800 en 2.000 euro voor de tweede, derde en vierde inbreuk);

- een opschorting van de vergunning;

- het intrekken van de vergunning.

Brussel Mobiliteit zal regelmatig een stand van zaken maken, maar hoe vaak dat zal gebeuren, is nog niet beslist.

Voor meer informatie kunnen de gemeenten zich richten tot Brussel Mobiliteit.

Ik ben uiteraard voorstander van meer operatoren en een uitgebreider aanbod. Daarom betreur ik het vertrek van Zipcar, maar we zullen zien hoe de situatie verder evolueert.

Momenteel is autodelen met een freefloatingsysteem niet rendabel, maar dat geldt ook voor andere steden dan Brussel. Er zijn nog niet genoeg klanten. Misschien kunnen we daar iets aan doen door het gebruik van privéwagens meer te beperken. In Brussel zijn er erg veel parkeerplaatsen en kunnen wagens onbeperkt

7,2%. C'est donc une meilleure utilisation que celles des véhicules particuliers des ménages bruxellois, immobilisés en moyenne 97,9% du temps.

Les zones concernées par les services qui vont prendre fin sont essentiellement les communes du quadrant sud-est, le plateau du Heysel et l'aéroport de Zaventem. On peut observer un pic de fréquentation entre 9h et 10h le matin et entre 18h et 20h en soirée. La durée moyenne d'un trajet était, en 2017, de 35,4 minutes, pour une distance moyenne de 8,2km.

Cette mission de compilation des données est une compétence de parking.brussels, qui est régie par un contrat de gestion suivi par Bruxelles Mobilité.

Sur la base des chiffres dont nous disposons, je ne suis pas en mesure de répondre à votre question concernant la complémentarité ou la concurrence de l'offre.

Les données qui sont exigées sont les suivantes :

- en temps réel, le nombre de véhicules présents en Région de Bruxelles-Capitale et le nombre de véhicules mis à la disposition des utilisateurs ;

- en données ouvertes, la localisation en temps réel des véhicules ;

- dans un rapport trimestriel, les itinéraires empruntés, les lieux de départ et d'arrêt, le nombre d'utilisateurs, les itinéraires parcourus et les véhicules sur des bases horaires journalière, hebdomadaire et mensuelle.

De plus, une intégration dans une future solution "Mobility as a service" est également déjà envisagée dans les textes.

Enfin, une enquête de satisfaction auprès des utilisateurs est également prévue tous les ans.

En cas de manquement et/ou d'absence de réaction de la part des opérateurs à la suite d'une notification par les autorités, relativement à une infraction aux conditions d'exploitation de l'arrêté, plusieurs niveaux de sanction sont possibles pour

binnenrijden. Dat motiveert mensen niet om op autodelen over te schakelen.

Vorige zomer hebben we samen met de operatoren een campagne gevoerd om freefloatingsystemen voor autodelen meer bekendheid te geven. Die zullen we zeker nog voortzetten.

In België zijn we nog veel te vriendelijk voor het privéverkeer. Denk maar aan bedrijfswagens, een systeem dat de ontwikkeling van autodelen in de weg staat.

In 2004 had het gewest ingestemd met aanzienlijke investeringen in Cambio. Brussel was een van de eerste regio's die investeerde in autodelen. Investeren in DriveNow en Zipcar lijkt echter voorbarig, aangezien de markt nog naar behoren functioneert.

Het gewest werd geïnformeerd over de plannen voor de fusie van DriveNow en Car2go. Die bedrijven hebben de intentie om in Brussel te blijven, maar meer mag ik daar niet over zeggen.

We hebben nog te weinig gegevens over de deelfietsen om al een vergelijking te maken met deelauto's. Er bestaat ook geen recente studie over de impact van freefloatingsystemen voor deelauto's op het gebruik van het openbaar vervoer.

Het is echter duidelijk dat ze in de toekomst een belangrijke rol zullen spelen. Ik ben ervan overtuigd dat privéwagens uit de stad zullen verdwijnen. Kinderen zullen later leren dat de uitvinding van de privéwagen de grootste vergissing was van de mensheid in de periode na de Tweede Wereldoorlog.

Ook in economisch opzicht leiden privéwagens trouwens tot een zeer inefficiënt gebruik van de openbare ruimte. Dat moet een liberaal als u toch inzien, mijnheer Van Goidsenhoven.

Daarom zet het beleid nu in op het delen van auto's, fietsen en steps, in afwachting van de invoering van zelfrijdende, gedeelde elektrische wagens.

De Brusselse politici zullen de moed moeten hebben om het gebruik van privéwagens te beperken tot wie echt niet zonder kan. Wie ook

l'autorité :

- la sanction administrative de 200 euros d'amende si une infraction aux conditions de licence et d'exploitation n'est pas régularisée à temps ;

- une majoration de l'amende en cas d'infractions successives à la même disposition et ce, à hauteur de 400 euros pour la deuxième infraction, de 800 euros pour la troisième et de 2.000 euros pour la quatrième ;

- une suspension de la licence ;

- le retrait de la licence.

Bruxelles Mobilité est en mesure de faire un état des lieux régulier de la situation, mais nous n'en avons pas encore fixé la fréquence.

Les communes peuvent en effet s'adresser à Bruxelles Mobilité pour obtenir plus de renseignements en ce qui concerne leur territoire.

Je suis naturellement en faveur de la multiplication des opérateurs et de l'offre. En ce sens, je déplore le départ de Zipcar, qui émane de la décision individuelle d'une entreprise. Mais les entreprises vont et viennent et j'attends de voir comment la situation va évoluer.

Que ce soit à Bruxelles ou dans d'autres villes, la rentabilité des sociétés d'autopartage en libre-service est, pour le moment, difficile à atteindre. On pourrait peut-être agir au niveau des voitures privées que l'on autorise encore en trop grand nombre à rouler comme bon leur semble. Nous en sommes au stade du démarrage du système de l'autopartage, mais si l'on veut vraiment que les gens l'adoptent, il faut passer à la contrainte. À Bruxelles, il y a plus de places de stationnement qu'à Paris - 750.000, c'est énorme -, et les voitures pénètrent dans la ville sans entrave. Tout cela pèse dans la balance de la rentabilité des sociétés d'autopartage, ainsi que sur la motivation des gens à s'inscrire dans un système de partage de voitures.

Afin d'encourager l'utilisation de ce système et d'informer les Bruxellois - qui sont nombreux à ignorer son existence - nous avons pris l'initiative, l'été dernier, de cofinancer une campagne avec les opérateurs de voitures partagées. D'autres éditions

andere mogelijkheden heeft om zich te verplaatsen, moet daar sterker toe worden aangespoord.

Ik betreur het vertrek van Zipcar, maar voor hetzelfde geld staat er morgen een nieuw bedrijf klaar. We moeten in elk geval het gebruik van deelauto's blijven stimuleren.

devraient suivre.

À Bruxelles et en Belgique de manière générale, nous sommes encore trop gentils vis-à-vis de l'utilisation des voitures privées. La fiscalité extrêmement favorable aux voitures de société joue évidemment un rôle. Elle représente une difficulté à surmonter pour les opérateurs de voitures partagées.

Pour ce qui concerne les partenariats public-privé (PPP), il convient de rappeler que la Région avait consenti des investissements importants dans Cambio en 2004. Nous étions d'ailleurs l'une des premières villes au monde à investir dans le partage de véhicules. Lors de mon premier mandat, j'ai été invité à Montréal pour expliquer le fonctionnement de ce système au continent nord-américain.

Des investissements dans les offres de voitures partagées DriveNow et Zipcar ne se justifient pas à l'heure actuelle, puisque le marché fonctionne encore.

Nous sommes informés depuis quelque temps du projet de fusion de DriveNow avec Car2go. À ma connaissance, ces opérateurs ont l'intention de se maintenir sur le marché bruxellois. Je ne suis toutefois pas autorisé à divulguer davantage d'informations sur leur futur déploiement.

Il est prématuré de répondre à la question de M. Van Goidsenhoven concernant les deux modes de transport partagés que sont la voiture et le vélo. Nous manquons encore de recul et de données concernant les services de cyclopartage. De plus, ceux-ci sont limités à Vilvoorde. Nous espérons que cela changera mais, comme pour les trottinettes que beaucoup de Bruxellois utilisent, il est trop tôt pour savoir si ce mouvement s'inscrira dans la durée.

Pour ce qui est de l'impact de l'utilisation des voitures partagées en libre-service intégral sur la fréquentation des transports en commun, nous ne disposons pas d'étude récente. Nous pouvons, en revanche, nous baser sur l'étude stratégique relative à l'autopartage, réalisée par le bureau d'études Timenco, et sur l'article "L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ?", pour répondre partiellement à cette

question.

Les voitures partagées sans borne ont clairement un rôle important à jouer à l'avenir. Je suis convaincu que la voiture individuelle va disparaître en milieu urbain. C'est d'ailleurs aussi la réflexion stratégique menée par les grands constructeurs automobiles à plus long terme.

Je suis également convaincu que d'ici vingt ans, les enfants apprendront à l'école que l'invention de la voiture privée fut la plus grande erreur commise par l'humanité après la guerre. D'un point de vue économique, on ne peut en effet que constater une utilisation de l'espace public totalement inefficace.

Quand le libéral que vous êtes, M. Van Goidsenhoven, analyse le modèle de la voiture en milieu urbain, il ne peut qu'y voir un désastre économique pour le portefeuille des citoyens et pour l'utilisation de la capacité routière. C'est la raison d'être du glissement actuel des politiques vers une utilisation de la voiture combinée avec le vélo et la trottinette.

Ce transfert est réalisé en attendant la date difficile à prévoir de l'arrivée des voitures électriques automatisées et partagées. Tout ce qui se passe actuellement dans le domaine de la mobilité partagée constitue une préparation à cette transition.

L'un des grands défis de la classe politique bruxelloise, dans les années qui viennent, est d'avoir le courage de demander que l'usage de la voiture individuelle privée se limite à ceux qui en ont vraiment besoin. Il faut stimuler tous ceux qui en ont la possibilité de recourir à une autre solution et adopter une attitude plus contraignante à cet égard.

Le départ de Zipcar est évidemment contraire à notre souhait, mais cette décision a été prise par l'entreprise. Qui sait ce que nous apportera l'avenir ? Un autre opérateur arrivera peut-être sur le marché. Quoi qu'il en soit, nous comptons d'autres opérateurs dans notre Région et il nous faut stimuler l'usage de la voiture partagée. Tôt ou tard, il ne sera plus possible de posséder une voiture privée individuelle en milieu urbain car c'est une véritable hérésie économique.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik moet al die statistieken eens rustig bekijken, maar ik vraag me nu al af of Brussel Mobiliteit de gegevens echt gebruikt om aan de stad van morgen te werken.*

Bedrijven met freefloatingsystemen voor deelauto's betalen jaarlijks 25 euro parkeergeld. Dat is een gunstmaatregel waar ik achter sta, maar zal Zipcar nog betalen voor 2019? Zal het geweest het parkeergeld voor tien van de twaalf maanden terugbetalen?

De grootste mislukking van ons beleid is misschien wel dat de volledige vloot van Zipcar in Waals-Brabant was ingeschreven, ondanks de gunstmaatregelen van het Brussel Gewest. Daardoor betaalde Zipcar zijn belastingen helaas in die provincie.

Hoe zit het met ShareNow? Ik weet niet waar het hoofdkantoor van Car2go zich bevindt.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In München.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ja, maar een bedrijf dat in België een auto wil inschrijven, moet hier een kantoor hebben. Als ShareNow met nieuwe auto's naar Brussel komt, zou u ervoor moeten zorgen dat het ze in het Brussels Gewest inschrijft.*

Ik begrijp dat bepaalde bedrijfsinformatie vertrouwelijk is, maar zoals u weet doet zich bij

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je vais devoir digérer toutes les informations statistiques que vous venez de nous fournir, mais je me demande d'emblée si ces données seront réellement utilisées par Bruxelles Mobilité pour développer la ville de demain. Ces statistiques - notamment concernant les horaires d'utilisation de ces véhicules ou les artères qu'ils empruntent - peuvent en effet s'avérer d'un grand intérêt. Il serait dommage qu'elles restent dans un rapport poussiéreux classé dans les archives. Je vous invite à les mobiliser.

Par ailleurs, les sociétés d'autopartage en libre-service à Bruxelles paient 25 euros par an pour le stationnement, une mesure très favorable, que je soutiens. Quid de Zipcar, dont les véhicules ont encore emprunté nos artères pendant deux mois ? Comment cette société s'acquittera-t-elle de sa contribution pour 2019 ? La Région va-t-elle rembourser à Zipcar la part non utilisée de sa contribution, à savoir les dix mois sur les douze de l'année 2019, ou conservera-t-elle cette contribution dans ses caisses ?

Je rappelle, en outre, et c'est peut-être le plus grand échec qui concerne cette politique que nous menons, que Zipcar a immatriculé toute sa flotte dans le Brabant wallon, en dépit des très beaux cadeaux que la Région bruxelloise lui a faits. Les taxes de Zipcar ont donc été payées dans le Brabant wallon. J'ai été très déçu de cette décision et de la volonté des responsables de Zipcar de maintenir cette stratégie.

Qu'en est-il de ShareNow ? DriveNow s'associe maintenant à Car2go pour devenir ShareNow. J'ignore où se situe le siège de Car2go, mais...

M. Pascal Smet, ministre.- À Munich.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Oui, mais pour immatriculer un véhicule en Belgique, il vaut mieux y avoir un siège. Si ShareNow amène de nouveaux véhicules à Bruxelles, il faudra être attentif à la localisation de leur immatriculation. Comme vous avez manifestement de bons contacts avec ces sociétés, il conviendrait de s'assurer qu'elles immatriculent leurs véhicules dans notre

deelauto's territoriale discriminatie voor. Als ik van Sint-Gillis naar de andere kant van het kanaal wil, kan dat niet met een freefloatingauto, deelfiets of deelstep. Daarom vraag ik u om de aanbieders ertoe aan te zetten hun actieterrein naar alle gemeenten uit te breiden.

45% van de deelauto's staat op het punt uit Brussel te verdwijnen. U bent blijkbaar optimistisch over de komst van nieuwe aanbieders. Kan Cambio de verdwijning van Zipcar niet compenseren met de uitbouw van een eigen freefloatingsysteem?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- De perspectieven voor de sector blijven vaag, ondanks uw optimisme.*

In veel Brusselse gemeenten zijn geen deelauto's beschikbaar. Zipcar probeerde zijn actieterrein uit te breiden. We moeten ervoor zorgen dat er overal in het Brussels Gewest deelauto's beschikbaar zijn.

We zouden zo snel mogelijk inzage moeten krijgen in de nieuwe onderzoeken naar de impact van freefloatingsystemen met deelauto's op het gebruik van het openbaar vervoer. Dat is nodig om het beleid bij te sturen. Betrouwbare vooruitzichten zijn noodzakelijk om de evolutie van de mobiliteit in goede banen te leiden. Veel Brusselaars zouden zelfs liever af willen van hun dure privéwagen, die het grootste deel van de tijd in de garage staat.

Région pour qu'elles y paient leurs taxes.

Je comprends que certaines informations doivent rester confidentielles mais, comme vous le savez, il existe une discrimination territoriale à Bruxelles pour l'accès aux voitures partagées. Si, partant de Saint-Gilles, je veux aller de l'autre côté du canal avec une voiture, un vélo ou une trottinette en libre-service, je suis bloqué. C'est un souci pour tout le monde, qu'on habite une commune bien desservie ou non. Je vous invite donc, comme je le fais lors de chacune de mes interpellations, à inciter les opérateurs à déployer leur offre dans toutes les communes.

Enfin, 45% de la flotte de voitures partagées en libre-service vont disparaître de notre capitale dans quelques jours. C'est inquiétant. Manifestement, vous êtes optimiste sur l'arrivée de nouveaux acteurs. La société Cambio ne pourrait-elle suppléer la disparition de Zipcar en développant, à côté de sa flotte fixe, une offre complémentaire en libre-service avec une tarification distincte ?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Les perspectives d'évolution de ce secteur restent encore dans le brouillard. Malgré votre optimisme, pas mal de points d'interrogation subsistent.

Beaucoup de communes sont situées hors de la zone d'implantation de ces voitures partagées. Néanmoins, Zipcar essayait de se déployer dans les communes les moins bien desservies. Nous devons veiller à ce que cet outil de mobilité couvre au mieux l'ensemble du territoire bruxellois.

Il serait intéressant de disposer, le plus rapidement possible, des nouvelles études, déjà évoquées, sur l'impact des voitures partagées en libre-service sur l'utilisation des transports en commun. Ces éléments de réflexion et d'orientation sont essentiels pour élaborer la meilleure politique possible. Nous sommes certes confrontés à des entreprises privées qui apparaissent et disparaissent, mais il nous faut aussi des perspectives solides et suffisamment claires pour accompagner et guider l'évolution des modes de mobilité à travers leurs mutations, parfois inattendues. Les Bruxellois aimeraient parfois aussi en faire davantage et éviter de posséder une voiture onéreuse, qui reste au garage plus de 90% du

De heer Paul Delva (CD&V).- Kunt u alsnog een antwoord geven op mijn vraag over de verplichting van freefloatingoperatoren om te voorzien in een gecombineerd aanbod tussen het autodelen en de MIVB?

De heer Pascal Smet, minister.- Op die vraag heb ik vorige keer al geantwoord. Het probleem zit niet zozeer bij de operatoren, maar eerder bij de MIVB. Ik zal de MIVB nogmaals aanmanen om dat punt van samenwerking uit te werken.

(verder in het Frans)

Brussel Mobiliteit moet de beschikbare gegevens inderdaad gebruiken. De strategische analyse vertrekt natuurlijk van die cijfers, maar Mobiris, het nieuwe Brusselse verkeerscentrum dat we aan het ontwikkelen zijn, zal uitvoeriger rekening houden met alle gegevens over verkeer, waardoor de het efficiënter in real time kan worden gevolgd. Die ontwikkeling sluit aan bij de verhuizing van de MIVB-dispatching naar Mobiris, waardoor beide hun opdrachten beter kunnen uitvoeren.

Ik weet niet of Zipcar heeft gevraagd om het ongebruikte parkeergeld terug te betalen, maar het gaat slechts om zo'n 5.000 euro. Ik ben bovendien niet van plan om slapende honden wakker te maken.

Cambio heeft geen interesse laten blijken om een freefloatingsysteem in te voeren en geeft de voorkeur aan vaste standplaatsen. Het gewest heeft tegenwoordig echter meer mogelijkheden om de ontwikkeling van de sector te stimuleren.

Misschien komen we ooit nog achter de ware redenen van Zipcars vertrek.

temps.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Qu'en est-il de l'obligation imposée aux opérateurs de véhicules en libre-service intégral de proposer une offre combinée avec la STIB ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'ai déjà répondu à cette question la fois précédente. Le problème se situe plutôt du côté de la STIB. Je l'exhorterai à collaborer sur ce point.*

(poursuivant en français)

M. Uyttendaele, Bruxelles Mobilité doit effectivement utiliser les statistiques dont elle dispose. L'analyse stratégique se basera évidemment sur ces chiffres mais, en outre, Mobiris, le nouveau centre de trafic bruxellois que nous sommes en train de développer, suivra de façon plus fine qu'aujourd'hui toutes les probabilités en matière de trafic. Cela permettra un suivi en temps réel bien plus efficace.

Cette évolution fait partie du déménagement du dispatching de la STIB auprès du centre Mobiris, facilitant les missions des deux centres. Nous pourrions vous fournir toutes les informations sur ce processus en cours quand il aboutira, d'ici deux ans.

Je ne sais pas si Zipcar a demandé le remboursement de la part inutilisée de sa contribution pour le parking, mais la somme doit tourner autour de 5.000 euros, ce qui n'est pas faramineux. Et je ne vais pas réveiller le chat qui dort à ce niveau-là !

Quant à Cambio, cette société n'a pas manifesté d'intérêt pour l'autopartage en libre-service. Elle nous a communiqué sa volonté de rester concentrée sur le covoiturage en stations. Mais aujourd'hui, avec son implication grandissante, la Région a plus de moyens à sa disposition pour donner des impulsions dans le secteur. J'ai autrefois pourchassé ses responsables pour obtenir d'eux des plans d'affaires plus ambitieux.

Peut-être un jour connaissons-nous les vraies

Mevrouw de voorzitter.- Cambio zou inderdaad kunnen overwegen om ook een freefloatingsysteem in te voeren.

- *De incidenten zijn 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 nieuwe mobiele app van de MIVB en de disfuncties ervan".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Op 18 oktober 2018 lanceerde de MIVB haar nieuwe mobiele app. Met de oude app van 2010 kon je enkel de doorkomsttijd van de verschillende bussen, trams en metro's in real time raadplegen.*

De nieuwe app omvat een routeplanner die naast de voertuigen van de MIVB ook de bussen van De Lijn en TEC en de treinen van de NMBS omvat. De reiziger kan kiezen tussen de snelste route, de route met de kleinste wandelafstand of de route met de minste overstappen. Op basis van geolocalisatie vermeldt de app de dichtstbijzijnde haltes en de reële wachttijd. Je kan ook een account aanmaken om je favoriete adressen, lijnen of haltes op te slaan.

De voorbije jaren kwamen er heel wat mobiliteitstoepassingen bij, zoals Google Maps, Apple Plans, Citymapper, Moovit of Joynjoyn. Het gaat om apps van privéspelers. Omdat het niet altijd duidelijk is welk algoritme die gebruiken, bestaat het risico dat een operator wordt bevoorrecht ten opzichte van een andere. Ook bestaat de vrees dat de gegevens van de gebruikers

raisons du retrait de Zipcar de notre paysage. Sa faible présence en Europe pourrait être mise en rapport avec sa stratégie mondiale.

Mme la présidente.- Effectivement, Cambio pourrait peut-être aujourd'hui envisager l'autopartage en libre-service.

- *Les incidents sont 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 "la nouvelle application mobile de la STIB et ses dysfonctionnements".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le 18 octobre dernier, la STIB lançait sa nouvelle application mobile. Il était pour ainsi dire grand temps de voir intégrées de nouvelles fonctionnalités. En effet, l'ancienne application disponible depuis 2010 ne comportait globalement que l'heure d'arrivée en temps réel des différents bus, trams ou métros.

Afin de disposer d'un planificateur d'itinéraire permettant de s'informer sur la meilleure combinaison de transports pour un trajet, les usagers de la STIB devaient auparavant s'en remettre à d'autres applications commerciales, la plus répandue étant Google Maps.

La nouvelle application intègre enfin un planificateur d'itinéraire qui comprend, outre les véhicules de la STIB, les bus de De Lijn et des TEC, ainsi que les trains de la SNCB. L'utilisateur a la possibilité de choisir l'itinéraire le plus rapide, avec le moins de marche ou le moins de correspondances. Grâce à la géolocalisation, l'application situe les principaux arrêts à proximité et indique la durée d'attente en temps réel. Il est également possible de concevoir un compte personnel afin de créer des favoris (adresses, lignes

voor commerciële doeleinden worden gebruikt.

Het is een goede zaak dat er nu een officiële app is die als enig doel heeft om het traject van de reiziger zo vlot mogelijk te laten verlopen. De ambitie van de MIVB is om de app te laten uitgroeien tot een digitaal platform waarop alle mobiliteitsdiensten voor de Brusselaars, pendelaars en occasionele stadsbezoekers worden samengebracht.

Daartoe moet de app het aanbod van de verschillende vervoerswijzen zo volledig mogelijk omvatten. Momenteel is dat nog niet het geval. Zo ontbreken er nog de parkings, de Villostations en de standplaatsen van de Cambiowagens. Bovendien vermeldt de app ook nog niet waar er verkeershinder is. Daar zal evenwel aan worden gewerkt. De MIVB zal de app verder blijven ontwikkelen en twee updates per jaar uitvoeren.

Ik kan begrijpen dat die functies vandaag nog niet operationeel zijn, maar blijkbaar kampt de app ondertussen met andere problemen die onaanvaardbaar zijn. Zo zou de wachttijd in real time niet altijd accuraat zijn, vooral 's avonds. Het probleem is des te onbegrijpelijker omdat de wachttijden in de oude app over het algemeen correct waren, net zoals op de informatieborden aan de haltes.

Hoe komt het dat de nieuwe app geregeld foute wachttijden aangeeft? Hoeveel klachten heeft de MIVB ontvangen?

Een ander probleem betreft de routeplanner. Volgens meerdere reizigers stelt de app niet altijd de meest geschikte route voor en schat ze de duurtijd van het traject niet altijd correct in. Bovendien zijn de instructies en de kaart niet erg duidelijk. De gebruiksvriendelijkheid laat te wensen over. Zo kan je bijvoorbeeld geen ander vertrekpunt aangeven dan de plaats waar je je bevindt.

Is de MIVB op de hoogte van die problemen? Werkt ze aan een oplossing? Wanneer zal de app worden geüpdatet? Zal het aanbod van Villo en Cambio weldra in de app worden opgenomen? Hoe zit het met de aanduiding van de Go-verkoopautomaten en de Kiosk- en Bootik-verkooppunten? Wanneer zullen die nieuwe

ou arrêts).

Les applications spécialisées dans la mobilité se sont rapidement multipliées ces dernières années, de telle manière qu'il n'est pas toujours facile pour l'utilisateur de s'y retrouver. Entre Google Maps, Apple Plans, Citymapper, Moovit et Joynjoyn, l'utilisateur connecté des transports en commun bruxellois a l'embarras du choix. Ces différentes applications étant élaborées par des acteurs privés, l'algorithme sur lequel elles reposent n'est pas toujours transparent et le risque existe qu'en fonction des circonstances, elles visent à favoriser un opérateur au détriment d'un autre. En outre, la crainte demeure de voir les données des utilisateurs utilisées à des fins commerciales.

Il est donc heureux qu'une application officielle, dont l'unique objectif est a priori de rendre service au client afin de faciliter et fluidifier son trajet, vienne prendre sa place parmi l'offre disponible. L'ambition de la STIB est ainsi de devenir la plateforme numérique reprenant tous les services de mobilité pour les Bruxellois, les navetteurs et les visiteurs occasionnels.

Mais pour devenir véritablement incontournable, cette application doit couvrir l'offre la plus exhaustive possible de modes de transport dans la capitale. Or, elle ne comprend pas encore les différents parkings situés à Bruxelles, ni les stations Villo ou les voitures partagées Cambio, dont la STIB est pourtant partenaire. De plus, les perturbations du trafic ne sont pas encore indiquées par l'application.

Ces insuffisances devraient toutefois être résorbées dans le temps, la STIB ayant l'intention de continuer à développer son application en effectuant deux mises à jour par an. Mais, si nous pouvons évidemment comprendre que toutes les fonctionnalités imaginables ne soient pas présentes dans un premier temps, d'autres dysfonctionnements sont bien moins admissibles. Plusieurs témoignages concordants d'utilisateurs de la STIB me sont en effet parvenus, encore récemment, pour faire état de différents problèmes.

Le plus important de ces dysfonctionnements concerne l'heure d'arrivée en temps réel, encore trop souvent imprécise, voire complètement inexacte, particulièrement en soirée. La nouvelle

functies worden toegevoegd?

Met welke particuliere en openbare partners werkt u samen voor het ontwerpen en updaten van de app? Volgens de MIVB zal de app evolueren op basis van de ervaringen van de gebruikers. Wat zijn hun reacties? Welke aanpassingen overweegt de MIVB?

application affiche ainsi de temps en temps un horaire décalé par rapport à la situation réelle. Cette situation, qui peut amener les usagers à manquer leur moyen de transport ou leur correspondance, est d'autant plus incompréhensible que les temps d'attente de l'ancienne application étaient, quant à eux, exacts dans une très large mesure, de même que ceux affichés sur les panneaux des différents arrêts.

Comment se fait-il qu'après plusieurs mois, cette nouvelle application indique encore régulièrement des heures d'arrivée erronées ? Combien de plaintes la STIB a-t-elle reçues depuis le lancement de l'application ? Il est assez invraisemblable de proposer une application, dont la fonctionnalité la plus importante - la durée d'attente en temps réel - est aussi aléatoire. Cette situation est de nature à décourager les utilisateurs et à les inciter à se tourner vers d'autres applications privées.

Un autre problème concerne la planification d'itinéraires. Plusieurs usagers m'ont signalé que l'itinéraire proposé n'était pas toujours le plus approprié et que la durée estimée du trajet était souvent inexacte. En outre, les instructions et la carte affichée semblent encore manquer de clarté et la maniabilité générale de l'application n'est pas des plus aisées. Par exemple, la fonctionnalité permettant d'indiquer un autre point de départ que celui repéré par la géolocalisation n'est pas bien indiquée. La STIB est-elle consciente de ces dysfonctionnements et s'emploie-t-elle à améliorer le dispositif ?

Pourriez-vous, par ailleurs, nous préciser à quel moment cette application fera l'objet d'une nouvelle mise à jour ? L'intégration de l'offre proposée par Villo et Cambio est-elle à l'ordre du jour ?

Qu'en est-il de la localisation des distributeurs de billets, des points Kiosk ou Bootik ?

Quelles seront les prochaines fonctionnalités intégrées ?

Pouvez-vous nous informer sur les partenaires, publics et privés, avec lesquels vous collaborez pour concevoir cette application et la mettre à jour ?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De informatie in real time in de mobiele app komt van hetzelfde systeem dat gebruikt wordt voor de digitale informatieborden in de stations en aan de haltes. De updatefrequentie van de app verschilt evenwel lichtjes van die van de borden, waardoor er een verschil van een minuut kan ontstaan.*

Een bug in de eerste versies van de nieuwe app verhinderde in bepaalde gevallen de update van de wachttijden. Dat probleem is ondertussen verholpen. De informatie in real time houdt rekening met een normale trajecttijd. Elk incident op het traject zorgt voor een verschil tussen de aangekondigde tijd en de reële aankomsttijd van het voertuig.

Tussen de start van de app op 18 oktober en de correctie van het updateprobleem ontving de MIVB twaalf klachten. Na de correctie van het probleem ontving ze nog twee klachten, maar die gingen over incorrecte informatie op alle communicatiekanalen, niet alleen op de app.

Ook met betrekking tot de routeplanner brengt de MIVB voortdurend verbeteringen aan. Zo werden begin februari de stapsnelheid en de maximale wandelafstand aangepast, waardoor de zoekresultaten aanzienlijk verbeterden. De MIVB zal in de toekomst nog andere parameters testen.

In 2019 zal de MIVB de gebruiksvriendelijkheid van de kaart verbeteren door er nog meer informatie en dynamische functies in op te nemen. Er zullen minstens drie updates plaatsvinden, waarvan een eerste in het voorjaar.

De Villo- en Cambiostations en de verkoopautomaten en verkooppunten van de MIVB zijn al in de app opgenomen. Wij hebben de MIVB gevraagd om ook alle aanbieders van deelauto's toe te voegen.

In de volgende versie zullen de gebruikers hun Mobibkaart kunnen raadplegen. Er komt ook een

Selon la STIB, l'application est amenée à évoluer en fonction des expériences des utilisateurs. Quelques mois après son lancement, quelles sont leurs réactions ? Quelles sont les évolutions envisagées ?

M. Pascal Smet, ministre.- Les informations en temps réel affichées dans l'application proviennent du même système que celui qui sert de source aux panneaux numériques dans les stations et aux arrêts. Pour des raisons de performance technique, la fréquence de rafraîchissement de ces données dans l'application mobile peut être légèrement différente de celle affichée sur les panneaux et sur l'ancienne application mobile, ce qui peut donner lieu à un décalage d'une minute.

Un bogue dans les premières versions de l'application empêchait, dans certains cas précis, le rafraîchissement des temps d'attente. Ce problème a, depuis lors, été corrigé. Par ailleurs, ces informations en temps réel prennent en considération un temps de trajet normal afin d'estimer l'arrivée d'un véhicule à un arrêt. Tout événement ou incident qui affecte le déroulement normal du trajet, par exemple une circulation bloquée sur la voie, cause des différences entre le temps réel annoncé et l'arrivée du véhicule à l'arrêt suivant.

Entre le lancement de la nouvelle application, le 18 octobre, et la correction du problème d'affichage, la STIB a reçu douze plaintes. Depuis la correction du problème, elle en a reçu deux qui signalent que le temps d'attente était erroné sur tous les différents canaux de communication et non pas uniquement sur l'application.

En ce qui concerne la recherche d'itinéraire, la STIB procède à des améliorations continues de l'algorithme de recherche d'itinéraires par des adaptations des paramètres comme la vitesse de marche ou les distances maximales de déplacement à pied. Une adaptation de ceux-ci a ainsi été réalisée au début du mois de février. Elle a déjà amélioré les résultats de ces recherches d'itinéraires. La STIB compte tester de nouveaux paramètres afin de poursuivre ces améliorations.

Pour ce qui est de la carte, la STIB travaillera, dans le courant de l'année 2019, à l'enrichissement des

link voor de aankoop van vervoersbewijzen. De gebruiksvriendelijkheid van de verschillende schermen zal worden verbeterd op basis van de reacties van de gebruikers.

De MIVB werkt samen met twee privébedrijven voor de updates van de app.

De meeste gebruikers zijn blij met de nieuwe functies, in het bijzonder met de routeplanner. Sommige gebruikers verkiezen evenwel de eenvoud van de oude app. De MIVB tracht zo veel mogelijk met alle reacties rekening te houden.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Het verheugt mij dat bepaalde zaken worden verbeterd, maar ik vrees dat de MIVB de problemen minimaliseert. Zo blijkt uit meerdere getuigenissen dat het verschil tussen de aangekondigde en de reële tijd meer dan een minuut bedraagt. Volgens mijn collega van Ecolo zouden een aantal permanente omleidingen niet worden vermeld. Ik heb nog tal van andere voorbeelden, waaruit blijkt dat de MIVB de situatie mooier tracht voor te stellen dan ze is.*

informations qu'elle affiche, à l'amélioration de son ergonomie, à son intégration dans les écrans pertinents et à l'inclusion de fonctions dynamiques. L'application fera l'objet d'au moins trois mises à jour fonctionnelles dans le courant de cette année. La première aura lieu au printemps.

Les fonctionnalités relatives aux offres de Villo et de Cambio et à la localisation des distributeurs de tickets Kiosk et Bootik font bien partie de la feuille de route de l'offre d'interfaces mobiles de la STIB. Nous avons demandé à la STIB d'ajouter l'ensemble des opérateurs de partage de véhicules là où elle ne mentionnait que l'offre Cambio. Certes, la STIB en est actionnaire, mais tous les opérateurs doivent figurer sur cette carte.

La prochaine version, en cours de développement, intégrera l'ajout, la consultation et la gestion des cartes Mobib à son compte, ainsi que la redirection vers l'interface web mobile pour l'achat de titres de transport. La version suivante devrait se concentrer sur l'amélioration de l'ergonomie de divers écrans à la suite des retours des clients.

La STIB travaille à l'amélioration de l'application en collaboration avec deux entreprises privées.

En ce qui concerne le retour d'expérience des utilisateurs, nombre d'entre eux saluent l'arrivée de nouvelles fonctionnalités, en particulier la recherche d'itinéraires. Certains utilisateurs de l'ancienne application regrettent néanmoins que l'on ait abandonné son dépouillement et sa simplicité. Pour répondre à cette critique, la STIB travaille à rapprocher l'expérience que les clients ont de la nouvelle application de l'environnement qu'ils connaissaient.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je note que les choses vont s'améliorer. Je crains cependant que la STIB n'ait minimisé auprès de vous l'ampleur des problèmes, car je m'étonne de recevoir plus de plaintes que la STIB elle-même !

Contrairement à ce que vous affirmez, les décalages sont supérieurs à une minute. Plusieurs témoignages vont dans ce sens. Il serait donc bon que vous vérifiiez la situation. Les mauvaises nouvelles sont certainement difficiles à assumer, mais examiner les problèmes avec lucidité permet

Kunt u mij de naam geven van de twee bedrijven waarmee de MIVB samenwerkt?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het gaat om Smile Neopixl en Anais Digital.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende "de klachten over de schade
berokkend door trams T4000".**

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Nadat de MIVB dicht bij het gemeentehuis van Sint-Gillis werken gestart was voor de vervanging van de tramsporen, de renovatie van het wegdek en de aanleg van een halve eigen bedding, stelde ik u in mijn actualiteitsvraag van 2 oktober 2015 op de hoogte van de ongerustheid van de omwonenden. De MIVB trachtte hen gerust te stellen door te melden dat er op de lijnen 81 en 97 geen recente tramtypes zouden worden ingezet.*

In uw antwoord bevestigde u dat die lijnen door dezelfde trams zouden worden bediend: ook in de toekomst zouden er hoofdzakelijk oude trams rijden en slechts uitzonderlijk trams van het type T3000 en T4000. Ook zei u dat er in het kader van de werken vlottende vloerplaten en antivibratiematten zouden worden aangebracht, om de trillingen en het geluid voor de omwonenden te beperken.

de les résoudre plus rapidement.

Ma collègue, membre du groupe Ecolo, me disait, par ailleurs, que certaines déviations permanentes n'étaient pas signalées. J'ai reçu d'autres témoignages directs qui montrent que la STIB essaie manifestement d'embellir une situation toujours délicate et imparfaite.

Enfin, vous avez omis de me donner les noms des entreprises partenaires. Pourriez-vous les citer ?

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit de Smile Neopixl et d'Anais Digital.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. MARC
LOEWENSTEIN**

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

**concernant "les plaintes relatives aux dégâts
causés par la circulation de trams T4000".**

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le 2 octobre 2015, au début du chantier de la STIB visant à remplacer les voies de tram, à créer un demi-site propre et à rénover de façade à façade les voiries où passent les trams des lignes 81 et 97 autour de la maison communale de Saint-Gilles, je vous avais interrogé à la suite de craintes de certains riverains. Dans un communiqué, la STIB tentait alors de rassurer ces derniers en précisant : "Contrairement à ce que certains riverains craignent, il n'est pas question aujourd'hui de modifier le type de trams circulant sur les lignes 81 et 97 à cet endroit. Ce sont toujours les trams actuels qui circuleront sur ces lignes à l'issue du chantier".

Dans votre réponse à cette question d'actualité, vous précisiez, pour votre part : "À l'issue des travaux, c'est-à-dire après le chantier, les types de trams en circulation seront les mêmes qu'aujourd'hui. Ce seront principalement de vieux

Op 25 januari vernamen we dat enkele gebouwen in de Morisstraat en de Aqueductstraat scheuren vertoonden, wellicht ten gevolge van de inzet van nieuwe trams van het type T4000 op lijn 81 sinds 2017. Dat zijn zwaardere trams, die meer trillingen veroorzaken. Dat wat de buurtbewoners drie jaar geleden vreesden, is dus werkelijkheid geworden.

Nadat de MIVB meldingen over schade had ontvangen, raadde ze de betrokken buurtbewoners aan om klacht in te dienen aan de hand van het formulier op haar website. Nu is het dossier in handen van experts en verzekeraars. Hopelijk zullen zij de hete aardappel niet naar elkaar doorschuiven.

Hoeveel klachten heeft de MIVB ontvangen? Hebben de technici van de MIVB de schade ter plaatse vastgesteld? Bevestigen ze het verband tussen het tramverkeer en de scheuren?

Sinds wanneer precies rijden er T4000-trams op lijn 81?

Heeft de MIVB, naast de vlottende vloerplaten en de antivibratiematten, andere maatregelen getroffen om de ongerustheid van de omwonenden weg te nemen?

Wie is er verantwoordelijk voor schade aan een woning die veroorzaakt wordt door doorrijdende trams of bussen?

trams rénovés, et occasionnellement des T3000 et des T4000, qui circulent déjà sur cette ligne de manière irrégulière. Il n'est pas prévu d'en faire circuler davantage sur cette portion du réseau". Et d'ajouter : "Le but de ces travaux est donc de diminuer les vibrations et le bruit. Des dalles flottantes et des tapis antivibrations seront utilisés à cette fin".

Le 25 janvier dernier, nous avons appris que le tram fissurerait des bâtiments de la rue Moris et de la rue de l'Aqueduc à Saint-Gilles, et que ces fissures pourraient être causées par les vibrations des nouveaux trams de la ligne 81, arrivés au même moment que les dégâts. En effet, depuis 2017, la ligne 81, qui relie Montgomery à Anderlecht, est dotée de nouveaux trams T4000. Plus lourds, ces trams causent des vibrations plus intenses. C'était d'ailleurs la crainte des riverains, il y a maintenant plus de trois ans, lors du chantier de rénovation des rails, à quelques mètres de là.

À la suite de ces quelques signalements de fissures, la STIB a invité les riverains à porter plainte en utilisant un formulaire sur son site internet. Ce sera ensuite aux experts et aux assurances de jouer. Espérons que cela ne mènera pas à un jeu de ping-pong dont les riverains seraient les victimes.

Combien de plaintes ont-elles été à ce jour enregistrées par la STIB concernant des dégâts sur le passage du tram dans ce quartier de Saint-Gilles ?

Depuis que ces fissures ont été révélées, les techniciens de la STIB se sont-ils rendus sur place ? Confirment-ils le lien entre le passage des trams et les fissures dans les habitations ?

Depuis quand exactement les trams T4000 circulent-ils sur la ligne 81 ?

Outre les dalles flottantes et tapis antivibrations, la STIB a-t-elle pris d'autres mesures pour répondre aux craintes des habitants concernant les vibrations et fissures causées dans les habitations ?

De manière plus générale, à qui revient la responsabilité en cas de dégâts dans une habitation causés par le passage d'un tram ou d'un bus ?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB gebruikt geen T4000's op lijn 81. Op een deel van de drukke lijn worden T3000's ingezet om de capaciteit en het comfort te verhogen. Het is mogelijk dat een T4000 van of naar de remise over lijn 81 rijdt, maar dat gebeurt alleen als er problemen zijn op het normale traject.*

De MIVB kreeg drie klachten over geluidsoverlast en trillingen in de buurt van de Moris- en de Aqueductstraat in 2017, geen in 2018 en twee in 2019. Alleen in de klachten van dit jaar is er sprake van barsten.

De eerste daarvan kwam uit de Aqueductstraat 22 en ging over barsten in de rails die voor geluidsoverlast zorgen. De tweede klacht kwam van hetzelfde adres en vermeldde barsten in de huizen door de passage van trams.

Het is momenteel onmogelijk om een verband te leggen tussen de passage van trams en de barsten in huizen. Die kunnen bijvoorbeeld ook te wijten zijn aan zware vrachtwagens. De MIVB heeft Vivaqua gevraagd om de staat van de riolering te controleren, want ook die kan tot barsten in huizen leiden. Ondertussen onderzoekt de MIVB ook de staat van de tramsporen.

De vervanging van de rails in de Morisstraat staat op de planning voor 2021. Na de werken zal een antivibratiemat de problemen verminderen.

Het is niet altijd mogelijk om uit te zoeken wie verantwoordelijk is voor barsten in huizen. Experts moeten elk geval analyseren en vaststellen of er eventueel een verband is met de passage van trams.

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB n'utilise pas de trams T4000 pour l'exploitation de la ligne 81. La ligne est partiellement parcourue par des trams T3000, afin d'en accroître la capacité et d'améliorer le confort des usagers et l'accès à cette ligne saturée.

Il peut arriver qu'un T4000 emprunte ce chemin pour retourner au dépôt ou en sortir, afin d'aller alimenter une ligne exploitée avec ce modèle. Cela ne se fait pas de manière structurelle, mais uniquement en cas de perturbations sur les voies d'approvisionnement normales.

La STIB a reçu trois plaintes pour nuisances sonores et vibrations concernant le quartier des rues Moris et de l'Aqueduc en 2017, aucune en 2018 et deux en 2019. Seules les deux plaintes de 2019 évoquent des fissures comme dégâts.

La première plainte, reçue par téléphone le 22 janvier 2019, concerne le n°22 de la rue de l'Aqueduc. Elle évoque des fissures dans les rails, qui provoqueraient du bruit.

La deuxième plainte, reçue le 26 janvier 2019 via le formulaire en ligne, provient également du n°22 de la rue de l'Aqueduc. Elle évoque des fissures dans les habitations au passage des trams.

Actuellement, aucun lien de cause à effet entre le passage des trams et les fissures dans les maisons ne peut être démontré. Ces dégâts pourraient aussi, par exemple, être dus à des camions de lourd gabarit. La STIB a également pris contact avec Vivaqua, afin que la société examine l'état des égouts de la rue, une autre cause possible des problèmes rencontrés par les riverains.

La STIB a, en outre, entamé ses propres investigations : une analyse de l'état des voies de tram pour déterminer de possibles anomalies, telles que des ondulations qui nécessiteraient une maintenance, mais aussi des mesures vibratoires, pour déterminer si les trams dépassent les normes prévues par la convention avec Bruxelles Environnement.

Le remplacement des voies de la rue Moris est planifié pour 2021. La STIB lancera prochainement l'étude de l'aménagement de la rue dans le cadre du renouvellement des voies. Ces

travaux permettront d'améliorer les problèmes de vibrations ressenties grâce à l'installation d'un tapis antivibrations. À court terme, la rue de l'Aqueduc sera aussi totalement réaménagée.

En ce qui concerne les responsabilités en cas de fissures dans les habitations, elles sont impossibles à établir pour tous les cas. Dans de nombreuses situations, plusieurs exploitants et usagers de la voie publique peuvent être impliqués. Il faut, dès lors, examiner les circonstances de chaque cas et établir le lien de causalité éventuel entre le passage de trams et les dommages. La responsabilité est établie en fonction des analyses et des conclusions des experts.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *In 2015 zei u dat er slechts sporadisch T3000's en T4000's over de lijn zouden rijden. Nu zegt u dat ze slechts over een deel van de lijn rijden. Gaat het dan om de helft van de lijn?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb geen idee. Ik weet alleen dat het de bedoeling is om de capaciteit te verhogen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik begrijp dat dat nodig is, maar ik zou graag weten in welke mate.*

Er zijn vijf klachten binnengekomen in de periode 2017-2019. De twee uit 2019 komen van hetzelfde adres en handelen over dezelfde problemen. Toch neem ik aan dat er ook elders in het gewest klachten zijn geregistreerd. Gaat het om dezelfde verhoudingen of wordt er op bepaalde plekken vaker geklaagd?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat moet ik navragen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik zal daar een nieuwe vraag over stellen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En 2015, vous disiez que les trams des modèles T3000 et T4000 ne circuleraient qu'irrégulièrement sur la ligne. Aujourd'hui, vous déclarez qu'elle n'est exploitée que partiellement. Qu'est-ce que cela signifie au niveau de la cadence ? C'est une répartition moitié-moitié ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je l'ignore. Je sais seulement que le but est l'augmentation de la capacité.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Oui, et j'en comprends la nécessité. Mais j'aurais aimé connaître la proportion.

Cinq plaintes ont donc été déposées : trois en 2017 et deux en 2019, ces dernières émanant de la même maison pour des problèmes identiques. J'imagine cependant que d'autres plaintes ont été enregistrées dans la Région. Le sont-elles dans la même proportion ou certains endroits sont-ils davantage concernés ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne le sais pas. Il faut que je vérifie.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je déposerai donc une autre question à ce sujet.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN

CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de subsidies voor de
ondersteuning van schoolstraten in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,**

betreffende "de projectoproep
schoolstraten".

Mevrouw de voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek
van de indieners, en met instemming van de
minister, worden de mondelinge vragen naar een
volgende vergadering verschoven.

ACHER

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

concernant "les subventions visant à
soutenir les rues scolaires en Région de
Bruxelles-Capitale".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. BRUNO
DE LILLE,**

concernant "l'appel à projets pour les rues
scolaires".

Mme la présidente.- À la demande conjointe des
auteurs, et avec l'accord du ministre, les questions
orales sont reportées à une prochaine réunion.