



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 10 NOVEMBER 2014**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
LUNDI 10 NOVEMBRE 2014**

—

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES	9
- van de heer Marc Loewenstein	9
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de uitvoering van het gewestelijk Parkeerplan".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre Kompany,	9
betreffende "de uitvoering van het gewestelijk Parkeerplan in de negentien gemeenten".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Julie de Grootte,	9
betreffende "het Brussels Parkeerplan".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> de heer Arnaud Verstraete, de heer Ridouane Chahid, de heer Pascal Smet, minister, de heer Marc Loewenstein, de heer Pierre Kompany, mevrouw Julie de Grootte.	15
<i>Persoonlijk feit</i>	23
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	24
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de integratie van digitale concurrenten in de sector van het bezoldigd personenvervoer".	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	9
- de M. Marc Loewenstein	9
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la mise en œuvre du Plan régional de stationnement".	
Interpellation jointe de M. Pierre Kompany,	9
concernant "la mise en œuvre du Plan régional de stationnement dans les dix-neuf communes".	
Interpellation jointe de Mme Julie de Grootte,	9
concernant "le Plan de stationnement bruxellois".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs :</i> M. Arnaud Verstraete, M. Ridouane Chahid, M. Pascal Smet, ministre, M. Marc Loewenstein, M. Pierre Kompany, Mme Julie de Grootte.	15
<i>Fait personnel</i>	23
- de Mme Viviane Teitelbaum	24
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'intégration des concurrents numériques en matière de transport rémunéré de personnes".	

<p><i>Bespreking – Sprekers: de heer Jamal Ikazban, mevrouw Céline Delforge, de heer Pierre Kompany, de heer Arnaud Verstraete, de heer Boris Dilliès, voorzitter, de heer Marc Loewenstein, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i></p>	27	<p><i>Discussion – Orateurs : M. Jamal Ikazban, Mme Céline Delforge, M. Pierre Kompany, M. Arnaud Verstraete, M. Boris Dilliès, président, M. Marc Loewenstein, M. Pascal Smet, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i></p>	27
<p>- van de heer Vincent De Wolf</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de steun van het gewest voor het bedrijf Zen Car".</p>	38	<p>- de M. Vincent De Wolf</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le soutien de la Région à l'entreprise ZEN CAR".</p>	38
<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "wifi in het openbaar vervoer".</p>	39	<p>- de Mme Viviane Teitelbaum</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le Wifi dans les transports en commun".</p>	39
<p><i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i></p>	40	<p><i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i></p>	40
<p>MONDELINGE VRAAG</p>	40	<p>QUESTION ORALE</p>	40
<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de gevolgen van de aanleg van de halte 'GEN-EXPO' in Ganshoren".</p>	41	<p>- de Mme Viviane Teitelbaum</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les impacts de la construction de la halte 'RER EXPO' à Ganshoren".</p>	41

INTERPELLATIES	43	INTERPELLATIONS	43
- van mevrouw Céline Delforge	43	- de Mme Céline Delforge	43
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de vernietiging van de milieuvergunning voor de stelplaats Marconi".		concernant "l'annulation du permis d'environnement du dépôt Marconi".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Marc Loewenstein, mevrouw Nadia El Yousfi, de heer Boris Dillière, de heer Pascal Smet, minister.</i>	45	<i>Discussion – Orateurs: M. Marc Loewenstein, Mme Nadia El Yousfi, M. Boris Dillière, M. Pascal Smet, ministre.</i>	45
- van de heer Pierre Kompany	48	- de M. Pierre Kompany	48
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de uitbreiding en de creatie van ontradingsparkings of transitparkings in het Brussels Gewest".		concernant "l'agrandissement et la création de parkings de dissuasion ou parkings de transit incitatifs en Région bruxelloise".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Marc Loewenstein, mevrouw Nadia El Yousfi, de heer Paul Delva, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister, de heer Pierre Kompany.</i>	50	<i>Discussion – Orateurs: M. Marc Loewenstein, Mme Nadia El Yousfi, M. Paul Delva, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre, M. Pierre Kompany.</i>	50
- van de heer Boris Dillière	56	- de M. Boris Dillière	56
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de aanleg van derde rijvakken voor bussen en het voorbeeld van de De Frélaan".		concernant "l'aménagement d'une troisième bande pour les bus et l'exemple de l'avenue De Fré".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	56	Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	56

betreffende "de evaluatie van de reële gevolgen van de inrichting van eigen beddingen op sommige baanvakken de laatste jaren en het project voor de aanleg van een derde rijstrook op de De Frélaan".		concernant "l'évaluation des effets réels de la mise en site propre de certains tronçons de voirie ces dernières années et le projet d'aménagement d'une troisième bande de circulation avenue De Fré".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pierre Kompany, mevrouw Joëlle Maison, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister, de heer Boris Dillière.</i>	59	<i>Discussion – Orateurs: M. Pierre Kompany, Mme Joëlle Maison, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre, M. Boris Dillière.</i>	59
MONDELINGE VRAGEN	65	QUESTIONS ORALES	65
- van mevrouw Céline Delforge	65	- de Mme Céline Delforge	65
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 verschijning van bewegende reclameschermen in de MIVB-metrostations".		concernant "l'apparition d'écrans publicitaires animés dans les stations de métro de la STIB".	
- van de heer Ahmed El Khannouss	70	- de M. Ahmed El Khannouss	70
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 takeldienst".		concernant "le Service d'enlèvement de véhicules".	
- van de heer Ahmed El Khannouss	72	- de M. Ahmed El Khannouss	72
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 veiligheidsdienst van de MIVB en het weghalen van voertuigen".		concernant "le service sécurité de la STIB et l'enlèvement de véhicules".	

<p>- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 73</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de bijstand aan de PBM's".</p>	<p>- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 73</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'assistance aux PMR".</p>
<p>- van de heer Arnaud Pinxteren 76</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de fietsbaarheid van de Waverse- en Elsensesteenweg".</p>	<p>- de M. Arnaud Pinxteren 76</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la cyclabilité des chaussées de Wavre et d'Ixelles".</p>
<p>- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 78</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de toekomst van de Marchantbrug te 1070 Anderlecht".</p>	<p>- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 78</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le devenir du pont Marchant à Anderlecht".</p>
<p>- van de heer Marc Loewenstein 81</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de balans van de autoloze dag 2014".</p>	<p>- de M. Marc Loewenstein 81</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le bilan de la journée sans voiture 2014".</p>
<p>- van mevrouw Céline Delforge 84</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de afschaffing van busverbinding 75 naar het metrostation CERIA".</p>	<p>- de Mme Céline Delforge 84</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la suppression de la desserte du métro CERIA par le bus 75".</p>

- van mevrouw Céline Delforge	86	- de Mme Céline Delforge	86
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 inrichting van de omgeving van het metrostation Eddy Merckx".		concernant "l'aménagement des abords de la station de métro Eddy Merckx".	
- van mevrouw Julie de Grootte	87	- de Mme Julie de Grootte	87
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 aanleg van de grote lanen van het stadscentrum".		concernant "l'aménagement des grands boulevards du centre-ville".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de uitvoering van het gewestelijk Parkeerplan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "de uitvoering van het gewestelijk Parkeerplan in de negentien gemeenten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE,

betreffende "het Brussels Parkeerplan".

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein *(in het Frans).*- *De ordonnantie over het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap werd van kracht op 1 maart 2009. U was toen al minister. Het reglement is echter pas van kracht sinds 1 januari 2014. De gemeenten moeten de gewestelijke maatregelen nu ten uitvoer brengen en een gemeentelijk parkeeractieplan uitwerken.*

Sommige gemeenten hebben dat gedaan of zijn

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la mise en œuvre du Plan régional de stationnement".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "la mise en œuvre du Plan régional de stationnement dans les dix-neuf communes".

INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE DE GROOTE,

concernant "le Plan de stationnement bruxellois".

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

M. Marc Loewenstein.- L'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale date du 22 janvier 2009, et est entrée en vigueur le 1er mars de la même année. C'était donc il y a deux législatures et vous étiez déjà ministre. Son volet réglementaire n'est d'application que depuis le 1er janvier 2014, date de l'entrée en vigueur de l'arrêté du gouvernement du 18 juillet 2013.

ermee bezig, andere moeten nog beginnen. Dat het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) zes maanden voor de gewestelijke verkiezingen van kracht werd, heeft sommige gemeenten er zeker toe bewogen de mogelijke herziening van het plan af te wachten alvorens in actie te komen.

Tijdens de Conferentie van Burgemeesters van 2 september 2014 hebt u kunnen vaststellen welke problemen zich kunnen voordoen bij de uitvoering van het GPBP. U zei dat u de burgemeesters apart zou ontmoeten om de ordonnantie aan te passen, wat zeer goed nieuws is. De regering gaf de gemeenten drie maanden extra om van start te gaan.

Het parkeerbeleid heeft rechtstreekse invloed op het leven en de gewoonten van omwonenden en weggebruikers. Iedereen moet alles duidelijk begrijpen, ook de gemeentelijke beleidsmakers die de gewestelijke maatregelen in praktijk moeten brengen.

Volgens de algemene beleidsverklaring wil de regering de gemeentelijke reglementen stroomlijnen en het aantal plaatsen op de openbare weg beperken. Geschrapte plaatsen moeten elders gecompenseerd worden. Tijdens het eerste jaar van de regeerperiode moeten er een beheerscontract met het gewestelijk parkeeragentschap en overleg met de gemeenten over de uitvoering van het plan komen.

Is het beheerscontract een conditio sine qua non voor de lokale toepassing van de Parkeerordonnantie? De algemene beleidsverklaring voorziet in nauwe samenwerking tussen regering en gemeenten bij het bepalen van de zones. Betekent dat dat zones en wijken van omvang kunnen veranderen?

Zouden we kunnen terugkeren naar een gemeentelijke zone die rekening houdt met omliggende zones en wijken? Hoe zit het met de toepassing als de ene gemeente met strikte zones werkt en een of meer naburige gemeenten dat niet doen?

De gemeenten kunnen uitzonderingen op het GPBP aanvragen. Hebben die betrekking op het volledige plan of zijn bepaalde bepalingen van de ordonnantie en het besluit onwrikbaar? Om welke bepalingen gaat het dan?

Les communes doivent aujourd'hui mettre en œuvre le dispositif régional, créer des zones conformes aux prescrits du plan, adapter les tarifs, modifier leur plan local en profondeur en répondant à des spécificités bien locales et aux exigences régionales et, bien sûr, établir leur plan d'action communal de stationnement.

Certaines communes se sont adaptées ou sont en passe de le faire, tandis que d'autres en sont encore loin pour diverses raisons. L'entrée en vigueur du Plan régional de politique du stationnement (PRPS) moins de six mois avant les élections régionales a certainement incité certaines communes à attendre une révision potentielle de ce plan avant de s'aventurer à adapter ou à bouleverser le dispositif en place.

Lors de la réunion de la conférence des bourgmestres du 2 septembre dernier, vous avez entamé un dialogue bien utile entre la Région et les communes et vous avez pu sentir les problèmes qui pouvaient se poser dans l'exécution du PRPS.

Vous vous êtes dit ouvert pour aborder tous les problèmes et avez décidé de rencontrer un à un tous les bourgmestres pour voir comment adapter l'ordonnance, ce qui est très positif. Un délai supplémentaire de trois mois (allant ainsi jusqu'au 31 mars 2015) a été accordé par le gouvernement afin de laisser davantage de temps aux communes pour se mettre en ordre de marche.

La politique de stationnement a une incidence directe sur la vie et les habitudes des habitants et des usagers de la voirie. Il est essentiel, pour que les choses soient bien claires et comprises par eux, que cela le soit tout autant par les décideurs que sont les communes. Ce sont elles qui doivent traduire le dispositif régional sur le terrain.

Avant d'en venir à mes questions, il me semble important de rappeler ce que notre déclaration de politique générale dit du stationnement. Elle l'aborde sous deux aspects : la question des places de stationnement et celle du rapport aux communes.

Il est ainsi précisé que "le Plan Régional de stationnement vise à harmoniser les règles communales et fixe un plafond de places en voirie. La suppression de stationnement en voirie devra faire l'objet de compensation hors-voirie (entre

Het GPBP voorziet in maximaal twee parkeerkaarten per gezin. Kan er eventueel een derde kaart toegekend worden? Komt er in gemeenten met stadions of concertzalen een bezoekerskaart?

De geschrapte parkeerplaatsen zouden gecompenseerd worden door parkeerplaatsen te plannen bij de bouw van nieuwe woningen. Hoe zult u de geschrapte plaatsen compenseren op plaatsen waar er niet gebouwd wordt? Hebben het gewest en parking.brussels een plan om parkeerplaatsen buiten de openbare weg te financieren?

autres via des parkings supplémentaires dans le cadre des constructions de logements)". Plus loin, on peut encore lire : "Le gouvernement définira un contrat de gestion durant la première année de la législature avec l'Agence régionale de stationnement et travaillera en étroite concertation avec les communes, principalement en termes de mise en œuvre (entre autres sur la délimitation des zones) du plan".

Le contrat de gestion à définir entre le gouvernement et l'Agence de stationnement est-il un préalable à la mise en œuvre de l'ordonnance stationnement à l'échelon local ? En d'autres termes, ce contrat de gestion doit-il exister entre le gouvernement et l'agence pour que cette dernière exerce son autorité sur les communes ?

La déclaration de politique générale prévoit que le gouvernement travaillera en étroite concertation avec les communes, notamment pour ce qui concerne la délimitation des zones et la mise en œuvre du plan. Cela signifie-t-il que la grandeur des zones ou des quartiers pourra être revue ? Si oui, dans quel ordre de grandeur ?

Pourrait-on en revenir à une zone communale en tenant toujours compte des zones et des quartiers limitrophes ? Quid de l'applicabilité des zones si une commune est prête à mettre en application son plan avec des zones bien limitées alors que ce n'est pas le cas d'une ou de plusieurs communes voisines ?

Les communes peuvent demander des dérogations à l'exécution du PRPS à la Région. Ces dérogations peuvent-elles toucher tous les dispositifs de ce plan ou certaines dispositions de l'ordonnance et de l'arrêté sont-elles non négociables ? Si oui, lesquelles ?

Ainsi, le PRPS prévoit d'octroyer maximum deux cartes de stationnement par ménage. Une dérogation pour une troisième carte serait-elle envisageable ?

Certaines communes comptent de grandes infrastructures sur leur territoire, comme des stades ou des salles de concerts. Envisagez-vous de produire une carte d'invité pour les gens qui s'y rendent ?

Enfin, la déclaration de politique générale aborde

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

De heer Pierre Kompany (in het Frans).- *De toepassing van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) blijkt enigszins problematisch. Heel wat gemeenten zijn het niet eens met een aantal gewestelijke verplichtingen. Sommige klaagden in de pers over het feit dat het plan slecht aangepast is aan de realiteit.*

De negentien gemeenten moesten hun voorontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan voor 16 september 2014 indienen, maar de meeste hebben dat niet gedaan.

Zo wordt de oppervlakte waar de buurtbewoners mogen parkeren te klein bevonden en blijkt de software van parking.brussels voor het afgeven van de bewonerskaarten niet compatibel met die van de gemeenten.

U hebt alle gemeenten een termijn van drie maanden toegekend om die problemen op te lossen. Hebt u overleg gepleegd met hen? Hebt u reeds een oplossing gevonden? Welke gemeenten hebben hun parkeerplan al opgesteld? Worden gemeenten die hun plan niet tijdig indienen bestraft?

Een ander probleem houdt verband met het terugstorten van 15% van de inkomsten uit de bewonerskaarten en parkeerboetes aan het gewest. Dat geld moet in theorie worden gebruikt als retributie voor het agentschap in ruil voor dienstverlening aan de gemeenten. In 2014 moesten die het geraamde bedrag in hun begroting opnemen. De meeste gemeenten vinden echter dat het agentschap hun geen enkele dienst heeft

la question de la suppression de places en voirie compensées hors voirie. Elle précise que cela se fera notamment par la construction de parkings supplémentaires lors de la construction de nouveaux logements. Par ailleurs, cette construction de parkings est l'une des missions de parking.brussels.

Comment allez-vous compenser les places de stationnement supprimées là où l'on ne construit pas ? La Région et l'agence parking.brussels disposent-elles d'un plan de déploiement et de financement de parkings hors voirie ?

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

M. Pierre Kompany.- Je connais bien les problèmes de circulation, puisque j'ai travaillé cinq ans comme chauffeur de taxi pendant mes études.

La mise en application du Plan régional de politique de stationnement (PRPS), lancé en 2009 pour harmoniser et simplifier les règles de stationnement en vigueur dans les dix-neuf communes, semble rencontrer quelques difficultés. Plusieurs communes sont en désaccord avec un certain nombre des obligations régionales de l'ordonnance. D'ailleurs, certaines se plaignaient récemment dans la presse d'un plan peu adapté aux réalités de terrain.

Ainsi, alors que l'ensemble des dix-neuf communes devaient rendre leur avant-projet de plan d'action communal de stationnement en adéquation avec le PRPS avant le 16 septembre dernier, la majorité d'entre elles ne l'ont pas fait.

En cause, la superficie - jugée trop petite : 150 ha autour de leur domicile -, des zones où les riverains peuvent se garer ou encore les modalités de délivrance des cartes de riverain, le logiciel de l'agence de stationnement ne semblant pas compatible avec celui des communes.

Vous avez accordé à toutes les communes un délai supplémentaire de trois mois pour aborder notamment ces problèmes. Où en sont les concertations avec ces entités ? Une solution a-t-elle été trouvée ? Quelles communes ont-elles déjà réalisé leur plan d'action communal de stationnement ? Des sanctions sont-elles prévues si

bewezen en weigeren dan ook te betalen. Wat hebt u daarover beslist? Hebt u daarover een overeenkomst gesloten met de gemeenten?

Wanneer wordt het plan van kracht, rekening houdend met alle problemen bij de uitvoering van het GPBP? Het gewest lijkt te willen wachten tot alle gemeenten hun plan hebben ingediend alvorens ze te bekrachtigen. Beschikken gemeenten die eerder klaar zijn en hun plan al willen toepassen over de nodige rechtswaarborgen?

Het GPBP beperkt tevens het aantal parkeerplaatsen op de weg, die dan worden gecompenseerd door bijkomende parkings bij de bouw van woningen.

Beschikt u reeds over een overzicht van de betrokken parkeerplaatsen?

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

Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).- *De bedoeling van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) is de mobiliteit te verbeteren voor mensen die hun auto gebruiken voor hun beroepsactiviteit, zoals medische hulpdiensten, leerkrachten of zelfstandigen. Leerkrachten die lesgeven in scholen die in verschillende gemeenten gevestigd zijn, kunnen volgens het nieuwe plan een parkeerkaart voor het hele gewestelijke grondgebied krijgen.*

certaines communes ne rendent pas leur plan à temps ?

Un autre problème concerne le reversement de 15% des recettes liées à la redevance sur les cartes de riverain et amendes de stationnement à la Région. En théorie, cet argent doit servir de rétribution à l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale pour services rendus aux communes. En 2014, celles-ci ont dû inscrire dans leur budget le montant estimé. Mais la plupart des communes estiment que l'agence ne leur a rendu aucun service et hésitent donc à payer. Qu'avez-vous décidé à ce sujet ? Un accord a-t-il été trouvé avec les communes ?

Enfin, au vu de toutes les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du PRPS, pouvez-vous me dire quand ce plan sera d'application ? La Région semble souhaiter attendre les dix-neuf plans communaux avant de les valider pour garantir la réalisation de l'objectif de réduction d'au moins 16% du nombre de places non réglementées au niveau de la Région. Si une commune est prête auparavant et qu'elle décide d'appliquer son plan communal, a-t-elle la garantie juridique nécessaire ?

Le PRPS fixe également un plafond de places en voirie. "La suppression de stationnement en voirie devra faire l'objet de compensation hors voirie, entre autres via des parkings supplémentaires dans le cadre des constructions de logements", stipule la déclaration de politique régionale.

Avez-vous déjà un état des lieux des places de parking concernées ? Si oui, pouvez-vous nous le communiquer ?

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

Mme Julie de Groote.- Ma question, que j'avais initialement déposée dans le cadre d'une question orale, porte sur un cas d'application du Plan régional de politique du stationnement (PRPS).

Le PRPS vise une politique régionale de stationnement qui améliore la mobilité de certaines catégories de personnes qui utilisent leur véhicule dans leur activité professionnelle, comme les services de soins médicaux, les enseignants ou les

Het gaat meestal om leerkrachten in het technisch en beroepsonderwijs die lesgeven in verschillende scholen om aan een volledige opdracht te raken en niet automatisch een bewonerskaart krijgen van de gemeente. Het GPBP moet het leven van die leerkrachten vereenvoudigen, maar de realiteit is ingewikkelder.

Om een parkeerkaart te krijgen, moet een leerkracht een aanvraag indienen bij de gemeente als hij op één plaats lesgeeft en bij het gewest en de gemeente waar hij woont, als hij in scholen in verschillende gemeenten werkt. In het laatste geval moet hij niet alleen een ingewikkeld formulier indienen, maar ook het mobiliteitsplan van alle scholen waar hij werkt. Het is niet logisch dat leerkrachten daarvoor opdraaien. Bovendien wordt de leerkracht gestraft als zijn school geen mobiliteitsplan heeft.

Hoeveel leerkrachten hebben er sinds de nieuwe procedure een parkeerkaart gekregen? Komen er maatregelen om de procedure te vereenvoudigen?

indépendants.

Les enseignants qui exercent leur métier dans des écoles situées dans différentes communes peuvent, dans le cadre du nouveau plan, obtenir une carte valable sur tout le territoire de la Région. Ils ne devront plus s'adresser aux différentes communes des écoles où ils enseignent pour obtenir de multiples cartes de stationnement.

On connaît bien le profil de ces enseignants relevant généralement de l'enseignement technique et professionnel qui, pour établir un horaire complet, doivent donner cours dans différentes écoles, traverser la ville et utiliser leur voiture pour transporter un matériel parfois lourd dans le cadre de l'enseignement qualifiant. Or, les communes n'octroient pas systématiquement cette carte de riverain aux enseignants.

Cela dit, si l'objectif du PRPS est de faciliter la vie des enseignants, son application présente une réalité complexe : pour recevoir cette carte de stationnement régionale, l'enseignant doit, s'il exerce dans plusieurs écoles situées dans des communes différentes, introduire une demande auprès de sa commune et auprès de la Région. Dans ce cas, non seulement il doit faire sa demande via un formulaire assez complexe auprès de la Région, mais en plus, il doit fournir le plan de déplacements de chacune des écoles où il enseigne. Il n'est pas logique que cette charge incombe à l'enseignant, une charge d'ailleurs en outre financière puisque celui-ci se verra contraint de photocopier la cinquantaine de pages du plan de déplacements de son école. Ce ne devrait pas non plus être à lui d'aller déposer ce document à la Région.

Par ailleurs, si l'école n'est pas inscrite dans un plan de mobilité, l'enseignant sera pénalisé. Ce n'est pas à l'enseignant de pallier au manquement de l'école !

Pouvez-vous confirmer la procédure en cours ? Est-elle prévue pour faciliter la vie des enseignants qui travaillent sur plusieurs sites en Région bruxelloise ?

Depuis l'entrée en vigueur de la mesure, combien de cartes ont-elles été délivrées à des enseignants ? Des mesures de simplifications de leurs démarches sont-elles envisagées ?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete.- De hoeksteen van een betere mobiliteit is het beheersen van de vraag naar autoverplaatsingen. Daarom is een daadkrachtig parkeerbeleid van essentieel belang

U hebt de gemeenten drie maanden uitstel gegeven om hun parkeerplan in te dienen en u zou zelfs bereid zijn om hun nog extra tijd toe te kennen. U hebt ook al meermaals verklaard dat u niet tegen een herziening van de parkeerordonnantie en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten gekant bent.

Het parkeerbeleid is een zeer moeilijk en politiek gevoelig dossier dat essentieel is om de Brusselse mobiliteit vlotter te krijgen. Om een goed evenwicht te vinden, moet je niet alleen alles afstemmen met alle betrokkenen, maar ook beslissingen durven nemen en vooruitgaan. We moeten vermijden om door schijnbaar onschuldige beslissingen jaren tijd te verliezen, bijvoorbeeld door discussies die na jaren overleg eindelijk afgerond zijn, opnieuw ter tafel te brengen.

U hebt beslist om de gemeenten uitstel te geven voor de uitvoering van het parkeerplan, zelfs tot na de deadline die in de ordonnantie is vastgesteld. Welke garanties hebt u in de plaats gekregen? De negentien gemeentelijke parkeerplannen moesten klaar zijn in september. Waar staan de gemeenten nu? Welke gemeenten hebben al een eerste versie van hun plan ingediend? Hoeveel gemeenten hebben meegedeeld dat ze tegen december 2014 klaar zullen zijn?

Ik begrijp uw keuze niet. De vorige regering heeft veel energie en tijd gestopt in het uitwerken van een evenwichtig gewestelijk parkeerbeleid. Dat evenwicht stemt overeen met de gewestelijke mobiliteitsvisie Iris 2 en is bovendien in de zesde staatshervorming door alle betrokken partijen bekrachtigd. In plaats van u nu toe te leggen op de uitvoering van dat beleid, wilt u opnieuw de discussie openen. Welke wijzigingen hebt u precies voor ogen? Welke bepalingen in de ordonnantie of de uitvoeringsbesluiten hebt u als problematisch ervaren?

Discussion conjointe

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

M. Arnaud Verstraete (*en néerlandais*).- *La gestion des déplacements automobiles est une composante cruciale d'une meilleure mobilité. Une politique de stationnement efficace est, de ce point de vue, essentielle.*

Vous avez accordé trois mois de délai aux communes pour la mise en œuvre du plan de stationnement et seriez même disposé à prolonger ce délai au-delà de la date limite prévue par l'ordonnance. Vous avez même déclaré à plusieurs reprises que vous seriez disposé à revoir l'ordonnance stationnement et ses arrêtés d'exécution.

La politique de stationnement est un dossier particulièrement sensible et compliqué, essentiel pour améliorer la mobilité bruxelloise. Il faut éviter de s'enliser dans des discussions et des tentatives de mise au point interminables avec tous les intéressés, pour oser prendre des décisions et aller de l'avant.

Quelles garanties avez-vous obtenues des communes en échange de la prolongation du délai ? Quelles sont les communes qui ont déjà présenté une première version de leur plan de stationnement ? Combien d'entre elles ont-elles fait savoir qu'elles seraient prêtes pour décembre 2014 ?

Pourquoi rouvrir la discussion sur une politique de stationnement régionale équilibrée, à laquelle le gouvernement précédent avait consacré beaucoup de temps et d'énergie ? Quels changements envisagez-vous précisément ? Quelles sont les dispositions de l'ordonnance ou des arrêtés d'exécution que vous jugez problématiques ?

Le principal défi est celui de la mise en œuvre de l'ordonnance stationnement.

Qu'avez-vous d'ores et déjà entrepris pour que parking.brussels perçoive les 15% des recettes de stationnement auxquels elle a droit ? Combien de communes ont-elles été encadrées par l'Agence pour l'élaboration de leur plan communal de

De grootste, maar ook belangrijkste uitdaging is de uitvoering. Daar wachten we nog op.

Wat hebt u al ondernomen om de 15% parkeerinkomsten waarop parking.brussels recht heeft, te innen? Hoeveel gemeenten worden door het agentschap begeleid bij de opmaak van hun gemeentelijk parkeerplan? Welke elementen van het parkeerplan zijn reeds uitgevoerd?

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (in het Frans).- *De ordonnantie is niet echt werkbaar, omdat er verschillende tarieven zijn voor gemeenteambtenaren. Een leerkracht betaalt bijvoorbeeld 75 euro voor een parkeerkaart, terwijl ze voor een gemeenteambtenaar 150 euro kost.*

De bedoeling van de ordonnantie was om de autodruk in het Brussels Gewest te doen dalen, niet om het iedereen gemakkelijker te maken om zich met de auto te verplaatsen.

Kunnen we de zones in de ordonnantie niet opnieuw bekijken? In kleine gemeenten leiden ze soms tot verwarring en conflicten met de buurgemeenten. Sommige gemeenten hebben gewoon te veel zones.

Welke gemeenten hebben de 15% van de opbrengsten al overgemaakt?

Personen met een beperkte mobiliteit moeten voortaan betalen om te parkeren. Dat moet gecorrigeerd worden.

Voorts moet er een informatiecampaigned komen om de bedoeling van de Parkeerordonnantie uit te leggen. Iedereen beschouwt ze als de melkkoe van het gewest, terwijl het eigenlijk de bedoeling is het autoverkeer terug te dringen.

's Avonds geldt het parkeerreglement niet, terwijl de problemen zich grotendeels na 18 uur voordoen.

stationnement ? Quels sont les éléments du plan de stationnement qui sont déjà d'application ?

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

M. Ridouane Chahid.- Je souhaiterais formuler quelques remarques sur la praticabilité de l'ordonnance, car elle présente des incohérences qui posent problème aux municipalistes que nous sommes, chargés de la mettre en œuvre.

Par exemple, il serait souhaitable de revoir les tarifs fixés par l'ordonnance, puisqu'il arrive que deux fonctionnaires communaux se voient appliquer des tarifs totalement différents. Ainsi, pour la délivrance de la carte de stationnement, un professeur paiera 75 euros, contre 150 pour un employé communal.

Je rappelle que l'objectif initial de l'ordonnance n'était pas de permettre à chacun de mieux se déplacer en voiture, mais bien de réduire le trafic automobile en Région bruxelloise.

J'attire votre attention sur la question des secteurs. Ne pourrait-on pas revoir le périmètre de stationnement tel que fixé par l'ordonnance ? En effet, dans de petites communes comme la mienne, il porte parfois à confusion et crée des conflits avec les communes voisines. À Evere, trois secteurs suffiraient, au lieu de treize.

Des communes ont-elles déjà versé le montant de 15% des recettes liées à la redevance sur les cartes de riverain et amendes de stationnement à la Région ? Dans l'affirmative, combien d'entre elles ?

Certaines catégories, comme les personnes à mobilité réduite, doivent désormais payer leur stationnement. Il y aurait lieu de corriger cette nouveauté.

Il faudrait aussi lancer une campagne d'information pour expliquer à la population l'objectif de

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik schrok een beetje toen de heer Verstraete zei dat alles goed voorbereid was. Toen ik minister was, dacht ik ook dat alles goed voorbereid was en geloofde ik de krantenberichten. Was het maar waar! Ik vrees dat ik nog zo veel werk heb, omdat er de voorbije vijf jaar nauwelijks iets gebeurd is.

In 2008 en 2009 heb ik een groot politiek gevecht gevoerd om het parkeerbeleid op gewestelijk niveau te brengen. Dat is uiteindelijk gebeurd, ondanks de vele rechtszaken.

Op dat vlak is er de voorbije vijf jaar niet veel gebeurd. Alleen op het einde van de legislatuur kwam er een besluit, dat niet in de praktijk werd omgezet en waarbij vragen kunnen worden gesteld.

Het is een ongehoorde suggestie dat ik plots zou terugkrabbelen, terwijl ik de gemeenten destijds dit plan zonder zesde staatshervorming zo goed als opgelegd heb. Dat we door het uitstel afstand zouden doen van de doelstelling om tot een gereguleerd maar ook geharmoniseerd parkeerbeleid te komen, is toch wel overdreven.

(verder in het Frans)

Integendeel, mijn contacten met de burgemeesters en de lezing van het besluit hebben aangetoond dat er ondanks onze goede wil en ons streven naar harmonisering nog een heleboel problemen zijn. De ordonnantie dateert van 2008. Ze had al drie of vier jaar van toepassing moeten zijn.

Ik weet niet waarom er zo lang gewacht werd. Het was de bedoeling het plan voor het einde van het jaar in te voeren, maar er zijn praktische problemen. Gun me de tijd om het GPBP in overleg met de gemeenten te verbeteren!

l'ordonnance sur le stationnement. Tout le monde croit qu'il s'agit seulement de générer des recettes pour la Région, alors que le but est de réglementer et de réduire le trafic automobile.

Enfin, le stationnement n'est pas réglementé en soirée. Or c'est après 18h que le stationnement commence à poser problème à Bruxelles.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *J'ai été quelque peu surpris d'entendre M. Verstraete dire que tout avait été bien préparé. J'en étais moi-même convaincu, lorsque j'étais ministre. Je croyais les informations diffusées par les médias. Si seulement cela avait été vrai ! Je crains d'avoir plus de travail encore, car le dossier n'a pas progressé sous la précédente législature.*

En 2008 et 2009, j'ai mené un grand combat politique pour promouvoir la politique de stationnement au niveau régional. Celui-ci a abouti, malgré de nombreux procès. Au cours de la précédente législature, rien n'a été fait, excepté un arrêté qui n'a pas encore été traduit dans la pratique et qui suscite des questions.

J'ai soumis moi-même ce projet aux communes alors que j'étais ministre. Il serait toutefois exagéré de nous écarter de l'objectif visant une politique de stationnement réglementée et simplifiée en raison du report.

(poursuivant en français)

C'est tout le contraire. Mes contacts avec les bourgmestres et la lecture de l'arrêté m'ont permis de constater que, malgré notre bonne volonté, en poursuivant nos trois objectifs principaux d'harmonisation, de réglementation et de plus de cohérence, nous ne récoltons que des problèmes.

L'ordonnance est datée de 2008. C'est une éternité ! Elle aurait déjà dû être mise en pratique depuis trois, voire quatre ans.

Pourquoi avoir attendu si longtemps ? C'est ainsi. Je ne suis pas un fétichiste des dates. Certes, la mise en place du Plan régional de politique du stationnement (PRPS) était prévue pour la fin de l'année, voire plus tôt. Mais je suis confronté à des

Ik heb een erg nuttige vergadering gehad met de Conferentie van Burgemeesters, waar ik duidelijk gemaakt heb dat ik niet terugkom op de noodzaak van de drie doelstellingen in de ordonnantie.

Iedereen is van goede wil. Het GPBP wordt ongetwijfeld in fases van kracht met naleving van de ordonnantie, het uitvoeringsbesluit en de werking van parking.brussels. Helaas is er nog heel wat werk voor parking.brussels operationeel is.

De werkgroep met de gemeenten en het gewest is van start gegaan. Voor het einde van het jaar wordt duidelijk hoe de ordonnantie en de reglementen aangepast moeten worden volgens de doelstellingen van het gewestelijke parkeerbeleid.

De beheersovereenkomst tussen de regering en parking.brussels is overigens geen conditio sine qua non.

De compensatie van parkeerplaatsen buiten de openbare weg moet worden opgenomen in de lokale plannen. Er hoeven geen nieuwe gebouwen te worden opgetrokken, maar in de milieuvergunningen zal bepaald worden dat de parkeerplaatsen van kantoren moeten worden gedeeld.

Er kunnen ook nieuwe ondergrondse parkings worden gebouwd in de gemeenten. Dat moet een van de opdrachten van parking.brussels zijn, eventueel via een publiek-private samenwerking. Er moeten 10.000 parkeerplaatsen bijkomen. Dat zou al een hele prestatie zijn!

(Opmerkingen)

Watermaal-Bosvoorde en Koekelberg hebben al een gemeentelijk parkeerplan ingediend. De andere gemeenten hebben nog wat tijd, want het gewestelijk mobiliteitsplan is er nog niet.

problèmes sur le terrain, dont ceux que M. Chahid vient de mentionner.

Je suis chargé de cette matière depuis peu. Donnez-moi donc le temps d'améliorer le PRPS, en concertation avec les communes !

Je suis allé à la Conférence des bourgmestres. Ce fut une réunion très fructueuse. J'ai clairement indiqué que je ne rouvrirai pas le débat sur la nécessité de l'ordonnance. Personne ne conteste ce point dans notre déclaration de politique régionale. Je ne vais donc pas remettre en question ses trois objectifs principaux pour les habitants de Bruxelles et d'ailleurs.

Je témoigne de la bonne volonté de tous. Le PRPS entrera sans doute en vigueur par phases. Il va produire le choc attendu, mais pour éviter l'explosion totale qui mécontentera tout le monde, avec les dix-neuf communes, nous avons convenu en toute sérénité de nous réunir pour étudier la mise en place du PRPS dans le respect de l'ordonnance, de l'arrêté d'exécution et du fonctionnement de parking.brussels.

J'ai malheureusement dû constater qu'il y avait encore beaucoup de travail à fournir pour mener à bien l'organisation de parking.brussels. Nous devons pratiquement partir de zéro en la matière.

Quoi qu'il en soit, le groupe de travail entre les communes et la Région est mis en place. Je ne sais pas encore quelles mesures nous allons prendre. Nous y travaillons. Avant la fin de l'année, nous y verrons plus clair sur les ajustements à apporter à l'ordonnance et aux règlements et sur la manière de mieux atteindre les objectifs de notre politique régionale de stationnement.

Nous allons sans doute procéder à de menues adaptations de l'ordonnance et des arrêtés pour réaliser nos objectifs dans une ambiance constructive, mais sachez que le contrat de gestion entre le gouvernement et l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas un préalable. On n'en a pas besoin pour avancer.

Quant à la compensation hors voirie de places de stationnement en voirie, elle doit s'insérer aux plans locaux. Il n'est pas question de construire de nouveaux bâtiments, mais une mutualisation des

places de parking des bureaux est prévue dans les nouveaux permis d'environnement.

Dans les communes existent aussi des possibilités de construire de nouveaux parkings souterrains. Tant qu'on supprime des places en voirie, je suis pour ! Cela doit être une des vocations de l'agence, éventuellement en partenariat public-privé. N'oublions pas non plus que notre déclaration de politique régionale annonce la construction de 10.000 places de parking, à l'usage - par ailleurs, non exclusif - des navetteurs. C'est un début, mais si on arrive déjà à ce chiffre, ce sera un exploit inouï dans l'histoire de Bruxelles.

(Remarques)

Watermael-Boitsfort et Koekelberg ont déjà déposé leur plan d'action communal de stationnement. Les autres communes sont en voie de le faire. Elles peuvent d'ailleurs ralentir un peu, puisque le plan régional de mobilité doit encore arriver.

De heer Ridouane Chahid *(in het Frans).*- *Sommige gemeenten hebben vertrouwen gesteld in parking.brussels door hun gemeentelijk parkeeractieplan reeds voor te leggen, maar zijn bedrogen uitgekomen.*

M. Ridouane Chahid.- Il y a de bons élèves dans cette Région qui ont transmis à parking.brussels leur plan d'action communal de stationnement sans résultats concrets à l'heure actuelle. On a voulu faire confiance à l'agence et on se retrouve dupé.

De voorzitter.- Gelieve de minister niet te onderbreken.

M. le président.- Merci de laisser le ministre terminer sa réponse.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het percentage van 15% heeft niets te maken met de werking van parking.brussels, maar met het aandeel van de gewestwegen, dat 20% bedraagt. Het is logisch dat de opbrengsten op die wegen naar het gewest gaan. Bij de opmaak van de ordonnantie hebben we een compromis bereikt en een percentage van 15% vastgesteld.*

M. Pascal Smet, ministre.- M. Chahid, vous avez entendu que je mentionnais des problèmes de fonctionnement...

Een leerkracht die een parkeerkaart wenst, moet aan de gemeente een kopie van het vervoersplan van de school voorleggen. Het zou makkelijker en milieuvriendelijker zijn om een geïnformatiseerd kadaster te ontwikkelen waarin alle vervoersplannen van de scholen zijn opgenomen.

Concernant les 15% de recettes liées à la redevance sur les cartes de riverain et amendes de stationnement reversés à la Région, il n'est en rien lié au fonctionnement de l'agence, mais bien au pourcentage de voiries régionales sur notre territoire, qui est en réalité de 20%. Il est logique que les recettes réalisées sur ces voiries-là aillent à la Région. Lors de l'élaboration de l'ordonnance, nous sommes arrivés à un compromis et avons fixé le montant à 15%. Il s'agit d'une contrepartie pour la gestion des voiries.

We zullen de procedure ongetwijfeld herzien. Zo is de parkeerkaart facultatief en beslissen de gemeenten zelf of ze die al dan niet in hun parkeerreglement opnemen. Bovendien is ze niet geldig in

Mme de Groote, un enseignant qui souhaite recevoir une carte de stationnement doit en effet se rendre à la commune avec une copie du plan de déplacements scolaires de son école. Il serait plus

het hele gewest.

De procedure kan eenvoudiger. Als een leerkracht in een enkele gemeente werkt, moet het schoolhoofd een aanvraag bij de betrokken gemeente indienen en een kopie van het vervoersplan van de school toevoegen. Als een leerkracht in meerdere gemeenten werkt, moeten de verschillende schoolhoofden daarentegen hun aanvraag bij parking.brussels indienen aan de hand van een gemeenschappelijk formulier.

Als een gemeente het gebruik van een parkeerkaart niet in haar gemeentelijk reglement heeft opgenomen, kan parking.brussels geen kaart voor die gemeente uitreiken. Dat is moeilijk te begrijpen voor de leerkracht. Daarom moeten we dit systeem wijzigen.

Ik heb misschien niet op alle vragen geantwoord, maar het is mijn bedoeling om met de gemeenten na te gaan wat de problemen zijn en die samen op te lossen, zonder daarbij uit het oog te verliezen dat we naar een geharmoniseerd parkeerbeleid streven.

In heel wat gemeenten hoeft de parkeerkaart niet meer geplaatst te worden vanaf 18.00 uur, maar dat is niet overal zo. Dit is eveneens een aspect dat aan bod kan komen.

Tijdens de Conferentie van Burgemeesters heeft een burgemeester voor een gefaseerde invoering gepleit. Ik ben daar niet tegen gekant, op voorwaarde dat de fasen duidelijk worden omschreven. Het blijft wel de bedoeling om het gewestelijk parkeerbeleid tijdens deze regeerperiode in te voeren. Het is ook belangrijk dat voldoende gebruikers het beleid begrijpen en aanvaarden. Heel wat gemeenten zijn tevreden met die aanpak.

facile et plus écologique d'utiliser un cadastre informatisé reprenant toutes les écoles ayant un plan de déplacements.

Nous allons probablement revoir la procédure, qui est encore trop complexe et manque de cohérence. En effet, la carte est facultative : les communes sont libres de la prévoir ou pas dans leur règlement de stationnement. Donc la carte n'a pas de valeur au niveau régional. Le but était pourtant l'harmonisation. Or, nous allons être confrontés à des enseignants qui donnent cours dans des communes appliquant des politiques différentes en matière de délivrance de carte.

La procédure est, par ailleurs, trop compliquée. Dans le cas d'un enseignant qui preste dans une seule commune bruxelloise, le chef de l'établissement ou son représentant introduit la demande auprès de la commune où est situé l'établissement, la demande devant être accompagnée du plan de déplacements scolaires ou de son équivalent approuvé. Par contre, si un enseignant preste dans différentes communes, les chefs des établissements concernés ou leurs représentants introduisent leurs demandes auprès de parking.brussels via un formulaire commun.

L'agence a pris l'initiative de délivrer la carte de stationnement aux enseignants pour en assurer la reconnaissance dans plusieurs communes. Mais si une commune n'a pas prévu l'utilisation de la carte de stationnement dans son règlement communal, parking.brussels est dans l'impossibilité de délivrer la carte pour cette commune.

À titre d'exemple, pour un professeur qui enseigne dans trois communes différentes dont l'une n'a pas prévu l'octroi d'une carte de stationnement pour enseignants dans son règlement, la Région ne peut délivrer qu'une carte de stationnement valable pour les deux autres communes. Il faut revoir ce dispositif.

Je n'ai, certes, pas répondu à l'ensemble des questions car ma démarche est actuellement d'identifier les problèmes avec l'ensemble des communes et d'y remédier. Sans oublier l'objectif de mettre au point une politique de stationnement harmonisée.

L'heure de fin d'obligation d'apposer la carte de stationnement à 18h est posée et elle n'est

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (in het Frans).- Dit is een bijzonder complex dossier dat al afgerond had moeten zijn.

Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) moet een evenwicht vinden tussen de gemeentelijke autonomie enerzijds en het streven naar gewestelijke coördinatie en harmonisering anderzijds.

Hebben afwijkingen wel zin, als het de bedoeling is om te harmoniseren?

De gemeenten hebben nood aan een duidelijk tijdschema en overleg. Voorts moeten ook de inwoners heldere informatie krijgen.

Het plan zou worden aangepast ten gevolge van de gesprekken in de werkgroepen met de gemeenten. Betekent dit dat de ordonnantie moet worden gewijzigd door het parlement?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Dat sluit ik niet uit.

De heer Marc Loewenstein (in het Frans).- Ik heb niets gehoord over de afbakening van de zones.

actuellement pas uniformisée dans toutes les communes. Il ne s'agit pas de créer des problèmes où ils n'existent pas.

Pendant la conférence, un des bourgmestres a demandé si on ne procéderait pas à une entrée en vigueur du dispositif selon différentes phases. Je n'y suis pas opposé, si on définit clairement les phases. L'objectif est que la politique régionale de stationnement soit mise en place durant cette législature et qu'un nombre suffisant d'utilisateurs comprennent et adhèrent à cette politique. Beaucoup de communes sont entièrement satisfaites par notre approche.

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

M. Marc Loewenstein.- Ce dossier est effectivement très complexe et nous aurions espéré qu'il soit derrière nous depuis longtemps. Je peux comprendre votre déception.

Il convient de trouver un équilibre entre différents intérêts légitimes : l'autonomie communale d'une part, et la volonté de coordination régionale d'autre part. L'intérêt du PRPS réside dans l'harmonisation et la cohérence qu'il apporte.

La question des dérogations, que nous n'avons pas abordée aujourd'hui, se pose également. Les dérogations ont-elles un sens quand il s'agit d'harmoniser ? Quelles en sont les limites ?

Au niveau de la mise en œuvre, il est important de disposer d'un calendrier clair et d'une concertation précise qui indiquent aux communes une direction évidente. Une communication limpide aux habitants est essentielle, car le sujet est d'une complexité sans nom.

Vous avez évoqué une adaptation qui devrait être apportée au PRPS à la suite de discussions en groupe de travail avec les communes. Cela implique-t-il de devoir modifier l'ordonnance au niveau du parlement ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne l'exclus pas.

M. Marc Loewenstein.- Je n'ai pas eu de réponse concernant la délimitation des zones. Je pense que

Dat centrale punt komt dus wellicht aan bod bij het overleg.

Ook over de afwijkingen hebt u niets gezegd. Worden bepaalde afwijkingen automatisch geweigerd? Welke?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*-
Daarover kan ik niets zeggen.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany *(in het Frans).*- *Welke termijn hebt u uitgetrokken voor de uitvoering van het GPBP?*

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte *(in het Frans).*- *Indien u snel handelt, zonder het overleg met de gemeenten af te wachten, verbetert u het leven van leraars die op verschillende plaatsen lesgeven.*

Het probleem is dat de leraar zelf het vervoersplan van elke school waar hij lesgeeft moet opsturen. Een geïnformatiseerd kadaster zou dan ook beter zijn.

Dat bepaalde scholen nog geen vervoersplan hebben goedgekeurd, mag niet nadelig zijn voor de leraars. Ik had gehoopt dat u die leraars een gewestelijke parkeerkaart zou geven.

cela fera partie de la concertation car c'est l'un des écueils centraux du dispositif.

Vous ne m'avez pas non plus répondu sur les dérogations. Je comprends que vous ne puissiez nous donner de réponse complète, mais pourriez-vous tout de même préciser si certaines dérogations seront d'office refusées ? En d'autres termes, y a-t-il des dispositions impératives dans l'ordonnance ou dans l'arrêté du gouvernement auxquelles aucune commune ne pourrait déroger ? Si oui, lesquelles ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne m'avancerai pas sur ce point.

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

M. Pierre Kompany.- Au titre d'ancien échevin de la commune de Ganshoren, je connais les problèmes du passé auxquels vous faites référence pour expliquer la situation actuelle.

Je vous sais assez habile pour éviter les conflits inutiles, mais quel est le délai prévu pour la réalisation de ce PRPS susceptible d'être bénéfique à tous ?

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte.- Je vous remercie pour la franchise de votre réponse, qui remet l'accent sur l'objectif de l'ordonnance et du PRPS : l'harmonisation et la simplification pour l'utilisateur, et plus de lisibilité.

Pour ce qui est des enseignants qui donnent cours sur plusieurs sites, si vous agissez rapidement, sans attendre la concertation avec les communes, vous améliorerez leur quotidien. Au niveau de la Région, le problème est que l'enseignant doit envoyer lui-même le plan de déplacements de chacune des écoles où il enseigne. Il vaudrait effectivement mieux disposer d'un cadastre informatisé, comme vous l'indiquez dans votre réponse.

Au niveau de la commune, le fait que certaines écoles n'aient pas encore adopté un plan de déplacements ne doit pas pénaliser les enseignants

Persoonlijk feit

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord voor een persoonlijk feit.

De heer Arnaud Verstraete.- Mijnheer de minister, ik merk dat u geschrokken bent van mijn reactie. Dat is niet nodig. Het gaat mij erom dat u resultaten boekt.

Ik hoop wel dat u niet schrikt wanneer u bij het aanvatten van de discussie over de ordonnantie vaststelt dat u opnieuw van nul moet beginnen.

U bent kennelijk nogal pessimistisch over het verleden. U was zelf vijf jaar bevoegd voor mobiliteit en u hebt een ordonnantie ingevoerd die positief is voor het parkeerbeleid. De voorbije regering heeft daarop een heel parkeerplan afgestemd en parkeerbesluiten uitgevaardigd. Alles is klaar voor de uitvoering.

Ik hoop dat u beseft wat u zich op de hals haalt, als u geen werk maakt van die uitvoering. Ik ben bezorgd. U bent er blijkbaar gerust in. U wilt het project een kans geven, aangezien de wil tot samenwerking bij iedereen aanwezig is. Op een bepaald moment moet u echter verantwoordelijkheid nemen. De tijd is daarvoor aangebroken.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik wil nog geen datum vastleggen, maar een volledige toepassing in 2017 zou schitterend zijn.*

We moeten nu overleg blijven plegen met de gemeenten. Het gewest mag de rechten en reglementen van de gemeenten niet naast zich neerleggen. Dat betekent niet dat de situatie niet kan veranderen.

par rapport à la carte de stationnement régionale.

Vous avez donné l'exemple de trois communes dont l'une n'a pas prévu de carte de stationnement pour les enseignants. J'espérais vous entendre dire que vous passeriez outre, en délivrant une carte de stationnement régionale aux enseignants concernés.

Fait personnel

M. le président.- La parole est à M. Verstraete pour un fait personnel.

M. Arnaud Verstraete (*en néerlandais*).- *M. le ministre, je constate que vous êtes effrayé par ma réaction. Ce n'est pas nécessaire. La question est d'avoir des résultats.*

J'espère que cela ne vous effraie pas de recommencer à zéro.

Vous avez de toute évidence une vision sombre du passé. Vous avez été en charge de la mobilité pendant cinq ans, et vous avez lancé une ordonnance positive pour la politique du stationnement. Le dernier gouvernement a mis au point un plan parking et promulgué des arrêtés sur cette base. Tout est prêt pour la mise en œuvre.

J'espère que vous êtes conscient que vous vous mettez dans l'embarras si vous ne le mettez pas en œuvre. Le moment est venu de prendre vos responsabilités.

M. Pascal Smet, ministre.- Pour le délai, je ne souhaite pas fixer de date pour le moment, mais une application complète en 2017 serait magnifique.

À Mme de Groote, je répondrai que le temps est à la concertation. Les problèmes qui se posent aux enseignants qui veulent obtenir une carte de stationnement valable dans toutes les communes où ils enseignent émanent de la réglementation en

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Verstraete, als er geen akkoord wordt bereikt, blijft de huidige toestand bestaan. De ordonnantie en het reglement zijn aangenomen. Ik had ook gehoopt om met de uitvoering van start te kunnen gaan, maar zoals de zaken nu gepland zijn, zouden een aantal aspecten voor enorme problemen zorgen op het terrein.

Ik ben een voorstander van de gewestelijke autonomie, maar ik luister wel naar wat de gemeenten zeggen. Ik voel ook bij de voorstanders van een gewestelijk parkeerbeleid dat zij zich zorgen maken. Ik kan heus wel het onderscheid maken tussen wie met goede of slechte bedoelingen opmerkingen maakt. Het grote probleem is dat de ordonnantie nog niet uitvoerbaar is.

Dat is waar we nu aan gaan werken. De basis is er met de ordonnantie van 2009. Het heeft lang geduurd voor het reglement en het parkeerplan er waren, maar mij interesseert alleen de toekomst, niet wat er de afgelopen vijf jaar is gebeurd. Ik wil ook niemand met de vinger wijzen. Ik hoop dat we bondgenoten kunnen zijn en samen aan dit dossier kunnen werken. Het is overigens niet oneerbaar om vast te stellen dat er een aantal zaken schorten aan de ordonnantie die ik in 2008 heb voorgesteld. Ondertussen zijn we zes jaar verder en worden de ideeën getoetst aan de realiteit. Het is echt niet oneerlijk om veranderingen te willen aanbrengen.

Niemand trekt de gewestelijke doelstelling in twijfel. Dat biedt mij een ongelofelijk strategisch voordeel. De teksten zijn goedgekeurd. Als ze niet worden aangepast, worden ze gewoon uitgevoerd. Aangezien veel mensen net als ik voorstander van een aanpassing zijn, evolueren we naar een win-situatie.

- Les incidents sont clos.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

**TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE**

place. Les communes sont toujours libres de prévoir ou non une carte destinée aux enseignants dans leur règlement de stationnement et la Région ne peut passer outre aux droits communaux. Ce qui ne veut pas dire que la situation doit rester figée.

(poursuivant en néerlandais)

En l'absence d'un d'accord, la situation actuelle serait maintenue, M. Verstraete. L'ordonnance et le règlement sont adoptés, mais leur mise en œuvre se heurte, dans l'état actuel des choses, à d'énormes problèmes sur le terrain.

Bien que défenseur de l'autonomie régionale, je reste attentif à ce que me disent les communes. Des inquiétudes sont également palpables dans le chef des partisans d'une politique de stationnement régionale. Je suis parfaitement capable de faire la distinction entre les remarques bien et mal intentionnées. Le gros problème est que l'ordonnance n'est pas encore exécutable.

Il importe maintenant de progresser dans ce dossier, et non pas de s'appesantir sur ce qui s'est passé au cours des dernières années ou sur les responsabilités des uns et des autres. Il n'est pas non plus indécent de constater des manquements au niveau de l'ordonnance que j'ai présentée en 2008 et d'envisager des changements. Les idées se trouvent à présent confrontées à la réalité.

Personne ne remet en question l'objectif régional. Nombreux sont ceux qui défendent une adaptation de l'ordonnance. Nous évoluons en fait vers une opération gagnant-gagnant.

- De incidenten zijn gesloten.

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE**

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de integratie van digitale concurrenten in de sector van het bezoldigd personenvervoer".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Sinds 2010 verschenen bedrijven als Uber, Djump en Lyft op de taximarkt. Ze maken gebruik van applicaties voor smartphones en brengen gebruikers en chauffeurs met elkaar in contact.*

De administratie verstuurde in maart 2014 een ingebrekestelling naar Uber en Djump. In het geval van Uber schermde de vorige minister met de schending van de taxireglementering. De rechtbank van koophandel verbood Uber na een klacht van Taxi Radio Bruxellois, omdat het bedrijf zich zou bezondigen aan oneerlijke handelspraktijken en zonder vergunning taxi's zou uitbaten.

De moderne service van Djump en Uber is echter gunstig voor het milieu en de economie, zeker als we rekening houden met de verkeersknoop. In steden als Parijs, Washington, Amsterdam of Londen hebben zulke bedrijven enorm veel succes.

In de algemene beleidsverklaring wordt alleen vermeld dat de regering het wettelijke kader van de taxisector zal aanpassen. Erg duidelijk is dat niet.

In september beweerde u echter dat u de dienstverlening van de taxisector in het Brussels Gewest wilde verbeteren door technologische ontwikkelingen een plaats te geven en het delen van privéwagens te stimuleren. Hoe ver staat u daarmee?

Meerdere juristen beweren dat het beperken van de vrije mededinging in de taxisector zou kunnen worden aangevochten op grond van de Europese regelgeving. Nieuwe diensten als Uber zouden zich dus kunnen beroepen op de Europese beginselen van vrij verkeer, vrije vestiging en vrije concurrentie, die primeren op het nationaal recht.

**BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

concernant "l'intégration des concurrents numériques en matière de transport rémunéré de personnes".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Depuis 2010, des sociétés comme Uber, Djump ou Lyft sont apparues sur le marché du transport rémunéré de personnes au travers d'applications mobiles. Elles mettent en contact des usagers et des conducteurs de voiture selon le principe de covoiturage entre particuliers.

Les réactions ne se sont pas fait attendre lors de l'introduction de Djump et Uber sur le marché belge en 2013-2014, avec les mises en demeure successives, par l'administration, d'Uber le 5 mars et de Djump le 14 mars 2014.

Dans le cas d'Uber, l'ex-ministre compétente a avancé la violation de la réglementation des taxis sur le territoire de notre Région, ce qui semble indiquer une concurrence déloyale, d'une part, et une exploitation de taxis sans autorisation, d'autre part.

Le Tribunal de commerce a statué le 31 mars dernier sur cette affaire, en interdisant l'application Uber après la plainte déposée par la société Taxi Radio Bruxellois en arguant qu'Uber était coupable d'actes contraires aux pratiques honnêtes du marché, en référence à l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxi et de location de voitures avec chauffeur.

Résolument modernes, les solutions offertes par Djump et Uber sont des atouts pour les politiques environnementales et économiques, particulièrement pour la Région bruxelloise qui figure parmi les villes dont les axes routiers sont les plus saturés. En outre, le succès de telles applications n'est plus à démontrer dans des capitales comme Paris, Washington, Amsterdam ou Londres.

La seule phrase de la déclaration de politique

Hebt u reeds een beslissing genomen over het toelaten van onlinebedrijven als Uber op de gereguleerde taximarkt?

Wat zijn de grootste hindernissen?

Hebt u contact opgenomen met de federale overheid inzake de controle van de inkomsten van die bedrijven en hun chauffeurs? Werken ze in het zwart?

Welke lessen hebt u getrokken uit de ervaring met dergelijke bedrijven in het buitenland? Volgende week pleegt u overweg met de Belgische taxi-maatschappijen. Hebt u al contact gehad met andere instanties? Houdt uw kabinet rekening met de mogelijkheid dat onlinebedrijven in de taxi-sector zich beroepen op de Europese regelgeving?

générale permettant de cerner les options du gouvernement en la matière est la suivante : "Vu les évolutions au niveau du transport de personnes rémunéré (taxi, location avec chauffeur, développement des technologies, etc.), le gouvernement veillera à adapter le cadre légal vers un nouveau cadre juridique global." Une telle affirmation démontre un manque de clarté quant à l'intégration juridique des jeunes pousses innovantes en matière de mobilité dans notre capitale.

Néanmoins, vous affichiez en septembre votre volonté d'améliorer le service de taxi en Région bruxelloise en y intégrant les derniers développements technologiques, d'une part, et en soutenant les initiatives de partage de voitures privées, d'autre part. Où en êtes-vous dans votre réflexion ?

Selon plusieurs avocats spécialistes du droit de la concurrence, le droit européen permettrait de contester l'application de dispositions législatives nationales qui restreignent la concurrence sur notre territoire. En effet, les concurrents numériques sur le marché réglementé des taxis pourraient utilement invoquer les principes de libre circulation, de libre établissement et de libre concurrence contenus dans les traités européens. Pour rappel, ces derniers priment le droit national.

Avez-vous pris une décision quant à l'introduction de concurrents numériques sur le marché réglementé des taxis ? Dans l'affirmative, laquelle ?

Quels sont les principaux obstacles en la matière ?

Avez-vous consulté les autorités fédérales sur le contrôle des revenus perçus par ces chauffeurs et ces sociétés ? S'agit-il de travail non déclaré ? Y a-t-il élusion des taxes et impôts ?

Quels enseignements avez-vous pu tirer de l'introduction de ces sociétés à l'étranger ? Avez-vous eu des contacts à ce sujet ? En Belgique, vous allez rencontrer les sociétés de taxis la semaine prochaine, avez-vous rencontré d'autres acteurs ? Est-ce que votre cabinet a déjà analysé la possibilité que les concurrents numériques soient introduits sur le marché en s'appuyant sur des traités européens ? Si c'est le cas, quelles sont vos conclusions ?

Bespreking

De voorzitter. - De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans). - *Ik ben het niet helemaal eens met mevrouw Teitelbaum.*

Uber is geen nieuw fenomeen, maar het verbaast mij dat er zo veel tolerantie heerst ten aanzien van dit bedrijf. Het is namelijk een Amerikaanse multinational die Europese taxibedrijven kapotmaakt. Wat Uber doet, heeft niets te maken met autodelen.

In Brussel moeten taxichauffeurs aan een reeks voorwaarden voldoen. Zo moeten ze een blanco strafblad hebben, aangesloten zijn bij een sociaal verzekeringsfonds voor zelfstandigen, een RSZ-attest hebben en een verzekering afsluiten voor commercieel vervoer van personen.

Om chauffeur bij Uber te worden, volstaat het om wat onlineformulieren in te vullen. Dat staat haaks op het beleid van het Brussels Gewest. Een Uberchauffeur kan ongeveer 100 euro per dag verdienen. Je kunt dan onmogelijk nog van autodelen spreken. Wie een nieuwe chauffeur aanbrengt, kan zelfs nog 100 euro extra verdienen. Dat komt in feite neer op een piramidespel, wat illegaal is in België.

Bij personenvervoer moeten kwaliteit, veiligheid en betrouwbaarheid centraal staan. We willen toch geen totaal gedereguleerde taxisector? De taxisector is gereguleerd om ervoor te zorgen dat de chauffeurs gekwalificeerd zijn, over de juiste verzekering beschikken en een correcte vergoeding vragen. De verzekering van de taxichauffeurs is vooral erg belangrijk, want een gewone autoverzekering volstaat niet. Een taxi moet verzekerd zijn voor commercieel personenvervoer.

De opmars van internetbedrijven in de taxisector roept heel wat vragen op.

Weet u hoeveel voertuigen ze inzetten en hoeveel mensen ze maandelijks vervoeren?

Sommige taxibedrijven lijken inderdaad autodelen onder particulieren te stimuleren zonder dat daarbij winst wordt gemaakt, maar bij andere bedrijven blijkt uit hun tarieven duidelijk dat ze

Discussion

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

M. Jamal Ikazban. - Je me joins à cette interpellation bien que je ne partage pas certains aspects du point de vue affiché par Mme Teitelbaum. Uber ne relève pas d'un phénomène neuf puisque la presse y a déjà fait écho précédemment. "

Uber, tueur des compagnies de taxi européennes", cet article aurait tout aussi bien pu s'intituler, à mon sens, "On ne prête qu'aux riches", tant ce système est critiquable notamment par le surcroît de tolérance qui est accordé à une société qui n'est rien d'autre qu'une multinationale américaine. Je ne pense pas qu'une aussi grande latitude aurait été laissée à une petite entreprise à Bruxelles, se réclamant d'une initiative "citoyenne" et du "covoiturage" ainsi que d'un mouvement tendance.

À Bruxelles, la demande de renouvellement de l'autorisation d'exploiter un service de taxi est un document aisé à se procurer puisqu'il est téléchargeable sur le site de la Région. Afin d'obtenir cette autorisation, les candidats chauffeurs de taxi doivent néanmoins répondre à une série de conditions, parmi lesquelles celle d'être détenteur d'un casier judiciaire vierge, d'être affilié à une caisse d'assurance sociale pour indépendants, de détenir une attestation de l'ONSS et bien sûr d'être couvert par une assurance pour le transport de personnes.

En devenant chauffeur pour Uber, le candidat pourra gagner 14 euros par jour. Il lui suffit d'effectuer quelques démarches en ligne et il pourra alors "démarrer très rapidement". Vous conviendrez que ces conditions sont à l'opposé de celles imposées par la Région à nos chauffeurs de taxi ! Il est en outre possible de gagner près de 100 euros par jour ! Il ne s'agit donc plus de covoiturage, de bénévolat pour lequel des frais sont compensés ! On peut même gagner 100 euros supplémentaires pour chaque parrainage enregistré ! Je croyais pourtant que le système pyramidal était interdit en Belgique !

En matière de transport de personnes, il importe que la qualité, la sécurité et la fiabilité du service au client soient garantis. On aurait du mal à

aan commerciële dienstverlening doen. Werken die chauffeurs als zelfstandigen in hoofd- of bijberoep? Geven zij hun inkomsten aan?

Hoe wordt de prijs van de ritten bepaald? Voert de federale inspectiedienst controles uit? Mevrouw Teitelbaum, u zou dit probleem misschien onder de aandacht kunnen brengen van de federale overheid, die fraudebestrijding tot speerpunt van haar beleid wil maken en op zoek is naar geld.

(Opmerkingen)

Het woord dialoog valt hier regelmatig, maar er kan geen dialoog zijn als de regels niet worden nageleefd.

Door de opkomst van internetbedrijven in de taxisector dreigen taxichauffeurs het nog moeilijker te krijgen. De taxisector biedt heel wat Brusselaars kansen op werk.

(Opmerkingen)

Het beroep van taxichauffeur is voor heel wat mensen een laatste reddingsboei die hen voor werkloosheid behoedt. Als we de internetbedrijven laten begaan, dreigen honderden jobs en tientallen bedrijven in het gedrang te komen.

imaginer un secteur complètement dérégulé où n'importe qui pourrait faire n'importe quoi. Telle est pourtant la situation qui nous préoccupe aujourd'hui. La profession de taxi est réglementée par une série d'obligations garantissant aux usagers la qualification de leur chauffeur, la couverture d'assurance adéquate et une tarification bien adaptée. J'insiste sur le caractère adéquat de l'assurance. Il ne suffit pas d'être en possession d'un véhicule assuré, mais bien d'un véhicule assuré pour le transport de personnes.

L'arrivée de ces nouveaux opérateurs pose une série de questions.

Pourriez-vous nous donner une évaluation du nombre de véhicules de ce type pratiquant des activités de transport de personnes ?

A-t-on une idée du nombre de passagers transportés par mois ?

Si certains opérateurs proposent réellement de favoriser le covoiturage à prix coûtant entre particuliers, d'autres établissent clairement leurs tarifs dans un but de lucre. Dans ce cas, ces chauffeurs exercent-ils sous statut d'indépendant ou d'indépendant complémentaire ? Déclarent-ils leurs revenus ou travaillent-ils en noir ?

Nous avons un gouvernement fédéral qui dit vouloir lutter contre toutes les fraudes. Comment ces courses sont-elles facturées ? Dans le cas où cette activité ne ferait pas l'objet de facturations systématiques, avez-vous connaissance d'actions de contrôle menées par les services fédéraux de l'Inspection économique ? Mme Teitelbaum, vous pourrez sûrement donner un coup de main à la Région en transmettant ceci au gouvernement fédéral actuel, qui désire récupérer de l'argent ici et là. Nous sommes peut-être devant une fraude importante.

(Remarques)

J'ai beaucoup entendu parler ici de dialogue. Or il ne peut y avoir de dialogue sans respect des réglementations. La loi est applicable à tout le monde de la même manière, c'est un préalable.

N'y a-t-il pas ici un risque de précariser plus encore le difficile métier de chauffeur de taxi ? C'est un travail pénible, qui permet toutefois à une grande

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Alleenrijders zijn een echte plaag in het gewest en we zouden liefst zien dat ze hun auto's deelden. Uber laat uitschijnen dat het zich bezighoudt met het organiseren van autodelen, maar in werkelijkheid wordt wie zich inschrijft op de website overspoeld met verzoeken om er chauffeur te worden.*

In de Verenigde Staten doet Uber er alles aan om de taxisector te gronde te richten en een monopoliepositie te verwerven. Het bedrijf verwijst naar het recht op vrije mededinging om van start te gaan, maar treedt dat recht met de voeten zodra het vaste voet aan de grond heeft gekregen.

We moeten een onderscheid maken tussen de chauffeurs van Uber en het bedrijf zelf, dat eigenlijk een taxicentrale is. We hebben te maken met een ongecontroleerd taxisysteem.

Welke maatregelen treft u om controle mogelijk te maken? Is er volgens u een verschil tussen Uber en reguliere taxidiensten? Is Uber bevorderlijk voor de mobiliteit? Of biedt Uber een goedkoop alternatief voor verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer? Een stijging van het aantal auto's, al dan niet met chauffeur, kan de vraag immers ook doen toenemen. Hoe zit het met de chauffeurs?

De relaties tussen de opeenvolgende bevoegde Brusselse ministers en de taxibedrijven waren vaak gespannen. Het is blijkbaar niet gemakkelijk om de taxibedrijven zo ver te krijgen dat ze alle regels naleven.

partie de notre population de se réinsérer dans la société.

(Remarques)

Beaucoup de gens passent par le taxi. Ce métier est une bouée pour beaucoup de Bruxellois : on connaît l'importance du chômage et les difficultés des gens. Ne risque-t-on pas de priver de nombreux Bruxellois de cette possibilité de réinsertion ainsi que de condamner des centaines d'emplois et des dizaines d'entreprises ?

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

Mme Céline Delforge.- L'autosolisme est certes un fléau de notre Région. Nous trouverions tous très sympathique de voir les voitures qui passent avec un seul conducteur à leur bord embarquer des personnes qui vont dans la même direction !

C'est ce que fait miroiter Uber. En réalité, il s'agit de tout autre chose. Dès que l'on adhère au système, on est inondé d'annonces sur Facebook, qui invitent à devenir chauffeur Uber.

Qui plus est, la manière dont fonctionne le système à l'étranger est interpellante. Aux États-Unis, Uber va jusqu'à sponsoriser les courses pour casser tout le secteur du taxi, y compris leurs concurrents qui fonctionnent selon les mêmes méthodes. Uber casse les marchés et s'octroie un monopole. L'entreprise revendique le droit à la concurrence pour démarrer ses activités mais ne s'en soucie plus guère une fois qu'elle est bien implantée.

Il convient de distinguer deux choses : d'une part, les chauffeurs et d'autre part, Uber, qui est la centrale d'appel. Cela nous met face à un système de taxis sans aucun contrôle.

Le groupe Ecolo relaie les questions qui ont été posées par les collègues : quelles sont les mesures actuelles permettant de contrôler ce système ? Existe-t-il la moindre différence entre le service offert par Uber et celui qui est offert par les taxis ? Apporte-t-il quelque chose de nouveau sur le plan de la mobilité ?

Uber offre-t-il au contraire des courses en voiture à bas prix, qui pourraient encourager ceux qui se

Er dreigen ook problemen te ontstaan tussen internetbedrijven als Uber en de klassieke taxibedrijven. Naar verluidt zijn er al heel wat taxichauffeurs die buiten hun werkuren voor Uber rijden.

Bestaat het risico dat een deel van de chauffeurs uit de reguliere taxisector de overstap maakt naar een systeem dat onder de radar opereert?

De voorzitter. - De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (in het Frans). - *Het beroep van taxichauffeur is zwaar. Het is ongehoord dat men in een beschaafd land als België alle verworven rechten van die beroepsgroep zomaar overboord gooit.*

Ik heb zelf nog als taxichauffeur gewerkt. De meeste chauffeurs zijn beleefd en eerlijk en bieden de klant een luisterend oor. Hun dienstverlening is beter dan die van chauffeurs die zogenaamd aan autodelen doen.

Het kan toch niet de bedoeling zijn dat al wie echt wil autodelen voortaan een vergunning nodig heeft?

Mijnheer de minister, u moet de confrontatie aangaan met de bedrijven die de taxisector kapot willen maken. Ik wil de taxichauffeurs graag kunnen melden dat er rekening met hen wordt gehouden en dat het probleem met Uber wordt aangepakt.

déplacent d'ordinaire à pied, en bus ou à vélo à faire appel à ses chauffeurs ? L'augmentation de l'offre automobile, avec ou sans chauffeur, peut avoir un effet à la hausse sur la demande. Qu'en est-il du côté des chauffeurs ?

Les rapports des ministres régionaux bruxellois successifs avec les compagnies de taxis sont souvent assez tendus. En effet, il n'est pas évident de leur imposer une série de règles qui font l'unanimité de ce parlement, attendu qu'elles permettent de garantir à la fois une qualité de service pour le client et un minimum de qualité pour le travailleur en termes de limitation du nombre d'heures de travail, d'accès à la sécurité sociale, de travail déclaré etc.

La cohabitation des compagnies de taxis régulières avec une société comme Uber risque de poser problème. Il semblerait d'ailleurs que de nombreux chauffeurs de taxi roulent déjà sous Uber en dehors de leurs heures de taxi.

La question des mesures à prendre est digne d'intérêt ? Est-ce qu'on assiste à un transfert de chauffeurs de taxi du système réglementaire vers un système souterrain ?

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

M. Pierre Kompany. - Il ne faut pas avoir peur de ce qui est dit dans ce débat car la réalité du terrain est bien pire. Il faut se rendre compte de ce que les gens vivent pour pouvoir en parler. Le métier de chauffeur de taxi est difficile et pour survivre, il faut être deux ou trois fois plus intelligent qu'on ne l'est habituellement.

Je rencontre des collègues avec qui j'ai parcouru les rues de Bruxelles durant la nuit, par mauvais temps ou du brouillard.

Le système Uber dont j'ai entendu parler m'incite à demander à M. le ministre de rappeler à ses initiateurs que la Belgique est un pays civilisé et qu'ils ne peuvent venir détruire tout ce qui a été construit durant des années.

Lorsque j'exerçais le métier de chauffeur de taxi, j'ai vu les astuces dont on usait pour pratiquer le métier avant d'obtenir la plaque officielle. Je réclame le respect pour ces chauffeurs dont la

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete.- Ook al is vooral Uber een agressieve uitdager van het taxisysteem, er zit wel potentieel in het concept. De organisatie zelf benadrukt dat het systeem bedoeld is om autoritten beter te benutten. In Brussel rijden veel mensen alleen en zijn er veel auto-eigenaars. We zouden zeker baat hebben bij een evolutie van het autogebruik.

Tegelijk betekent Uber een regelrechte bedreiging voor de taxiactiviteiten die wettelijk geregeld zijn.

Welke maatregelen hebt u in overleg voorbereid om het respect voor het arbeidsrecht en de naleving van de wettelijke bepalingen betreffende het vervoer van personen af te dwingen?

Welk tijdschema houdt u aan?

Welke maatregelen acht u noodzakelijk voor de taxisector om het hoofd te kunnen bieden aan deze nieuwe uitdaging?

De voorzitter (in het Frans).- *Volgens mij mogen we niet uit het oog verliezen dat Uber een heleboel tevreden gebruikers telt. Sommige daarvan nemen nooit een taxi.*

plupart sont honnêtes et courtois et qui soulagent, par leur écoute attentive, beaucoup de clients. Ces chauffeurs de taxi relèvent la société à un niveau plus intéressant que ceux qui pratiquent le covoiturage.

Devra-t-on dorénavant pour permettre le covoiturage obliger les covoitureurs à s'en aller quérir une autorisation chez le ministre tous les matins !

Je crois, M. le Ministre, que vous êtes un frondeur. Affrontez ceux qui mettent le système en péril, faites-nous ce plaisir ! Moi, j'aurai le plaisir de dire aux chauffeurs de taxi qu'on en parle, que nous sommes conscients du fait qu'ils ont des familles à nourrir et qu'ils peuvent aller déranger leur ministre pour lui demander de prendre à bras-le-corps la question d'Uber !

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

M. Arnaud Verstraete (en néerlandais).- *Même si Uber est avant tout un concurrent agressif du secteur des taxis, le concept a beaucoup de potentiel, compte tenu du nombre important d'automobilistes qui circulent seuls dans leur voiture à Bruxelles.*

Quelles mesures envisagez-vous, dans un esprit de concertation, afin de garantir le respect du droit du travail et des dispositions légales en matière de transport des personnes ?

À quel calendrier vous tenez-vous ?

Quelles mesures estimez-vous nécessaires pour aider le secteur des taxis à affronter ce nouveau défi ?

M. le président.- M. Ikazban a bien rappelé les contraintes liées au métier de chauffeur de taxi. Je pense qu'il serait intéressant d'ajouter au débat le fait que bon nombre d'utilisateurs d'Uber sont ravis de cette initiative. Il faut prendre en compte cette donnée, car il y a là un véritable besoin. Une partie des clients d'Uber n'utilisent pas les taxis.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Dat heeft niets met de kwestie te maken. Het gaat erom dat een sector die al jarenlang wordt gereguleerd, in naam van de vrije mededinging plots wordt geconfronteerd met nieuwe bedrijven die lak hebben aan de regels. Dat is gevaarlijk voor de taxisector, de werknemers en hun gezinnen.*

Internetbedrijven als Uber doen alsof ze autodelen organiseren, maar dat klopt helemaal niet.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (in het Frans).- *Brusselse taxichauffeurs moeten inderdaad aan allerlei verplichtingen voldoen, maar er bestaat ook zoiets als vrije mededinging. De Brusselse taxisector zou dan ook in staat moeten zijn om een vergelijkbare dienstverlening aan te bieden als de nieuwe spelers.*

Door de regelgeving in de sector worden de taxichauffeurs in een keurslijf gedwongen. Dat geldt niet voor Uber. Een mogelijke oplossing zou kunnen zijn dat nieuwe internetbedrijven in de taxisector dezelfde regels moeten volgen, of dat de klassieke taxisector vergelijkbare internet-applicaties ontwikkelt.

(Opmerkingen)

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We moeten een duidelijk onderscheid maken tussen carsharing, ridesharing en de klassieke taxisector.*

M. Jamal Ikazban.- La question n'est vraiment pas là ! Nous pensons qu'il est possible d'améliorer le secteur du taxi qui a besoin d'être régulé, contrôlé et soutenu. Néanmoins, nous ne sommes pas dans ce débat.

Le problème porte sur le fait qu'un secteur qui est soumis à des réglementations depuis des années doit inopinément faire face à un autre secteur au nom des lois de la libre concurrence et du chacun pour soi !

Cela représente un véritable danger pour ce secteur, pour les gens qui y travaillent et en dépendent. J'ai parlé des chauffeurs, mais ils représentent autant de familles ! Ne nous trompons donc pas de débat.

Initialement, on nous a présenté cela comme une forme covoiturage aux nombreux avantages mais la réalité est tout autre.

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

M. Marc Loewenstein.- Il est clair que les taxis bruxellois connaissent de grosses contraintes. On ne peut pas nier non plus que la libre concurrence existe et qu'elle doit pouvoir exister de manière saine et équitable par rapport au système existant. La meilleure manière de répondre à ce problème, c'est que le secteur des taxis bruxellois puisse offrir un service similaire.

On a parlé de concurrence numérique. Les règles du secteur cantonnent les taxis dans un certain carcan. Ce n'est pas le cas pour la société Uber. Si cette dernière ou d'autres sociétés reentraient dans le système des taxis bruxellois, la question ne se poserait plus. À l'inverse, si les taxis bruxellois développaient des systèmes numériques comparables à ceux d'Uber, peut-être serait-ce là aussi une solution.

(Remarques)

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut tout d'abord clarifier les différentes définitions. Il a été fait mention dans le débat de covoiturage, ou de "carsharing" en anglais. Uber est une forme de

Een klassieke taxi is permanent aanwezig in de stad en maakt deel uit van een systeem. Bij carsharing verplaatst een chauffeur zich regelmatig van punt A naar punt B en deelt hij zijn kosten met een passagier. Ridesharing wil zeggen dat een chauffeur rondrijdt in de stad om tegen betaling passagiers op te pikken.

De Brusselse regering is op zich niet tegen nieuwe vormen van dienstverlening uit de deeleconomie, zoals couchsurfing, maar iedereen moet zich aan de regels houden. Op grond van de Brusselse regelgeving is ridesharing illegaal. Een Brusselse rechtbank heeft dat bevestigd.

Uber is een groot Amerikaans bedrijf dat een nieuw zakenmodel heeft ontwikkeld en bewust de wet naast zich neerlegt en het conflict opzoekt, omdat het op die manier de aandacht trekt. Dat is onaanvaardbaar.

De wetgeving moet worden nageleefd. De klassieke taxisector is een aanvullende dienstverlening bij het openbaar vervoer en moet dan ook sterker ondersteund worden door de regering. Ik heb daarvoor een aantal ideeën. Volgens mij verdienen taxichauffeurs meer waardering.

Toch zijn er nog heel wat problemen in de taxisector: sommige chauffeurs maken opzettelijk omwegen, rekenen hoge prijzen aan voor korte afstanden, zijn onbeleefd, kennen amper Engels enzovoort.

Een basiskennis Engels zou al volstaan om het imago van het Brussels Gewest op te krikken. Voor heel wat bezoekers is de taxi of het openbaar vervoer immers het eerste contact met de stad. Daartegenover staat dat de chauffeurs van Uber naar verluidt wel vriendelijk en stipt zijn.

De regering heeft dan ook beslist om de wetgeving te moderniseren.

Waarom willen we de taxisector en ridesharing reglementeren?

Welke doelstellingen streven we daarbij na?

In de eerste plaats is het belangrijk dat taxi-voertuigen volledig in orde en correct verzekerd zijn.

"ridesharing", qui est autre chose que le "carsharing". Le secteur des taxis classique, bien réglementé en Europe, est encore une autre forme de service.

Le taxi classique propose une offre permanente, visible, reconnaissable dans la ville, intégrée dans un système, grâce auquel il est possible d'arrêter un véhicule en rue. Deuxième proposition, le covoiturage : un conducteur se déplace régulièrement d'un point A à un point B et propose de partager ses frais avec un passager. Troisièmement, il y a le "ridesharing" : un conducteur a un peu de temps libre, se déplace dans la ville, prend un passager et lui demande de le payer.

Uber, airbnb, le "couchsurfing" sont des formes de l'économie du partage. Le gouvernement bruxellois et moi-même ne sommes pas opposés au principe en tant que tel. Cependant, il existe une réglementation. Selon la législation bruxelloise actuelle - comme dans d'autres villes et pays -, le "ridesharing" n'est pas légal. Un tribunal bruxellois l'a d'ailleurs confirmé.

Cela pose évidemment un problème, je partage votre avis à ce sujet. Une grande firme américaine, qui adore la stratégie du conflit car celui-ci apporte de la publicité, constate que les taxis ne fonctionnent pas bien dans les villes et souhaite proposer un autre modèle. Cette société choisit alors de ne pas obéir à la loi. Ce qui n'est pas admissible.

Nous sommes ici dans un système où un groupe d'individus foule la loi au pied pour instaurer la situation qui lui convient. Face à cette loi du plus fort, menée au détriment de la société, nous devons régler.

Des lois existent et je suis d'accord avec les chauffeurs de taxi. J'estime que le secteur classique des taxis à Bruxelles doit être un complément aux transports en commun, puisqu'il offre un service de porte à porte que les transports publics ne peuvent que rarement assurer. Si le taxi est complémentaire au transport en commun, le gouvernement doit le soutenir davantage. Sans entrer dans les détails, j'ai plusieurs idées en ce sens. Je suis un grand défenseur du secteur des taxis, je trouve que le taxi est sous-utilisé et sous-estimé en ville et beaucoup de gens ne comprennent pas la souffrance des

Verder moeten we erop toezien dat de chauffeurs niet worden uitgebuit. Zowel bij Uber als in de reguliere taxisector wordt de sociale en fiscale wetgeving niet altijd gerespecteerd. De chauffeurs moeten ook psychologisch en lichamelijk geschikt zijn voor het werk.

Tot slot mogen klanten niet worden opgelicht en moeten chauffeurs de stad goed kennen.

Al die doelstellingen gelden net zo goed voor carsharing en ridesharing als voor de klassieke taxisector.

Het probleem met Uber is dat het bedrijf in juridisch opzicht een zeer complexe structuur heeft en dat alles in Californië wordt beslist. Uber weigert om ons informatie te verstrekken. Ik weet ook niet of hun cijfers kloppen.

Met het oog op de modernisering van de wetgeving heb ik tal van instanties uit de sector en chauffeurs ontmoet. Op basis daarvan stellen we een taxiplan op.

Ik heb vertegenwoordigers van Uber ontmoet en hun laten weten dat ik niet opgezet ben met hun uitdagende houding.

(Opmerkingen)

Voorts liet ik weten dat ik regels wil invoeren om oneerlijke concurrentie met de klassieke taxisector te vermijden.

Sinds ik minister ben, wordt Uber weer gecontroleerd. Daarbij heb ik de methode enigszins aangepast. We werken nu met een deurwaarder die overtredingen van de regelgeving vaststelt.

Dat loopt ook niet altijd van een leien dakje, want als een deurwaarder een probleem vaststelt, wordt de kredietkaart die hij moest gebruiken voor de rit door Uber geblokkeerd. Een advocatenkantoor gaat na wat we behalve het opstellen van pv's en het in beslag nemen van auto's nog kunnen doen op juridisch gebied.

Voorts hebben we contact opgenomen met de federale regering en het parket om na te gaan welk gevolg ze aan de pv's kunnen geven.

chauffeurs.

Cependant, comme je l'ai déjà dit aux nombreux chauffeurs de taxi qui m'interpellent et aux exploitants que j'ai rencontrés, il faut aussi admettre que des problèmes existent dans le secteur : le refus des petites courses, les détours, le coût parfois assez élevé pour de courtes distances, l'attitude des chauffeurs sans toutefois généraliser les dysfonctionnements, le manque de connaissance de l'anglais dans une ville internationale. Au-delà du français et du néerlandais, l'avenir de Bruxelles est international. Le chauffeur doit pouvoir pratiquer un anglais fonctionnel, ne fût-ce que dire bonjour et communiquer le prix.

Une centaine de mots usuels suffiraient à améliorer l'image de notre Région. Il ne faut pas sous-estimer cet aspect. Pour beaucoup de visiteurs, le taxi ou le transport public sont les premiers contacts avec une ville. Toutes les études montrent que les dix premières minutes sont déterminantes. Or j'entends que les chauffeurs d'Uber sont aimables, ponctuels...

Pour toutes ces raisons, le gouvernement a décidé de moderniser la législation sur les taxis.

Pourquoi voulons-nous réglementer le secteur des taxis et le ridesharing ?

Quels sont les objectifs poursuivis ?

D'abord, il faut pouvoir vérifier si le véhicule utilisé est en ordre et assuré.

Ensuite, nous devons veiller à ce que les chauffeurs ne soient pas exploités. Or des problèmes de non-respect des lois sociales et fiscales se posent, tant chez Uber que dans les sociétés de taxi. Les chauffeurs doivent aussi être psychologiquement et physiquement aptes. En la matière, nous devons être prévoyants.

Enfin, on veut être certain de ce que le client n'est pas arnaqué et que le chauffeur connaît la géographie de sa ville, même si, aujourd'hui, le GPS constitue un auxiliaire utile.

Ces objectifs au niveau de la voiture, du chauffeur et du client valent pour le secteur taxi classique, mais aussi pour le covoiturage, le ridesharing.

In afwachting van regelgeving zoeken we een methode om efficiënt op te treden tegen Uber. Dat is niet eenvoudig, want Uber heeft veel geld en betaalt dus ook de dwangsommen.

Ik vraag me af of Uber in feite niet een moderne versie van een telefooncentrale is. Het probleem is dat zulke centrales niet gereguleerd zijn.

We willen dat de klassieke taxi, eventueel aangevuld door carsharing, in Brussel blijft primeren, want we streven naar een permanent aanbod.

De sector moet dan ook aan een aantal doelstellingen beantwoorden. Met dat uitgangspunt analyseren we de huidige wetgeving. We durven doelstellingen en middelen immers nogal eens met elkaar te verwarren.

We willen de wetgeving moderniseren, een wettelijk kader invoeren en komaf maken met oneerlijke concurrentie.

Le grand problème avec Uber aujourd'hui, c'est qu'ils décident de tout, depuis la Californie puisqu'il s'agit d'une structure juridique très complexe. Les contrôles fiscaux, sociaux, le nombre de chauffeurs... On ne sait pas, ils refusent de le dire. Leurs chiffres sont-ils seulement vrais ?

Il s'agit aussi de respecter les lois fiscales et sociales fédérales.

En vue de moderniser la législation, j'ai rencontré beaucoup d'acteurs du secteur ainsi que les chauffeurs. C'est sur cette base que nous allons rédiger le Plan taxi.

J'ai aussi rencontré Uber. Je leur ai dit qu'ils m'avaient provoqué et que je n'aime pas ça.

(Remarques)

Je préfère discuter et éviter leur stratégie de conflit. J'ai dit vouloir réglementer, j'ai énoncé mes objectifs et je leur ai demandé d'y répondre, ainsi qu'à la réglementation que nous allons élaborer, car nous ne voulons plus de concurrence déloyale avec le secteur taxi classique.

Quand je suis devenu ministre, les contrôles contre Uber n'étaient plus effectués. Je les ai remis en œuvre, en changeant un peu la méthodologie. Juridiquement, il ne fallait pas en arriver à la provocation. Nous avons maintenant un système de constat par huissier de justice. Ce n'est pas évident non plus.

Nous ne débattons pas d'un phénomène minime ! Chaque fois qu'un problème est constaté, la carte de crédit est bloquée. J'ai demandé qu'une étude externe soit réalisée, afin de voir comment nous pouvons agir d'un point de vue juridique, en dehors des constats se soldant par des PV et la saisie des voitures. Nous comptons ainsi quatre voitures saisies et six PV dressés pour le mois d'octobre !

Évidemment, au vu de l'ampleur du phénomène, nous nous comportons en shérif ! Comment pouvons-nous efficacement agir contre eux ? J'ai chargé un bureau d'avocats d'examiner la situation.

Entre-temps, mes collaborateurs ont également rencontré le substitut de procureur. Dresser des PV est une chose, mais il faut encore en assurer le suivi. Dans ce cas, il y a concertation avec le

niveau fédéral sans oublier le rôle du Parquet en la matière.

Nous agissons contre eux mais je constate que la situation n'est pas aisée dans nombre de pays européens. En effet, Uber paie aussi des astreintes, tant il est vrai qu'ils disposent de beaucoup d'argent.

En attendant les réglementations, nous sommes maintenant à la recherche d'une méthode et peut-être accepteraient-ils de répondre à des critères en vue de légaliser leur situation. Si je ne m'abuse, nous sommes d'ailleurs en contact avec d'autres pays européens.

Finalement, nous pouvons nous demander si Uber n'est pas en quelque sorte une version moderne de la centrale téléphonique. Cela étant, vous savez qu'il n'existe aucune réglementation concernant les centrales téléphoniques à Bruxelles.

À nos côtés, le gouvernement est déterminé. Nous voulons que le taxi classique - éventuellement complété par le covoiturage - demeure le service principal à Bruxelles, puisque nous désirons disposer d'une offre permanente.

Dès lors, ce secteur doit répondre à des objectifs et nous analyserons toute la législation en fonction de ceux-ci. En effet, dans notre société, nous avons souvent tendance à confondre objectifs et moyens. L'ordonnance évoque des moyens qui ne sont pas des objectifs.

Nous voulons moderniser la législation, établir un cadre légal et mettre fin à la concurrence déloyale qui s'opère à l'heure actuelle. En attendant, nous continuerons à agir contre Uber et renforcerons mêmes nos actions en ce sens.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à des juristes d'étudier comment nous pourrions nous constituer un arsenal juridique nous permettant d'agir sans courir de risques devant les juridictions.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *We moeten de impact van deze oneerlijke concurrentie op de Brusselse taxi's meten, maar de komst van Djump en Uber biedt ons ook de*

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

Mme Viviane Teitelbaum.- L'impact de cette concurrence déloyale sur les taxis bruxellois doit être mesuré.

gelegenheid om de taxisector te moderniseren. Er zijn immers nog heel wat problemen in de sector. Eigenlijk hebben we de klassieke sector helemaal niet onder controle, terwijl een systeem als Uber tenminste de mogelijkheid biedt om onmiddellijk na te gaan wie de chauffeur en de klant zijn en welke prijs voor de rit werd betaald. Er zijn gevallen geweest van valse taxichauffeurs die vrouwelijke klanten verkrachtten.

De kwaliteit van de dienstverlening moet alleszins voldoende zijn. In Brussel zijn taxi's een stuk duurder dan in andere Europese steden, waardoor ze geen goed alternatief voor het openbaar vervoer zijn.

We moeten een evenwicht vinden en regels voor de nieuwe taxisystemen opstellen, zodat we bepaalde zaken kunnen controleren. Concurrentie is gezond, maar mag niet op zwartwerk gebaseerd zijn.

De regering volgt een bepaalde lijn in dit dossier, ook al lijkt de meerderheid verdeeld. Misschien kan een debat binnen de meerderheid tot eensgezindheid leiden.

(Opmerkingen)

Uber zegt dat het een aanvullende aansprakelijkheidsverzekering heeft. Er is dus geen probleem met de verzekering, maar een aantal andere elementen zorgen wel nog voor problemen.

Het is een goede zaak dat u controles uitvoert. Controleert u ook of taxi's die niet zijn ingeschreven in het Brussels Gewest klanten oppikken in Brussel? Gebeuren die controles door dezelfde ploegen?

L'arrivée de petites sociétés telles que Djump ou Uber offre la possibilité de redynamiser le secteur. Celui-ci présente des problèmes et malgré le fait que le système actuel puisse constituer ce que M. Ikazban nomme une bouée, cela n'empêche pas qu'il y ait transparence car cette dernière n'est pas systématique. Nous avons déjà eu de nombreux débats avec Mme Grouwels sur la présence des taximètres, la délivrance de reçus, etc. Nous n'avons aucun contrôle sur les taxis classiques alors que le système Uber permet le contrôle immédiat car on dispose du nom du chauffeur, de celui du client et de la facturation qui concerne la course. Les faux chauffeurs et les viols montrent qu'il y a une série de problèmes dans le monde des taxis bruxellois.

Je n'emprunte pas beaucoup les taxis mais il y a un minimum de satisfaction à obtenir des services rendus. Les prix au kilomètre pratiqués par les taxis sont nettement plus élevés à Bruxelles que dans d'autres villes européennes, ce qui les empêche de constituer une alternative au transport en commun.

Une réflexion de fond doit être entamée : un équilibre doit être trouvé avec la réglementation qui doit exister pour ce système (contrôle des gains de manière à garantir la perception de l'impôt). Si la concurrence est saine, il ne faut pas qu'elle soit basée sur le travail au noir. Il faut également être attentif aux évolutions.

Le système français des bons de 5 x 100 euros n'est pas disponible ici en Belgique. J'entends que la majorité est divisée mais que le gouvernement a tout de même une ligne de conduite à propos de ce dossier. Un débat devra avoir lieu au sein de la majorité pour qu'elle se mette d'accord.

(Remarques)

Uber indique qu'ils auraient une assurance parapluie. Il n'y aurait donc pas de problème d'assurance. Ces sociétés ne répondent sans doute pas à tous les éléments repris dans les étapes que vous avez décrites. Il faudra en tenir compte.

Vous avancez que vous jouez les shérifs et opérez les contrôles. C'est bien. Contrôlez-vous aussi les plaques chocolat et d'autres problèmes classiques des taxis bruxellois ? Dans quelle proportion ? Ces contrôles sont-ils réalisés par les mêmes équipes ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *We doen ook een beroep op gerechtsdeurwaarders.*

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans)*.- *Mevrouw Teitelbaum, de meerderheid is helemaal niet verdeeld.*

Het antwoord van de minister stelt mij tevreden. Het is belangrijk om op de regelgeving te wijzen en de sector te reglementeren. Modernisering wil niet zeggen dat je de kat op het spek moet binden.

Dit debat gaat in de eerste plaats over de illegale werkwijze van Uber en niet over de modernisering van de taxisector, ook al zijn er zeker nog aandachtspunten. De regelgeving moet consequent worden toegepast als we willen vermijden dat er een tweedeling binnen de taxisector ontstaat, met een kwaliteitsvolle dienstverlening voor de rijken en een middelmatige voor de anderen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a une mesure supplémentaire : nous faisons appel à des huissiers de justice.

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

M. Jamal Ikazban.- Je demande la parole car j'ai été cité à la fois par le ministre et par Mme Teitelbaum.

La réponse de M. le ministre me satisfait. Je tiens toutefois à préciser que la majorité n'est pas divisée, comme le prétend Mme Teitelbaum.

Il convient en effet de rappeler le cadre des réglementations et de baliser le secteur. Procéder à sa modernisation ne revient pas non plus à faire entrer le loup dans la bergerie. Dans le cas qui nous préoccupe, on se trompe de débat. On peut avoir un débat sur le secteur des taxis et sur sa situation actuelle et sur les points à améliorer. On peut aussi mener un débat sans tabou, parce qu'il y a des choses à faire.

Pour le moment, le sujet qui nous préoccupe porte sur le phénomène Uber et son caractère illégal. Le risque de division qui pourrait menacer le secteur des taxis pourrait naître justement du manque de cohérence dans l'application de la réglementation, la rendant tantôt plus souple pour les uns, et plus stricte pour les autres.

Je plaide pour une réglementation plus stricte. Faute de quoi, on verra se créer un secteur de taxi divisé, avec un service de qualité pour les riches et un service médiocre pour les autres.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de steun van het gewest voor het bedrijf Zen Car".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "wifi in het openbaar vervoer".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *De MIVB kondigde in juli 2012 aan dat ze van plan was op haar hele net wifi aan te bieden. In juli 2014 zei de regering dat ze gratis wifi wou installeren in metrostations en aan bovengrondse haltes.*

Intussen heeft De Lijn beslist om 45 Gentse en 45 Antwerpse trams uit te rusten met wifi. Die dienst aan de reizigers is mogelijk dankzij de financiering door een bank.

Ik ben bezorgd dat de Brusselse regering haar oorspronkelijke ambities naar beneden bijstelt.

Is er een studie over wifi op het MIVB-net? Welke conclusies zijn daaruit getrokken? Is er een timing om wifi in Brussel globaal en in de MIVB-voertuigen beschikbaar te maken? Worden daartoe analyses uitgevoerd? Hoeveel zou de invoering kosten? Overweegt u een partnerschap met een privébedrijf?

concernant "le soutien de la Région à l'entreprise ZEN CAR".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le Wifi dans les transports en commun".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- En juillet 2012, la STIB annonçait sa volonté de généraliser le wifi à l'ensemble de son réseau. En juillet 2014, le gouvernement indiquait son intention d'installer un wifi gratuit uniquement dans les stations de métro et les arrêts en surface.

Entre-temps, le réseau De Lijn a déjà effectué des tests à Gand et a pris la décision d'installer le wifi gratuit dans 45 trams gantois et dans 45 trams anversois. Ce nouveau service offert aux usagers des transports en commun est possible grâce à une collaboration avec une banque qui financera le réseau et permettra aux usagers de surfer gratuitement.

Au vu de ces initiatives, on s'inquiète des ambitions de notre gouvernement qui sont revues à la baisse.

La STIB dispose-t-elle d'une étude sur la mise en place du wifi sur son réseau? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions? Avez-vous établi un agenda pour l'installation du wifi à Bruxelles, de manière globale et dans les véhicules de la STIB?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik heb de MIVB de opdracht gegeven een studie uit te voeren en staatssecretaris Debaets voorgesteld de MIVB te betrekken bij de ontwikkeling van een gewestelijk wifi-netwerk. Ik kan dus nog geen antwoord geven op uw vragen, maar ik ben het met u eens dat er wifi moet komen in metro, tram en bus.*

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Kunt u de studie aan de commissieleden bezorgen zodra ze klaar is?*

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

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG

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

Discussion

Des analyses sont-elles menées en vue d'installer le wifi dans les véhicules de la STIB ? Avez-vous estimé le coût de ce service ? Envisagez-vous, comme en Flandre, un partenariat avec une société privée ? Le cas échéant, des contacts ont-ils été établis ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'étude est en cours, elle était inscrite dans l'accord de gouvernement. Nous avons chargé la STIB de la mener.

J'ai proposé à la secrétaire d'État Bianca Debaets que nous rencontrions la STIB pour que notre société de transports en commun s'inscrive dans le projet de développement du wifi de la Région bruxelloise. Il serait donc prématuré de répondre à vos questions.

Mais je suis d'accord avec vous : nous devons développer l'accès au wifi dans le métro, les trams et les bus.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Si l'interpellation est prématurée parce que l'étude est en cours, pourriez-vous diffuser cette dernière aux membres de la commission une fois qu'elle sera disponible ?

M. Pascal Smet, ministre.- Bien entendu.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de gevolgen van de aanleg van
de halte 'GEN-EXPO' in Ganshoren".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Er is veel tegenstand tegen de aanleg van een GEN-halte aan de Wereldtentoonstellingslaan in Ganshoren, op 550 m van het station van Jette. De halte heeft niet veel zin omdat er weinig mensen in de buurt wonen. Bovendien ligt de halte in een Natura 2000-gebied en zou ze een negatieve ecologische impact hebben op zeldzame dier- en plantensoorten. Er zouden onteigeningen moeten gebeuren in de omliggende wijken en ook de betrokken gemeenten hebben weerstand laten blijken.*

Wordt er bekeken hoe de impact van de halte op het Natura 2000-gebied beperkt kan worden? Wat moeten we ons daarbij voorstellen?

Staan er onteigeningen op stapel? Om hoeveel huizen en om welk bedrag gaat het? Zijn er voldoende omwonenden om een GEN-halte te rechtvaardigen? Houdt u rekening met het verzet van de gemeenten Ganshoren, Jette en Sint-Agatha-Berchem?

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

**concernant "les impacts de la construction
de la halte 'RER EXPO' à Ganshoren".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- De nombreuses voix s'élèvent afin d'empêcher l'implantation d'une halte RER avenue de l'Exposition universelle, à Ganshoren.

Même si cette halte fait partie du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) et du Plan Iris 2 de 2010, ainsi que des six gares défendues dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement de la SNCB, il me semblait important de vous relater les nombreuses inquiétudes légitimes des riverains de Ganshoren et de Jette, des comités de quartiers concernés, des autorités locales compétentes, ainsi que celles d'un grand nombre d'associations environnementales.

Ainsi, le tissu associatif rappelle que le projet est situé à moins de 550m de la gare de Jette, ce qui implique la faible probabilité qu'un train s'y arrête. En outre, l'absence d'une densité de population suffisante, de commerces et d'écoles aux alentours de la halte RER Expo est un non-sens, si ces critères font bel et bien partie de l'étude d'implantation.

De plus, la future halte serait située dans une zone Natura 2000, conclue au travers de la directive européenne Habitats. Cette halte aura un impact sur bon nombre d'espèces rares. Enfin, outre l'impact écologique, il y aurait, dans le cadre de l'implantation de cette halte, des expropriations dans les quartiers environnants.

Au-delà des inquiétudes des riverains et du collectif Expono, la position des communes concernées à ce sujet est sans appel : elles y sont fermement opposées et l'ont déjà exprimé

explicitement lors des commissions de concertation relatives au permis d'urbanisme de la ligne de tram 9 et au certificat d'urbanisme visant à la suppression des passages à niveau par Infrabel, et dans les avis communaux émis à l'occasion de ces dossiers.

Existe-t-il un plan ou une réflexion sur la configuration de cette halte et son emprise sur les zones Natura 2000 ? Si oui, quelles en sont les grandes lignes ?

Des expropriations pour cause d'utilité publique sont-elles à l'étude ? Si oui, combien de maisons et d'habitants seraient sujets à une expropriation ? Quel est le montant estimé par vos services ?

La densité de population est-elle suffisante pour justifier l'implantation d'une halte RER à l'endroit indiqué ? Quels sont les attraits commerciaux qui justifient la construction de la halte à cet endroit ?

Les autorités communales de Ganshoren, Jette et Berchem-Sainte-Agathe sont opposées à ce projet, comptez-vous en tenir compte ?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *De GEN-halte aan de Wereldtentoonstellingslaan maakt deel uit van het prioritaire spoorproject van de vorige regering. Tot nu toe bestaat er geen gedetailleerde studie en is er dus ook nog geen sprake van onteigening.*

Het station komt er als aanvulling van tramlijn 9 en moet zorgen voor een betere ontsluiting van Jette, het UZ Brussel en de Heizel.

De bouwaanvraag voor tramlijn 9 omvat geen GEN-halte, maar wel een tramhalte ter hoogte van de Wereldtentoonstellingslaan. De bouwvergunning voor tramlijn 9 werd op 17 juni 2014 afgeleverd, maar Ganshoren heeft beroep aangetekend. Ik kan er nu dus geen verdere uitspraak over doen.

We kennen intussen de bezwaren van de gemeente en van een aantal burgers. We bekijken hoe we de standpunten dichterbij elkaar kunnen brengen. Toch wil ik erop wijzen dat de aanleg van nieuwe GEN-stations niet voor morgen zal zijn. Eerst moet

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

M. Pascal Smet, ministre. - La halte RER Expo fait partie d'une décision prise par le gouvernement précédent concernant le projet ferroviaire prioritaire de la Région dans le cadre du développement du réseau RER. La configuration de cette halte n'a pas encore été étudiée dans le détail. Seule une esquisse non validée en a été réalisée par Infrabel. Plusieurs variantes d'implantation des quais sont envisageables. Il n'est, dès lors, pour le moment, pas question d'expropriation.

La réalisation de cette gare a été justifiée par la volonté de créer une connexion intermodale avec la future ligne de tram 9 et d'améliorer ainsi la desserte vers Jette, l'UZ Brussel et, à terme, le plateau du Heysel.

La demande de construction relative à la ligne de tram 9 ne comporte pas de projet d'aménagement d'une halte RER. Un arrêt de tram est uniquement prévu dans l'avenue de l'Exposition, qui se situe entre deux autres arrêts de tram.

het onlangs gerenoveerde station van Jette ten volle benut worden.

Le permis de construire relatif à la réalisation de la ligne de tram 9 a été délivré le 17 juin 2014. La commune de Ganshoren a interjeté appel de cette décision. Étant donné que cette procédure de recours est pendante, il m'est impossible de m'exprimer à ce sujet.

On connaît entre-temps les réticences formulées par la commune et certains citoyens. Nous allons examiner comment rapprocher les points de vue.

Je tiens toutefois à signaler qu'au vu de la situation au niveau fédéral, la réalisation des nouvelles gares RER n'est pas pour demain. Dans l'immédiat, il m'appartient de valoriser la gare voisine de Jette, qui a d'ailleurs fait récemment l'objet d'une belle rénovation.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Is er nagedacht over alternatieven?*

Mme Viviane Teitelbaum.- Je comprends que vous ne puissiez vous exprimer sur certains points, mais des solutions alternatives ont-elles été imaginées ?

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik verwees al naar het station van Jette. Het beroep van de gemeente kwam er blijkbaar uit vrees dat de tramhalte tot een GEN-halte zou uitgroeien.*

M. Pascal Smet, ministre.- Au niveau des alternatives au RER, je viens d'évoquer la gare de Jette.

L'arrêt de tram prévu n'est pas une gare RER. L'introduction du recours émane visiblement de la crainte que l'arrêt de tram se transforme à terme en halte RER, mais les deux éléments sont distincts.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de vernietiging van de milieu-
vergunning voor de stelplaats Marconi".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Volgens de pers heeft de Raad van State de milieuvergunning voor de stelplaats Marconi vernietigd omdat voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen geen rekening was gehouden met de plaatsen voor de trams. Klopt die informatie?*

De gevolgen zijn verontrustend. De MIVB heeft dringend plaats nodig voor de nieuwe trams en bussen die binnenkort zullen worden geleverd.

Wat zijn de juridische gevolgen? Ligt de procedure definitief stil?

Wat zijn de gevolgen voor de voertuigen? Waar zullen ze worden gestald? Als rollend materieel aan weer en wind wordt blootgesteld, heeft dat dramatische gevolgen. Klopt het dat er een tijdelijke remise wordt gebouwd?

Wat zijn de financiële gevolgen voor de MIVB en het gewest?

Het beroep van de gemeente Drogenbos tegen de bouw van de stelplaats van de MIVB, terwijl de trams ook door de inwoners van Drogenbos worden gebruikt, benadeelt onze gewestelijke vervoersmaatschappij. Aangezien De Lijn een remise zal bouwen aan de grens van het gewest, in Diegem, ontstaat er een verontrustende concurrentie tussen beide netwerken.

De MIVB moet de voornaamste vervoersmaatschappij in Brussel blijven. Brussel moet de baas blijven over zijn eigen vervoersnet.

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

**concernant "l'annulation du permis
d'environnement du dépôt Marconi".**

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

Mme Céline Delforge.- Je ne reviendrai pas sur les épisodes liés à l'emplacement du dépôt Marconi, ni sur les craintes de nuisances supplémentaires exprimées par plusieurs riverains.

Le Conseil d'État a introduit un recours en annulation du permis d'environnement du dépôt. Selon la presse, la raison en est que les emplacements réservés aux trams n'étaient pas repris dans le calcul des emplacements de parking du dépôt. Est-ce exact ?

Les conséquences d'une telle situation sont évidemment inquiétantes. En effet, la STIB a besoin d'une solution d'hébergement urgente de nouveaux trams et bus qu'elle va réceptionner sous peu. Nous ne pouvons pas laisser ces véhicules à l'air libre.

D'un point de vue juridique, quelle est l'évolution du chantier ? Je suppose qu'il a été interrompu.

Quelles sont les conséquences pour les véhicules de la STIB qui sont déjà arrivés et pour ceux qui sont en commande ? Aura-t-on les moyens de les entreposer ? Devra-t-on faire du surstockage ou les laisser à l'air libre ? De nombreux bus sont parfois laissés hors des dépôts, ce qui est dramatique pour du matériel roulant.

En cas de blocage définitif du dossier, quel est le dispositif de repli pour accueillir le nouveau matériel roulant ? Il semble qu'un dépôt provisoire soit en construction depuis lors.

Quelles sont les conséquences financières de cette décision du Conseil d'État pour la STIB et pour la Région ?

En même temps que l'annonce de l'annulation du

Bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein *(in het Frans).*- *Hoewel men kan begrijpen dat de MIVB een stelplaats nodig heeft, is ook de bezorgdheid van de buurtbewoners over hun levenskader en rust gegrond.*

De stelplaats en de werkplaats moesten in de herfst van 2014 operationeel worden. Volgens uw voorganger is dat inmiddels uitgesteld tot de tweede helft van 2016.

De oorspronkelijke kalender werd verstoord door tal van elementen: problemen op de werf, de opschorting van de milieuvergunning door de Raad van State en het beroep dat onlangs werd ingesteld bij het Milieucollege.

Wat zijn de gevolgen op de agenda en uitvoerbaarheid van het project?

Er werden informatie- en overlegvergaderingen belegd en het project werd aangepast opdat het beter zou inspelen op de wensen van de bewoners. Volgens sommigen zouden die aanpassingen echter niet volstaan.

Zijn er gesprekken gepland tussen de MIVB en de personen die beroep hebben ingesteld?

permis d'environnement, nous apprenons que la société De Lijn va construire un dépôt de trams aux frontières de la Région, à Diegem.

Si Drogenbos introduit un recours contre la construction d'un dépôt de trams de la STIB, trams dont profitent pourtant ses habitants, c'est au détriment de notre opérateur. De Lijn ayant son dépôt de trams aux portes de la Région, il en résulte une inquiétante concurrence des réseaux.

L'opérateur principal de transports à Bruxelles, y compris en surface, n'est-il pas la STIB ? Nous devons veiller à ce que Bruxelles reste maîtresse de son réseau de transports et ne devienne pas dépendante d'une autorité externe.

Discussion

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

M. Marc Loewenstein.- L'implantation de ce dépôt de trams provoque des réactions depuis son annonce dans le contrat de gestion 2007-2011 de la STIB. Ce dossier ne laisse pas indifférents les riverains du site Marconi habitant Drogenbos, Uccle et Forest.

Si l'on peut comprendre la nécessité, pour la STIB, de créer un tel dépôt afin d'améliorer la desserte et le service dans le sud de notre Région, l'on peut aussi comprendre les inquiétudes des habitants quant à la préservation de leur cadre de vie et de leur tranquillité.

D'abord annoncés pour 2010-2011, le dépôt et l'atelier d'entretien devaient être opérationnels à l'automne 2014. En réponse à une question posée en mai 2013, votre prédécesseure précisait que le nouveau dépôt de trams Marconi serait opérationnel dans le courant du second semestre de 2016. Les travaux préparatoires étaient prévus pour 2013-2014, et la construction du dépôt devait se dérouler entre mi-2014 et le second semestre de 2016.

Divers éléments ont perturbé ce calendrier initial. Récemment encore, des travaux ont été réalisés pour corriger l'écart des rails au croisement de la chaussée de Neerstalle et de la chaussée de

Over welke beweegruimte beschikt de MIVB om in te spelen op de wensen van de buurtbewoners?

Ruisbroek à Forest. Aux aléas du chantier s'ajoutent des contretemps dus à la suspension du permis d'environnement par le Conseil d'État en mai dernier et un récent recours introduit auprès du Collège d'environnement.

Quelles sont les conséquences de ces recours et décisions sur l'agenda et la viabilité du projet ?

Des réunions d'information et de concertation ont, certes, été organisées en leur temps. Le projet a été modifié pour tenter de répondre aux souhaits des habitants. Des améliorations ont été apportées, mais elles ne sont pas suffisantes, selon certains.

Des rencontres ont-elles été organisées entre la STIB et les auteurs des recours pour trouver un terrain d'entente ?

Quelles sont les marges de manœuvre de la STIB pour mieux répondre aux attentes des riverains et de les rassurer quant à la préservation de leur cadre de vie et de leur tranquillité ?

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mevrouw Nadia El Yousfi *(in het Frans).*- Naar aanleiding van het eerste beroep oordeelde de Raad van State in het voordeel van de MIVB, mits enkele aanpassingen aan de milieuvergunning.

Mme Nadia El Yousfi.- Je ne reviendrai pas sur ce qui a été dit par mes collègues concernant, d'une part, l'historique et les moments de concertation et, d'autre part, les recours divers et l'impact en termes de débat dans les différentes communes concernées, dont celle de Forest.

(De heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

(M. Marc Loewenstein, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

De gemeente Drogenbos gaf te kennen dat ze geen beroep meer zou aantekenen bij het Milieucollege. Bent u op de hoogte van andere beroepsprocedures vanwege omwonenden of verenigingen? Wordt de timing voor de bouw van de stelplaats gehaald?

Un premier recours au Conseil d'État s'était soldé à l'avantage de la STIB, moyennant de petites adaptations du permis d'environnement.

La commune de Drogenbos a précisé qu'elle ne déposerait plus de recours auprès du Collège d'environnement. Avez-vous connaissance d'autres recours émanant de riverains ou d'associations ?

Le calendrier de mise en service de ce dépôt sera-t-il respecté ?

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (in het Frans).- *De Marconi-remise moet een duurzame stelplaats worden waar tegen eind 2016 200 mensen worden tewerkgesteld. Door de bouw van een zwevende vloer zal de geluidshinder worden beperkt. De totale kostprijs wordt op bijna 90 miljoen euro begroot.*

Hoeveel trams kunnen vanaf februari in de remise ondergebracht worden? Welke materialen gebruikt men om de duurzaamheid van het gebouw te garanderen? Wat is de kostprijs van de zwevende vloer? Is die opgenomen in het bedrag van 90 miljoen euro? Zal de MIVB voor het einde van de werkzaamheden met de omwonenden communiceren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Naar aanleiding van een beroep dat door de inwoners van Drogenbos werd ingediend, vernietigde de Raad van State op 16 mei 2014 de milieuvergunning die de regering aan de MIVB had toegekend voor de bouw van de Marconi-remise.*

Op 6 juni 2014 kende de regering een nieuwe milieuvergunning toe, op voorwaarde dat de MIVB de nodige aanpassingen zou doen en rekening zou houden met de opmerkingen van de Raad van State.

Daarmee was het probleem van de baan en kon de MIVB haar project van start laten gaan. Ondertussen heeft ze van Leefmilieu Brussel een exploitatievergunning gekregen voor een eerste voorlopige fase.

De werken schieten goed op, zowel de verbouwingswerken van het sportcomplex als de eerste fase van de nieuwbouw.

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

M. Boris Dilliès.- Selon nos informations, les travaux du dépôt Marconi se termineraient à la fin de l'année 2016 et le coût total de ceux-ci serait estimé à près de 90 millions d'euros.

En outre, nous avons appris qu'une dalle flottante allait être installée afin de limiter les nuisances sonores. L'ensemble des matériaux utilisés permettrait de faire du dépôt Marconi, un dépôt durable. Quelque 200 membres du personnel de la STIB travailleront dans ce dépôt.

Combien de trams pourront-ils être accueillis dans le dépôt provisoire en février prochain ? Quels sont les matériaux utilisés qui permettront de faire du dépôt Marconi un dépôt durable ?

Quel a été le coût de la dalle flottante pour la STIB ? Ce coût était-il compris dans les 90 millions d'euros ?

La STIB a-t-elle prévu une campagne de communication vers les riverains avant la fin des travaux ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En date du 16 mai 2014, le Conseil d'État a en effet annulé la décision du gouvernement qui avait délivré à la STIB le permis d'environnement relatif au projet de dépôt Marconi, dans le cadre de la procédure de recours introduite par des riverains de la commune de Drogenbos.

Toutefois, le 6 juin 2014, le gouvernement a statué sur une nouvelle décision d'octroi du permis d'environnement relatif à ce dépôt, en demandant à la STIB de procéder à une annotation tenant compte des motifs par lesquels le Conseil d'État avait annulé le précédent permis.

Dès lors, la STIB a retrouvé la possibilité de construire son nouveau dépôt. Elle a donc saisi l'occasion, sollicité et obtenu de Bruxelles Environnement l'autorisation d'exploiter une première phase provisoire qu'il avait toujours été prévu de réaliser.

Les travaux sont bien avancés, aussi bien en ce qui concerne les transformations du complexe d'Uccle

De MIVB heeft dus geen schade ondervonden door het arrest van de Raad van State. De gemeente Drogenbos heeft geen beroep tegen de nieuwe vergunning ingesteld.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

betreffende "de uitbreiding en de creatie van ontradingsparkings of transitparkings in het Brussels Gewest".

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Aangezien deze interpellatie peilt naar een voornemen van de regering, zal mijn antwoord kort zijn.*

De voorzitter.- *Ik zal er bij het Bureau op aandringen dat het beter toeziet op de interpellaties die worden ingediend.*

De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany *(in het Frans).*- *Zoals bepaald in het Iris 2-plan moeten de transitparkings aan de rand van Brussel de Brusselaars en pendelaars uit de Rand ertoe aanzetten hun auto te laten staan.*

Aangezien de 8.460 plaatsen van het Iris 1-plan niet volstonden, werd er geopteerd voor een tussenoplossing van 16.200 plaatsen, terwijl het huidige toegestane maximum 14.500 plaatsen bedraagt en het ideaal op 28.000 plaatsen ligt.

Sport que la réalisation de la première phase du dépôt de la STIB.

Dès lors, à ce jour, il n'y a pas de conséquences dommageables pour la STIB suite à l'arrêt prononcé par le Conseil d'État. Des contacts ont été pris avec la commune de Drogenbos et celle-ci n'a pas introduit de nouveaux recours contre la nouvelle décision du gouvernement.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. PIERRE KOMPANY

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

concernant "l'agrandissement et la création de parkings de dissuasion ou parkings de transit incitatifs en Région bruxelloise".

M. Pascal Smet, ministre.- *Je voudrais signaler que cette interpellation porte sur une intention. Ma réponse sera brève.*

M. le président.- *Vous avez raison. Mon intention est faire un rappel auprès du Bureau du parlement, afin qu'il contrôle mieux les demandes d'interpellation.*

La parole est à M. Kompany.

M. Pierre Kompany.- *Je vous aurais sans doute fait plaisir en reportant mon interpellation mais l'intention que je vais vous présenter est très proche des réalités, et cette interpellation n'est pas meurtrière.*

Comme le stipule le Plan Iris 2, "les parkings de transit dans la Région constituent un ultime levier de sécurité pour encourager au report modal. Situés aux portes de Bruxelles, sur le territoire régional, les parkings de transit donnent la possibilité aux Bruxellois et aux navetteurs de la proche périphérie

In de gewestelijke beleidsverklaring wordt verwezen naar de uitwerking van een akkoord met het Vlaams en Waals Gewest om ten minste 20.000 plaatsen op ontradingsparkings buiten de ring te creëren.

Hoe staat het met de creatie van parkeerplaatsen in het Brussels Gewest?

In het Iris 2-plan wordt verwezen naar de uitbreiding van transitparkings waarvoor reeds een haalbaarheidsstudie bestaat, meer bepaald die van Delta, Ceria, Roodebeek en Kraainem.

In december bevestigde uw voorganger dat er in juli 2013 een gemengde vergunningsaanvraag was ingediend voor de Ceria-parking en dat de effectenstudie in de eerste helft van 2014 van start zou gaan. Hoe staat het daarmee? Wat is de stand van zaken van de overige projecten ter uitbreiding van parkings?

Het Iris 2-plan voorziet tevens in de aanleg van nieuwe transitparkings, met name in Bordet, Berchem en op de Heizel. Hoe staat het daarmee?

Uw voorganger verklaarde in december dat het volgens de haalbaarheidsstudie van de publiek-private samenwerking niet wenselijk was om een ontradingsparking bij het treinstation Vorst-Zuid aan te leggen en dat de sites bij het Weststation en Beekkant van de lijst geschrapt waren. Liggen er dan andere projecten ter studie?

De parkings zouden deels worden gefinancierd door de federale regering en/of andere gewesten, overeenkomstig het gebruik door niet-Brusselaars. Hebt u daarover overleg gepleegd met uw Vlaamse en Waalse collega's?

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

de renoncer à leur voiture pour se déplacer au sein de la Région".

"Les 8.460 places prévues dans le cadre du Plan Iris 1 suffisent seulement à faire face à une politique de stationnement par horodateurs sur toute la Région, pas à répondre à la demande suscitée par les autres mesures volontaristes. Le scénario intermédiaire implique ainsi la disponibilité de 16.200 places, le scénario idéal étant de 28.000 places, alors que le maximum admissible actuel est de 15.400 places. La Région veut donc accroître le nombre de stationnements incitatifs en augmentant la capacité de ceux qui existent et en créant de nouveaux parkings de transit."

La déclaration de politique régionale prévoit "la concrétisation d'un accord avec la Région flamande et la Région wallonne afin de créer au moins 20.000 places de parking de dissuasion à l'extérieur du ring". M. le ministre, qu'en est-il de la création de places de parking situés en Région bruxelloise ?

Le Plan Iris 2 détaille l'extension de certains parkings de transit qui ont déjà fait l'objet d'une étude de faisabilité : c'est le cas par exemple à Delta, au Ceria, à Roodebeek et à Kraainem.

En décembre dernier, votre prédécesseur, la ministre Brigitte Grouwels, affirmait que pour le parking au Ceria "la demande d'un permis mixte avait été introduite en juillet 2013 et que l'étude d'incidences devrait débiter au cours du premier semestre de 2014". Qu'en est-il ? Et quel est l'état d'avancement des autres projets d'extension de parkings ?

Le Plan Iris 2 prévoit également la création de nouveaux parkings de transit, notamment à Bordet (accessible de l'A201, desservi par le RER et par diverses lignes à haut niveau de service) ; à Berchem (situé sur l'E40 et desservi par le RER) ; et au Heysel (proche du Ring et desservi par le métro). Ces projets sont-ils toujours d'actualité ? Quel est leur état d'avancement ?

Votre prédécesseur affirmait également en décembre dernier que d'après l'étude de faisabilité du partenariat public-privé, il était préférable de ne pas réaliser de parking de dissuasion à Forest-Midi pour des raisons de sécurité du trafic ferroviaire et de coûts, et que les sites de la gare de l'Ouest et de

Bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (*in het Frans*).- *In de aanloop naar de verkiezingen verdedigde het FDF een mobiliteitsactieplan met vijf grote lijnen:*

- *de hervorming van de autofiscaliteit;*
- *de uitbouw van het openbaar vervoer en het GEN in Brussel;*
- *een samenhangend parkeerbeleid;*
- *de heraanleg van de toegangswegen;*
- *de aanleg van overstapparkings buiten Brussel.*

Overstapparkings bieden het voordeel dat pendelaars er samenkomen en dat de gewestelijke overheid voor hen betrouwbaar openbaar vervoer kan organiseren door bus-, tram- en metro-verbindingen door te trekken tot buiten de grenzen van de negentien gemeenten. Bovendien wordt dankzij overstapparkings het verkeer op de Ring en de invalswegen teruggedrongen.

Vorige week vond er een ontmoeting plaats tussen de ministers-presidenten van het Brussels en Vlaams Gewest, waaruit bleek dat er op een aantal punten samenwerking zou komen. Mobiliteit krijgt voorrang en meer bepaald de verbreding van de Ring, het Brabantnet en de uitbreiding van de MIVB-lijnen buiten Brussel. Over overstap-

Beekkant étaient rayés de la liste, car ils sont situés trop près du centre de la Région. D'autres projets sont-ils dès lors à l'étude ?

En outre, il est prévu que le financement de ces parkings soit, en partie, pris en charge par les autorités fédérales et/ou les autres Régions, au prorata de leur utilisation par les non-Bruxellois. Qu'en est-il de la concertation avec vos collègues flamand et wallon ?

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

Discussion

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

M. Marc Loewenstein.- Mon collègue Pierre Kompany a cité dans son interpellation un extrait de la déclaration de politique régionale, à savoir "la concrétisation d'un accord avec la Région flamande et la Région wallonne afin de créer au moins 20.000 places de parking de dissuasion à l'extérieur du ring et de les rendre accessibles en transport en commun".

Il a cité cette mesure davantage pour parler de la création de parkings de transit à l'intérieur de Bruxelles. Je souhaiterais vous interroger sur cette collaboration interrégionale et l'exécution de la mesure prévue dans le programme de majorité.

Les FDF ont défendu lors des élections, en matière de mobilité, un programme d'action fondé sur cinq axes, à savoir :

- la réforme de la fiscalité automobile ;
- le développement des transports publics bruxellois et du RER ;
- une politique de stationnement cohérente ;
- le réaménagement des entrées de ville ;
- et la construction de parkings de dissuasion hors de Bruxelles.

parkings werd echter niets gezegd.

Uit de algemene beleidsverklaring blijkt duidelijk dat de Brusselse regering efficiënt wil overleggen. Ik durf dan ook te hopen dat de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel er dankzij een samenwerkingsakkoord tussen de betrokken deelstaten snel komt. Het recente verleden leert ons helaas dat mobiliteitsdossiers die bij werkgroepen terecht komen vaak een stille dood sterven. Ik hoop dat er ditmaal sprake is van reëel, wederzijds en ondubbelzinnig overleg.

Dringt de Brusselse regering er bij de Vlaamse op aan om overstapparkings aan te leggen buiten de Ring? Werd dit dossier over het hoofd gezien of stond het wel op de overlegagenda maar kwam het niet aan bod tijdens de persconferentie?

Ce dernier axe a l'avantage de regrouper des navetteurs en quelques points d'où un transport public rapide et fiable peut être mis en place en prolongeant les liaisons de bus, tram et métro au-delà des frontières des dix-neuf communes. Ainsi, le trajet initial de regroupement, coûteux pour un transporteur public, se fait de façon individuelle et le déplacement final en transport en commun. Ce projet offre par ailleurs l'avantage non négligeable de soulager sensiblement la circulation sur le ring de Bruxelles et les axes pénétrants.

Pour que cette mesure puisse se concrétiser, elle nécessite une concertation avec la Région flamande. La presse du 6 novembre 2014 a fait écho d'une rencontre la semaine dernière entre les ministres-présidents des Régions bruxelloise et flamande, rencontre annonçant un travail de collaboration sur certains thèmes, avec une priorité sur la mobilité et, plus particulièrement, sur les projets de l'élargissement du ring, du Brabantnet et le développement de lignes STIB hors de Bruxelles.

Au regard de différents passages de notre déclaration de politique générale, l'intention semble claire quant à l'intérêt que porte le gouvernement bruxellois à une concertation efficace. J'ose espérer qu'il mettra tout en œuvre pour que cette concertation soit bien effective et que la communauté métropolitaine consacrée depuis voilà maintenant deux ans par la loi spéciale de réforme institutionnelle voie le jour rapidement via l'adoption d'un accord de coopération par les entités concernées et sorte ses effets concrets au bénéfice des Bruxellois et des divers usagers de la Région.

Une concertation, un accord de coopération nécessitent un dialogue et une volonté commune des différents acteurs d'aller dans un même sens. Le passé récent et les différents dossiers liés à la mobilité renvoyés à des groupes de travail sous la précédente législature nous laissent malheureusement sceptiques quant aux résultats qui seront engrangés. J'espère que cette volonté communiquée de concertation est bien réelle, réciproque et sans ambiguïté.

Dans cette déclaration commune des ministres-présidents Vervoort et Bourgeois, la concertation semble tourner autour de trois axes, à savoir l'élargissement du ring, Brabantnet et l'extension

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

Mevrouw Nadia El Yousfi *(in het Frans).*- *Het verbaast mij dat mijn collega u vraagt welke overstapparkings u in Brussel wilt creëren, aangezien in het regeerakkoord duidelijk sprake is van overleg met het Vlaams en het Waals Gewest over 20.000 plaatsen op overstapparkings buiten de Ring.*

De beperkte grondreserves in het Brussels Gewest moeten in de eerste plaats worden ingezet voor woningen en collectieve voorzieningen zoals scholen en crèches.

Hoe ver staat de aanleg van overstapparkings buiten de Ring?

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva.- In haar beleidsverklaring heeft de regering het voornemen geuit om in samenspraak met het Vlaams en eventueel het Waals Gewest 20.000 transitparkeerplaatsen te verwezenlijken. Dat is absoluut nodig en ik sta daar als Brusselaar volmondig achter. Als we het autoverkeer willen beperken, dan moet we vermijden dat auto's de stad inrijden.

des lignes de la STIB hors de Bruxelles. Je n'ai rien entendu sur les parkings de dissuasion hors de Bruxelles.

Pourriez-vous dès lors me préciser ce qu'il en est des démarches de la Région bruxelloise auprès de son homologue flamande pour ce qui concerne les parkings de dissuasion à l'extérieur du ring ?

Le fait que le dossier n'ait pas été évoqué lors de cette conférence de presse signifie-t-il qu'il a déjà été oublié ? Ou bien ce dossier est-il également à l'agenda de la concertation mais n'a pas été évoqué ?

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi.- Comme le prévoit la déclaration de politique régionale, les solutions de mobilité à Bruxelles passeront par une coopération avec les Régions flamande et wallonne, et ce au bonus des trois Régions. Je m'étonne cependant d'entendre mon collègue faire référence à l'objectif de création de 20.000 places de parking de dissuasion à l'extérieur du ring pour vous interpellier sur la création de places de parking sur le territoire régional.

On peut comprendre que le problème de mobilité à Bruxelles est important et vouloir faire en sorte que la situation s'améliore, mais rappelons aussi cette réalité de notre Région : la rareté du foncier étant ce qu'elle sur notre territoire, il est primordial d'affecter en priorité les terrains disponibles à la création de logements ou d'équipements collectifs nécessaires, tels des crèches ou des écoles.

Où en est-on exactement concernant ces parkings de dissuasion à l'extérieur du ring ?

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

M. Paul Delva *(en néerlandais).*- *L'accord de gouvernement prévoit la création de 20.000 places de parking de dissuasion à l'extérieur du ring de Bruxelles, en concertation avec les Régions flamande et, éventuellement, wallonne. Cette mesure est indiscutablement cruciale pour limiter le trafic automobile en ville. Cette ambition ne se retrouve toutefois pas dans l'accord de*

Transitparkeerplaatsen buiten de grenzen van het Brussels Gewest kunnen daarin een cruciale rol spelen. Ik heb dezelfde ambitie niet teruggevonden in het regeerakkoord van de Vlaamse regering.

De Brusselse en Vlaamse ministers-presidenten hebben vorige week overleg gepleegd. Ik hoop van harte dat ook de aanleg van transitparkeerplaatsen buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan bod is gekomen. Ik heb gelezen dat er werkgroepen werden opgericht waarin meerdere kabinetten vertegenwoordigd zijn. Is daar gelegenheid om naast het bespreken van onderwerpen als het optimaliseren van de Brusselse Ring ook de aanleg van transitparkeerplaatsen in de andere gewesten aan bod te laten komen? Dit complexe dossier sleept al heel lang aan. Het zou bijzonder jammer zijn om de komende legislatuur geen werk te maken van de uitvoering. Ik hoop dat de minister mij daarover meer uitleg kan geven.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Met betrekking tot het interregionaal overleg veronderstel ik dat wij later interpellaties zullen kunnen indienen om een meer gestructureerd debat te voeren.*

Het is niet mijn bedoeling om de regering van mening te doen veranderen over de overstap-parkings, maar gezien de penibele begrotings-context zullen we keuzes moeten maken. Willen we investeren in de mobiliteit in Brussel of in de mobiliteit van de pendelaars?

Willen we wel dat de pendelaars met de auto tot aan de rand van de stad komen? Het probleem van het fijn stof houdt niet op aan de Ring.

En wat als al die pendelaars toch hun auto aan de rand van Brussel parkeren? Wie zal hen daarna ten laste nemen? De MIVB? Hoe zullen de Brusselaars reageren als zij te horen krijgen dat de verbindingen binnen Brussel niet zullen verbeteren omdat de schamele middelen waarover wij beschikken zijn ingezet om de pendelaars sneller van en naar de overstapparkings te vervoeren?

Het is niet omdat de federale regering de middelen van de NMBS alsmear meer beknot, dat de MIVB

gouvernement flamand.

Lors de leur rencontre la semaine dernière, les ministres-présidents bruxellois et flamands ont-ils abordé la question des parkings de dissuasion sur le territoire des deux autres Régions ? Les groupes de travail intercabinets se pencheront-ils sur cette question ? Il est à espérer que ce projet, qui traîne depuis longtemps déjà, sera mis en œuvre durant cette législature.

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

Mme Céline Delforge.- Je suppose que pour tout le débat qui concerne la concertation interrégionale, des sujets qui vont du ring aux lignes de transport interrégionales, nous aurons l'occasion de redéposer des interpellations pour avoir un débat structuré plus large.

Concernant les parkings de transit, je n'ai pas l'intention ni la prétention de faire modifier les intentions du gouvernement qui figurent dans sa déclaration de politique régionale. J'attire toutefois son attention sur le fait que dans un contexte budgétaire assez restreint, il faudra choisir. Nous sommes tous au courant des économies annoncées.

Le spécialiste en mobilité, Kris Peeters (rien à voir avec le ministre fédéral), dit toujours : "un moment, amis bruxellois, vous allez devoir vous décider. Allez-vous investir dans la mobilité à Bruxelles, ou investirez-vous tous vos moyens dans la mobilité pour venir travailler à Bruxelles ?"

Autrement dit, allons-nous tout miser sur les navetteurs ? Qui trop embrasse, mal étreint. À un moment donné, les moyens investis dans tel poste ne peuvent l'être ailleurs. La question est de savoir si notre Région a envie d'investir pour que les navetteurs arrivent aux portes de Bruxelles en

die taak moet overnemen. Leven in een stad heeft voor- en nadelen. Een van de nadelen is dat alles duurder is. Een goed openbaar vervoersnet en vlotte verplaatsingen zouden dan weer tot de voordelen van de stad moeten behoren. In plaats daarvan investeert Brussel in mensen die buiten de stad wonen.

Heel wat mensen trekken weg uit Brussel omdat het leven buiten Brussel goedkoper is en ze minder tijd verliezen voor hun woon-werkverplaatsingen. De regering moet dus goed nadenken over haar keuzes: wil ze investeren in het autoverkeer van de pendelaars of in alternatieven?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de 10.000 plaatsen die we binnen Brussel willen creëren, en de 20.000 plaatsen die we het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en de federale regering willen laten aanleggen rond stations van de NMBS.*

Ik hou me vooral bezig met de 10.000 plaatsen in Brussel. Op dit moment gaan we na waar die

voiture, ce qui ne supprime pas le problème des particules fines qui ne s'arrêtent pas au ring.

Avec toujours plus de voitures qui viennent se garer aux portes de Bruxelles, on peut toujours dire qu'on va les prendre en charge à partir de là. Mais qui ? Ce sera évidemment la STIB ! Qui financera ? Va-t-on expliquer aux Bruxellois qui habitent à Forest qu'ils vont continuer à mettre une heure pour rejoindre certains coins de Bruxelles parce que nous aurons investi nos maigres moyens pour acheminer plus rapidement les navetteurs en transport public depuis leur parking de dissuasion ! C'est une option.

La SNCB est malheureusement victime de désinvestissement de la part de l'État fédéral. Que fait-on ? Est-ce encore la STIB qui va prendre cela en charge ou est-ce qu'à un moment donné, on va se poser la question dans cette Région de savoir si on veut maintenir les habitants ici ? Les habitants de Bruxelles ont droit à une prime à l'habitat. Nous payons plus cher toute une série de choses. Il y a des nuisances comme des avantages. Normalement, parmi les avantages naturels de la ville, doit figurer l'accessibilité et la facilité de déplacement. Ici, on investit au profit des gens qui habitent en dehors de Bruxelles.

À force de jouer à ce jeu, on entend qu'il faut élargir le ring et les capacités routières pour ceux qui viennent de l'extérieur. On incite beaucoup de gens qui habitent aujourd'hui à Bruxelles et qui aimeraient continuer à le faire, à aller vivre à l'extérieur parce que finalement cela leur fait gagner du temps et, accessoirement, de l'argent.

J'incite fortement ce gouvernement à réfléchir à ses choix d'investissements. Va-t-on opter pour les alternatives ou va-t-on financer les autos des navetteurs ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Il importe de distinguer les 10.000 places que nous voulons créer à la frontière intérieure de Bruxelles, des 20.000 places que nous souhaiterions voir créées autour de la gare SNCB par la Région flamande, la Région wallonne et le gouvernement fédéral.

En ce qui me concerne, je m'occupe surtout des 10.000 places à Bruxelles. Il me semble que ce

kunnen komen en hoe ze gefinancierd kunnen worden.

De effectenstudie voor parking Ceria ging van start in mei 2014. Daar die parking zich dicht bij een metro-ingang bevindt, kunnen er best 800 plaatsen komen in plaats van de oorspronkelijk geplande 600.

We hopen dat Vlaanderen, Wallonië en de federale regering willen investeren in transitparkings buiten Brussel. Er werden werkgroepen opgericht en een maand geleden besprak ik de kwestie met de Vlaamse minister voor Mobiliteit en Openbare Werken. We kunnen hen echter niet dwingen.

serait une aubaine pour notre Région : toutes les excuses et tous les préjugés qui pourraient être utilisés en Flandre et Wallonie n'auraient en effet plus de raison d'être.

Nous constituons actuellement le dossier pour voir où pourraient être établies ces 10.000 places. Cette entreprise pourrait être partiellement financée publiquement, faire l'objet d'un partenariat public-privé, ... Nous étudions la question.

Il est vrai que l'étude d'incidence du parking Ceria a démarré en mai 2014. Je me demande pourquoi on ne pourrait pas dépasser le nombre de nouvelles places prévu initialement. Il était question d'y aménager 600 places supplémentaires. Pourquoi pas 800 étant donné que nous sommes près d'une bouche de métro ? Nous examinons donc la question de même que tout le reste. Je vous en parlerai dès que j'aurai obtenu des informations plus concrètes.

Concernant l'extérieur de Bruxelles, nous espérons encore une fois que la Flandre, la Wallonie et le niveau fédéral seront prêts à investir dans des parkings de transit. Il est vrai que le ministre-président, M. Vervoort, a rencontré M. Geert Bourgeois, son homologue pour la Flandre. Par ailleurs, des groupes de travail sont constitués et j'en fais partie au même titre que mon collègue M. Weyts.

Je voudrais souligner que j'ai rencontré il y a un mois, au cours d'une réunion bilatérale, le ministre de la Mobilité et des Travaux publics pour la Flandre. Lors de cette rencontre, j'ai mis sur la table cette question des 20.000 places à l'extérieur de Bruxelles.

À présent, nous allons accélérer le processus. Cette question sera abordée mais il faut savoir qu'il est souvent demandé de construire ces parkings près des gares, surtout en Flandre mais également en Wallonie. Or, il nous est difficile de forcer les autres Régions à le faire. Nous en discuterons quoi qu'il en soit.

Nous voulons y travailler et j'espère que nous pourrions relever le défi de créer 10.000 places de parking supplémentaires dans notre Région. Ce serait intéressant et pas seulement pour les navetteurs : les Bruxellois habitant certains quartiers pourraient en profiter également.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany *(in het Frans).*- *De overstapparkings moeten hoofdzakelijk in de buurt van metro-ingangen en GEN-haltes komen.*

Ik maak me zorgen over de komst van vele nieuwe parkeerplaatsen op het grondgebied van de gemeenten.

Ik wil de minister tot spoed aanmanen. De aanleg van overstapparkings is belangrijk voor de werkgelegenheid en de veiligheid.

- Het incident is gesloten.

(De heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

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 aanleg van derde rijvakken voor bussen en het voorbeeld van de De Frélaan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de evaluatie van de reële gevolgen van de inrichting van eigen

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

M. Pierre Kompany.- Le ministre a évoqué tout-à-l'heure les problèmes de RER à Ganshoren, de même que ceux de la halte 'Expo'. On sait que les parkings de dissuasion doivent être créés en priorité à proximité des accès de métro et de RER.

En tant que représentant de la commune de Ganshoren, je m'inquiète de la création de nombreuses places de parking sur le territoire de ma commune.

Je rejoins les préoccupations de mes collègues Nadia El Yousfi et Marc Loewenstein, qui ont évoqué le problème de la rareté du foncier, ainsi que de M. Paul Delva, qui a beaucoup insisté sur les parkings de transit.

Je reste vigilant et incite le ministre à agir rapidement. Il est temps que vous considériez la question de la création de parkings de persuasion en termes de création d'emploi et de sécurité.

- L'incident est clos.

(M. Marc Loewenstein, premier vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

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 "l'aménagement d'une troisième bande pour les bus et l'exemple de l'avenue De Fré".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "l'évaluation des effets réels de la mise en site propre de certains tronçons

beddingen op sommige baanvakken de laatste jaren en het project voor de aanleg van een derde rijstrook op de De Frélaan".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Hervé Doyen, die verontschuldigd is, wordt de toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (in het Frans).- *De aanleg van busbanen past in een zachter en duurzamer mobiliteitsbeleid en moet de reïssnelheid van de bus verbeteren.*

De De Frélaan krijgt een eenrichtingsfietspad en een busbaan voor lijn 41, waarvoor dertig parkeerplaatsen en veertien kastanjabomen moeten sneuvelen. De busbaan zou er komen vanwege de chronische files in de richting van de Heldensquare. Die files zijn echter niet structureel en de heraanleg lijkt ons dan ook buiten proportie.

U weet dat de bewoners van de De Frélaan zich verzetten tegen het verdwijnen van die parkeerplaatsen en dat er al meer dan achthonderd mensen daarvoor een petitie ondertekend hebben. Na de heraanleg zullen buurtbewoners hun auto in de omliggende straten moeten parkeren, waar nu al geen plaats meer is.

Hoe rechtvaardigt u de heraanleg? Kunt u een duidelijk beeld schetsen van de gevolgen voor de De Frélaan? Hoe verdedigt u de aanleg van een busbaan over zo'n beperkt traject?

Welk totaalbudget is er uitgetrokken voor de gewestelijke fietsroutes (GFR) in Ukkel? Tegen welke reïssnelheid rijden de bussen van lijn 41 door de De Frélaan? Kunt u die per richting preciseren? Hoeveel tijd wordt bespaard met de aanleg van een busbaan?

Houdt u rekening met de argumenten van de buurtbewoners? Is er een alternatief voor de heraanleg van de laan? Kan de busbaan niet wachten tot na de heraanleg van de Heldensquare?

Kunnen er niet gewoon wegmarkeringen aangebracht worden voor de gewestelijke fietsroutes (GFR)? Hoeveel geld is er uitgetrokken

de voirie ces dernières années et le projet d'aménagement d'une troisième bande de circulation avenue De Fré".

M. le président.- En l'absence de M. Hervé Doyen, excusé, l'interpellation jointe est considérée comme retirée.

La parole est à M. Dilliès.

M. Boris Dilliès.- L'aménagement de sites propres pour les bus est un des outils envisagés dans le cadre de la mise en place d'une politique de mobilité se voulant plus douce et durable. L'aménagement de sites propres s'inscrit notamment dans une perspective d'amélioration de la vitesse commerciale des véhicules de la STIB. Pour rappel, la vitesse commerciale desdits véhicules stagne depuis plusieurs années entre 16 et 17km/h de moyenne pour le réseau de surface.

Néanmoins, l'aménagement d'une troisième bande pour les bus sur l'avenue De Fré a défrayé la chronique il y a maintenant quelques semaines et j'aimerais aborder plus précisément ce dossier.

Ce dossier s'inscrit dans le cadre des prolongements des itinéraires cyclables régionaux (ICR) mené par Bruxelles Mobilité. Une piste cyclable unidirectionnelle serait aménagée sur ladite avenue. Ce projet qui s'inscrit dans le cadre d'une mobilité plus douce - comme le prévoit d'ailleurs le Plan Iris 2 - est soutenu par la commune d'Uccle.

Néanmoins, dans le prolongement de l'ICR, Bruxelles Mobilité souhaite créer un site propre pour le bus de la ligne 41 sur l'avenue De Fré. Ce réaménagement prévoit la suppression de 30 emplacements de parking, dont 18 en dehors des entrées de garages ainsi que l'abattage de 14 marronniers. De plus, je prends note dans le rapport d'incidence sur la mobilité provenant de l'étude d'Agora, que "la création d'une bande bus se justifie par l'importance de permettre aux trois lignes de la STIB de ne pas être prises dans les files chroniques en direction du square des Héros".

Ceci étant, les files "chroniques" en direction du square des Héros sont ponctuelles et non structurelles, le réaménagement, comme il nous

voor de GFR? Hoe lang zullen de werken duren? Zijn er omleidingen gepland? Hoe wordt de hinder van de werkzaamheden beperkt?

Ukkel heeft de reputatie om altijd neen te zeggen tegen alles wat Mوبiel Brussel voorstelt, maar in dit geval is het echt niet duidelijk waarom parkeerplaatsen moeten verdwijnen en er hinderlijke werkzaamheden uitgevoerd moeten worden.

l'est présenté, nous semble disproportionné.

Vous n'êtes pas sans savoir que les habitants de l'avenue De Fré s'opposent fermement à la suppression de ces 30 places de parking. Cette opposition s'est formalisée au travers d'une pétition dénommée : "La destruction de l'avenue De Fré ? Non merci !" qui a rassemblé plus de 800 signataires à ce jour.

Dans le cadre de ce réaménagement de voirie, les riverains seraient obligés de garer leur véhicule dans d'autres rues qui sont, comme vous le savez, déjà saturées.

Qu'est-ce qui justifie cette politique de réaménagement ? Pouvez-vous détailler les implications pour cette voirie ? Pouvez-vous justifier l'aménagement d'un site propre pour les bus sur une voie aussi courte ?

Quel est le budget total affecté à la mise en place de l'ICR sur le territoire de la commune d'Uccle ?

Quelle est la vitesse commerciale des lignes de bus traversant l'avenue De Fré ? Pouvez-vous détailler votre réponse par direction empruntée par le bus de la ligne 41 ? Quel est le temps économisé par lesdits bus dans le cadre de cet aménagement ?

Dans quelle mesure allez-vous vous prendre en compte les arguments des habitants ? Avez-vous retenu une autre possibilité quant au réaménagement de ladite avenue ? Si oui, qu'elle est-elle ? N'est-il pas envisageable d'attendre le réaménagement du square des Héros avant de mettre en place un site propre pour les bus ?

Ne pouvez-vous procéder à des marquages au sol dans le cadre du déploiement d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) sur ladite voirie ?

Quel est le budget consacré aux ICR ? Quelle est la durée prévue pour le réaménagement de l'avenue ? Quels sont les itinéraires de déviation prévus ? Quelles mesures d'accompagnement permettraient d'amoinrir les effets négatifs du chantier ?

Uccle, en matière de mobilité comme de projets amenés notamment par Bruxelles Mobilité, a la réputation de tout de suite dire non dès qu'il y a trois pétitionnaires ou qu'on menace de supprimer deux places de parking. Il n'est pas interdit

Bespreking

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (in het Frans).- *Het project van Mobiel Brussel voor de De Frélaan doet heel wat vragen rijzen. Het stuk tussen de Heldensquare en de Beeldhouwerslaan zou overgaan van twee naar drie rijstroken, waaraan een fietspad wordt toegevoegd. Een rijstrook zou uitsluitend bestemd zijn voor de bussen van de MIVB en voor taxi's.*

Dat heeft echter aanzienlijke gevolgen. De stoep wordt aan weerskanten smaller en er moeten dertig parkeerplaatsen verdwijnen. Voorts moeten ook de veertien kastanjabomen gekapt worden.

De buurtbewoners maken zich zorgen en een onlinepetitie leverde al meer dan 1.130 handtekeningen op.

Indien er parkeerplaatsen voor de inwoners van de wijk verdwijnen moeten die volgens het regeerakkoord worden vervangen door parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Hoe kunt u die belofte inlossen?

Zijn de kastanjabomen wel ziek genoeg om te worden geveld? Volgens het regeerakkoord zouden er geen bomen meer geveld worden bij toekomstige werken.

Dit project wordt gerechtvaardigd door de lage reissnelheid van de bussen op de De Frélaan. Op basis van welke elementen kan men stellen dat die op dat stuk zo laag is geworden dat het volledig moet worden heraangelegd?

Discussion

d'évoluer, mais force est de constater que sur ce projet, on comprend mal : ici, il s'agit de supprimer du parking dans un coin où les habitants devront donc essayer de trouver d'autres places, places qui par ailleurs n'existent pas. Quel est le bien-fondé de ces travaux qui amènent d'énormes nuisances pour les habitants ? L'inquiétude des riverains est légitime : tout cela semble disproportionné, même si nous sommes acquis au principe des ICR en tant que tels.

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

M. Pierre Kompany.- Le projet développé par Bruxelles Mobilité pour l'avenue De Fré, à Uccle, soulève des questions. Le tronçon entre le square des Héros et l'avenue des Statuaires passerait de deux à trois bandes de circulation, auxquelles s'ajouterait une piste cyclable. Une des bandes de circulation serait dédiée exclusivement aux bus de la STIB et aux taxis.

Comme nous l'avons déjà dit, ce réaménagement aura des conséquences non négligeables. Les trottoirs seraient réduits des deux côtés et il faudra supprimer trente emplacements de parkings en voirie. Il faudra aussi abattre les quatorze marronniers qui bordent l'avenue.

Les riverains s'inquiètent et une pétition a été mise en ligne, qui recueille déjà plus de 1.130 signatures.

L'accord de gouvernement prévoit que la suppression des places de parking destinées aux habitants du quartier devra être compensée par du stationnement hors voirie. Comment allez-vous tenir cet engagement ?

Les quatorze marronniers visés sont-ils malades au point de devoir être abattus ? À la suite du dossier emblématique du réaménagement de l'avenue du Port, qui a secoué la législature précédente, l'accord du gouvernement a indiqué que lors des travaux futurs, les arbres seraient préservés. Dès lors, pourquoi deux poids, deux mesures ?

J'aimerais aussi aborder l'évaluation des effets réels

Over welke statistieken beschikken de MIVB en Mوبiel Brussel om de aanleg van een eigen bedding te rechtvaardigen en de positieve gevolgen ervan op de reissnelheid te evalueren?

Voeren de MIVB en Mوبiel Brussel een kosten-baten-tijdanalyse uit bij elke aanleg van een eigen of semi-eigen bedding?

De voorzitter.- Mevrouw Maison heeft het woord.

Mevrouw Joëlle Maison (in het Frans).- *Het verheugt mij dat Mوبiel Brussel de gewestelijke fietsroute met zestien kilometer zal verlengen. Sommigen beweren dat wij ons uit principe tegen bepaalde maatregelen verzetten, maar dat is niet zo. Ukkel is voorstander van gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes, een hogere reissnelheid van het bovengronds openbaar vervoer en een uitbreiding van de metro en het ondergronds net.*

Het geplande project roept evenwel heel wat vragen op. De bussen zullen vlotter kunnen rijden tussen de Beeldhouwerslaan en de Heldensquare, maar zullen nadien opnieuw vastzitten in het verkeer. Verantwoordt die kleine tijdswinst wel dat er trottoirs worden versmald, bomen worden gekapt en parkeerplaatsen verdwijnen? Loont die investering wel de moeite?

De garages lopen geregeld onder water in dat deel van de De Frélaan, maar het stormbekken zal pas worden voltooid na de heraanleg. Waarom wordt niet eerst de Heldensquare helemaal opnieuw ingericht, voordat er op een klein traject werken

de l'aménagement de certains sites propres pour les véhicules de la STIB ces dernières années.

De manière plus générale, ce projet est justifié par la faiblesse de la vitesse commerciale des bus sur l'avenue De Fré. De quelles données dispose-t-on pour affirmer que la vitesse commerciale, sur ce tronçon précis, est devenue à ce point faible que cela nécessite le réaménagement complet de ce tronçon ?

Si l'on élargit cette question à d'autres réaménagements de voiries pour faciliter le passage des véhicules de la STIB, de quelles statistiques préalables et postérieures disposent la STIB et Bruxelles Mobilité pour revendiquer l'aménagement d'un site propre et en évaluer les effets positifs en matière d'amélioration de la vitesse commerciale ? Je pense notamment aux tronçons suivants : rue Théodore Verhaegen, chaussée de Charleroi, avenue Adolphe Buyl.

Un rapport coût-bénéfice-temps est-il réalisé par Bruxelles Mobilité et la STIB pour chaque aménagement de site propre ou semi-propre ?

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

Mme Joëlle Maison.- Je me réjouis de la volonté de Bruxelles Mobilité d'étendre cet itinéraire cycliste régional de seize kilomètres. D'aucuns prétendent que nous nous opposons par principe à certaines mesures. C'est inexact. À Uccle, nous sommes favorables au développement du métro et du réseau souterrain, mais aussi à l'augmentation de la vitesse commerciale des transports publics, et aux itinéraires cyclistes régionaux et communaux.

Les aménagements envisagés présentent une série d'inconvénients qui ont déjà été épinglés par les intervenants précédents. Pour qu'ils soient acceptés, il faut s'assurer de la réalisation des objectifs et il convient aussi de prendre des mesures compensatoires.

La vitesse commerciale des transports publics est effectivement gênée le long de l'avenue De Fré et sur le tronçon concerné. Certes, elle pourrait être améliorée sur un petit tronçon, mais pas en amont, car la bande bus courra entre l'avenue des Statuaires et le square des Héros.

worden uitgevoerd die zware gevolgen hebben voor de omwonenden?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *De enige lijn die op dit moment baat heeft bij een hogere reissnelheid is lijn 41, waarvoor geen alternatief bestaat. Na analyse van de plannen blijkt dat het stuk, waar eigen bedding komt, eigenlijk niet het meest problematische is. De voorgestelde aanpassing zal dan ook niets oplossen. De redenen voor de vertragingen zijn doorgaans een defect aan de bus of verkeersproblemen in Oudergem.*

Waarom heeft men niet de volledige lijn onder handen genomen? Het probleem is veel breder!

L'on pourrait ignorer le mécontentement des riverains si les objectifs étaient atteints. Mais, en l'occurrence, nous allons intégralement transformer un tronçon de l'avenue De Fré en réduisant les trottoirs, en abattant des arbres, en supprimant les places de stationnement, les aménagements et oreilles pour piétons.

Les garages sont régulièrement inondés dans cette partie de l'avenue De Fré. Pourtant, le bassin d'orage prévu ne sera terminé qu'après les aménagements dont il est question ici. J'y vois une contradiction. Selon moi, le square des Héros devrait être totalement réaménagé avant que ne soient prises, sur un aussi petit tronçon, des mesures lourdes de conséquences pour les riverains.

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

Mme Céline Delforge.- Je m'interroge sur le coût-bénéfice de la proposition qui est aujourd'hui au cœur de nos débats. Globalement, la ligne principalement concernée par un besoin d'amélioration de sa vitesse commerciale est la ligne 41, pas tant la ligne 38. À l'analyse des plans, il apparaît que le tronçon visé par le site propre n'est pas le plus problématique. Je m'inquiète vraiment pour l'avenir du réseau de surface. La ligne 41 effectue une liaison un peu inédite, sans alternative. C'est cette ligne de rocade, qui est engluée et propose des fréquences pathétiques en soirée ou le dimanche (un bus toutes les vingt minutes en théorie, un toutes les trente minutes en réalité), qui mérite d'être améliorée. Elle dessert des écoles et des pôles comme le square des Héros. Il est inadmissible d'avoir une desserte aussi médiocre en ville.

Or, on propose ici un tout petit aménagement qui ne va rien résoudre. Je discute parfois avec les chauffeurs pour m'enquérir des raisons de leur retard. Il s'agit tantôt d'un bus en panne, car on n'injecte évidemment pas de véhicules très récents sur cette ligne, tantôt de problèmes de circulation à Audergem, en particulier à l'arrêt Demey, où le bus reste bloqué de longues minutes à cause de toutes les voitures qui sortent du viaduc Herrmann-Debroux et bénéficient d'une priorité.

Vous savez que je suis généralement très favorable

aux mesures d'aménagement qui facilitent le passage des transports publics. Mais ici, je me pose des questions d'efficacité : pourquoi ne s'attaque-t-on pas une fois pour toutes à l'entièreté de la ligne ? Le tronçon prévu n'est pas le plus embouteillé, même sur l'avenue De Fré. Il suffit de se tourner vers le haut de l'avenue De Fré, à hauteur de la clinique Sainte-Elisabeth (un autre pôle qui a bien besoin d'être desservi), où le bus est déjà largement bloqué. C'est la même chose sur la chaussée de Waterloo. Lorsque l'école européenne déploie son propre service de transport collectif, plus aucun bus de la STIB n'avance.

Pourquoi se limite-t-on à cet aménagement, qui crée de surcroît beaucoup de remous, alors que le problème est beaucoup plus vaste ? Attaquons-nous à l'entièreté de la ligne !

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In de De Frélaan zullen niet dertig, maar achttien parkeerplaatsen worden afgeschaft. Bovendien zullen er tien parkeerplaatsen bijkomen in de Burgemeester Jean Herinckxlaan. Er worden geen bijkomende compensatiemaatregelen overwogen, aangezien heel wat gebouwen in die zone over garages beschikken en er tal van inspringstroken als parkeerplaats zijn ingericht.*

Er zullen zestien gezonde paardenkastanjabomen worden gekapt, maar ook hier moeten we het totaalplaatje voor ogen houden. In het huidige plan zullen er meer bomen worden gepland dan gekapt.

De reïssnelheid in de omgeving van de Heldensquare ligt bijzonder laag. Ik heb de cijfers niet bij me, maar de verkeerssituatie brengt de regelmaat van de lijnen sterk in het gedrang. Sinds de verhoging van de busfrequenties is de situatie onhoudbaar geworden. Meestal doen de bussen twee tot drie minuten over dat deeltje van de De Frélaan, maar soms kan het traject ook vijf tot tien minuten duren.

Om de regelmaat te verbeteren, stellen Mobiel Brussel en de MIVB voor om de verkeersstromen te scheiden en over een bepaalde afstand een busbaan aan te leggen. In het kader daarvan zullen de zwarte punten worden geïdentificeerd en wordt een kosten-batenanalyse uitgevoerd.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dans le cadre de la demande actuelle de permis d'urbanisme, il ne s'agit pas de supprimer 30 places de stationnement, mais dix-huit. Dans la zone concernée, les immeubles possèdent d'ailleurs des garages et bon nombre de zones de recul sont aménagées en espaces destinés à accueillir des voitures.

En analysant le projet dans sa totalité, on constate que dix places de stationnement sont créées dans l'avenue Bourgmestre Jean Herinckx. Il n'y a pas d'autres compensations envisagées.

Seize marronniers - certains disent onze - sont visés. Les arbres ne sont pas malades. Outre le fait que les chiffres doivent être nuancés, le bilan global pour la végétation est positif, puisque dans le plan actuel, il est prévu plus de nouvelles plantations que d'abattages.

Cependant, la faiblesse de la vitesse commerciale vers et à proximité du square des Héros est avérée. Dommage que je n'aie pas le tableau avec moi, car j'ai vu les statistiques : sur le tronçon proposé, on constate une irrégularité des lignes qui entraîne une perturbation du trafic en direction et sur le square des Héros. On peut régulièrement apercevoir une file de bus remontant à proximité du carrefour.

Avec l'augmentation de la fréquence des bus, cette situation n'est plus tenable. Pour une même heure de la journée, la majorité des bus parcourent cette

Door de regelmaat te verbeteren, kunnen we ook vermijden dat meerdere bussen tegelijk aan de eindhalte staan te wachten, zoals nu vaak het geval is.

De overlegcommissie zal plaatsvinden op 13 november aanstaande.

Ik heb deze week een vergadering met de MIVB en Mobiel Brussel gehad en het wijkcomité ontmoet. Ik heb zelf ook de plannen geanalyseerd op Google Earth. De breedte van de busbaan lijkt mij overdreven ten opzichte van de reële behoeften van de MIVB.

Ik heb daarom Mobiel Brussel gevraagd om het project te herzien en een oplossing voor te stellen waarbij de meest opmerkelijke bomen en enkele parkeerplaatsen worden behouden. Door de busbaan bijvoorbeeld pas aan te leggen ter hoogte van de Schepenijlaan in plaats van de Beeldhouwerslaan, kunnen we de kastanjabomen, die perfect gezond zijn, laten staan. De jonge bomen iets verderop zullen evenwel op kosten van het gewest worden vervangen.

De heraanleg van de Heldensquare is nauw verbonden met de bouw van het stormbekken. Het is perfect mogelijk om de tijdschema's op elkaar af te stemmen, te meer daar de werken voor de gewestelijke fietsroute vijftien kilometer beslaan. Wij zijn niet verplicht om aan de Heldensquare te beginnen.

Het budget voor de eerste fase van de gewestelijke fietsroute bedraagt 6 tot 7 miljoen euro.

Het is nog te vroeg om een precies tijdschema mee te delen. Nadat de vergunning is toegekend, moet de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen zich nog uitspreken. Zodra dat is gebeurd, zal ik u de planning, de omleidingsroutes en andere maatregelen meedelen.

(Rumoer)

portion de l'avenue De Fré en deux à trois minutes. Mais cela peut monter jusqu'à cinq, voire dix minutes ! D'un jour à l'autre, on peut être à l'heure ou très en retard.

Pour arriver à une plus grande régularité, Bruxelles Mobilité et la STIB proposent de séparer les flux en créant sur une distance déterminée une bande de bus. Les points noirs seront alors identifiés - c'est pourquoi ce tronçon devait être créé dans le cadre du projet Avanti - et le rapport coût-bénéfice analysé.

Ici, dans le cadre des irrégularités, on constate la présence simultanée de plusieurs bus au terminus, ce qui est un problème supplémentaire. La régularité permet de limiter le nombre de positions au terminus, donc de réinjecter plus rapidement les bus sur le réseau et d'économiser sur les temps morts.

La commission de concertation est prévue pour le 13 novembre.

J'ai rencontré cette semaine le comité de quartier. J'ai aussi eu, préalablement à cette rencontre, une réunion avec la STIB et Bruxelles Mobilité. J'ai également analysé les plans moi-même grâce à Google Earth. J'estime que l'emprise de la bande bus est surestimée par rapport aux besoins réels de l'entreprise de transports publics.

J'ai donc demandé à Bruxelles Mobilité de revoir sa copie en proposant une solution maintenant les arbres les plus caractéristiques et quelques places de stationnement. Nous ne souhaitons plus faire démarrer la bande bus à l'avenue des Statuaires mais plutôt à hauteur de l'avenue de l'Échevinage. Cela permettrait de garder les marronniers qui sont sains. Par contre, les jeunes arbres qui se trouvent plus loin seront remplacés aux frais de la Région. Nous planterons soit la même essence, soit d'autres arbres, juste à côté.

Je pense que le réaménagement du square des Héros est lié à la construction du bassin d'orage. . C'est la raison pour laquelle j'ai vérifié les calendriers de la construction du bassin d'orage et du réaménagement de ce square. Nous devrions pouvoir synchroniser les chantiers, d'autant plus que le chantier de l'ICR porte sur 15km. Nous ne sommes pas obligés de commencer par ce côté-ci.

J'ai bien expliqué pourquoi cela devait se faire.

Le budget total pour la mise en place de la phase 1 de l'ICR avoisine les 6 à 7 millions d'euros.

Concernant le calendrier précis du chantier; le déterminer est encore un peu prématuré. En effet, une fois le permis obtenu, il faut encore que la Commission de coordination des chantiers de Bruxelles se prononce via l'application informatique Osiris (base de données interactive regroupant tous les renseignements concernant les travaux de voirie dans la Région de Bruxelles-Capitale). À ce moment-là, tout l'agenda ainsi que les itinéraires de déviation et toutes les autres dispositions à mettre en œuvre pourront alors être communiqués. Je transmettrai en primeur cette information à la commission.

(Rumeurs)

De voorzitter. - De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès *(in het Frans).* - *U hebt gelijk dat er achttien echte parkeerplaatsen worden afgeschaft, maar in totaal zijn het er eigenlijk dertig. Hebben de inwoners soms niet het recht om voor hun deur te parkeren?*

De parkeerplaatsen op de Burgemeester Jean Herinckxlaan bieden geen oplossing, omdat ze aan de andere kant van de De Frélaan liggen.

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

M. Boris Dilliès. - Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette primeur.

Vos réponses semblent rassurantes mais elles sont partielles. Vous avez mentionné le nombre de places de stationnement qui seraient maintenues. Vous avez raison de dire qu'il y a dix-huit places en-dehors des entrées de garages mais au total, il en reste trente.

Il faut se mettre à la place des habitants qui ne pourraient plus se garer devant chez eux. Ils assument le fait d'habiter sur une artère extrêmement fréquentée et l'on connaît l'augmentation massive du nombre de véhicules à Bruxelles. Les coûts de leur bien n'englobent-ils pas le confort de disposer d'une possibilité de parking devant chez soi ? C'est un avantage important quand le besoin s'en fait sentir, notamment pour décharger les courses ou faire descendre les enfants.

Or vous parlez de places de parking sur l'avenue Bourgmeester Jean Herinckx. C'est bien mais cet emplacement n'a plus rien à voir, cette artère ne se trouvant pas à côté de l'avenue De Fré, même si elle n'en est pas éloignée. Ce n'est donc pas une solution.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *In het nieuwe GPBP worden de afstanden ingekort.*

De heer Boris Dilliès *(in het Frans)*.- *Iedereen vindt de bomen belangrijk, maar ze worden vaak als excuus gebruikt. De buurtbewoners willen vooral de parkeerplaatsen houden. Bomen kunnen altijd opnieuw aangeplant worden, dat geldt niet voor parkeerplaatsen.*

(Vrolijkheid)

Kunt u ons de statistieken in verband met de reissnelheid bezorgen? Zelfs als die beter moet, dient men rekening te houden met de levenskwaliteit van de buurtbewoners.

Het is goed dat u contact hebt opgenomen met het wijkcomité.

- Het incident is gesloten.

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE**

M. Pascal Smet, ministre.- Le nouveau PRPS va raccourcir les distances.

M. Boris Dilliès.- J'entends bien. Quant aux arbres, tout le monde les aime et ils sont importants mais ils sont souvent pris comme un prétexte. Ce qui importe le plus aux riverains, c'est le maintien des places de parking. En effet, nous pourrions planter d'autres arbres. Ce n'est pas le cas des places de parking.

(Sourires)

Si nous avons de beaux arbres comme ceux qui ont été plantés à l'avenue Winston Churchill, grâce à vous d'ailleurs, ce sera parfait.

Vous êtes plus compétent que moi quant à la vitesse commerciale. Pourrions-nous avoir ce tableau de statistiques ? Même si elle doit être améliorée, il faut tenir compte de la qualité de vie de ces riverains, qui serait profondément modifiée en maintenant le plan initial. J'entends bien que vous abondez dans ce sens.

Je me réjouis de ce que vous ayez rencontré le comité de quartier. C'était important pour les habitants.

- L'incident est clos.

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE**

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de verschijning van bewegende
reclameschermen in de MIVB-
metrostations".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Tot mijn grote ontzetting heeft de MIVB in een aantal metrostations flatscreens geïnstalleerd waarop reclame vertoond wordt. Je kunt er niet meer binnen zonder met agressieve beelden geconfronteerd te worden.

Het Brussels Gewest, dat bevoegd is voor de MIVB, stelt kinderen op die manier nog meer bloot aan beeldschermen, terwijl we voortdurend horen dat ze eigenlijk al veel te veel prikkels krijgen.

Hoe rechtvaardigt u de plaatsing van die absoluut overbodige energievreters, terwijl we deze winter misschien met een elektriciteitstekort geconfronteerd worden? Worden de schermen uitgeschakeld, zodra het koud wordt?

Heeft de MIVB of Mobiel Brussel stilgestaan bij het comfort van de reizigers? Wordt de hoeveelheid reclame in het openbaar vervoer beperkt? Gaat te veel reclame niet ten koste van de kwaliteit van het openbaar vervoer?

Krijgen we straks ook geluidsreclame te horen in de metro?

Zijn de schermen in de stations uitgerust met camera's die bedoeld zijn om de passagiers te observeren en na te gaan welke impact de reclame op hen heeft, zoals in de Parijse metro?

Hoe worden de schermen gefinancierd? Wat brengen ze op? Draagt JCDecaux bij tot het onderhoud van de metrostations die het bedrijf gebruikt om winst te maken?

Enkele jaren geleden hebt u de voertuigen van de MIVB een nieuwe kleur gegeven om het openbaar vervoer een kwaliteitsimago aan te meten, zodat meer automobilisten gebruik zouden maken van de bus, de tram en de metro. Dit bleek een succes en

**BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

**concernant "l'apparition d'écrans
publicitaires animés dans les stations de
métro de la STIB".**

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

Mme Céline Delforge.- J'ai été interloquée en découvrant de très nombreuses publicités animées sur écrans lumineux dans certaines stations de métro du réseau de la STIB. Je ne suis manifestement pas la seule à avoir été choquée et dérangée puisque j'ai même reçu des courriers de personnes que je ne connais pas et qui me félicitaient de ma prise de position.

Ce n'est pas si étonnant puisqu'au même titre que certains occupent leur temps en voiture en écoutant la radio, de la musique ou en se relaxant, les usagers des transports publics profitent du temps d'attente pour lire ou rêvasser. Or, maintenant, dès que l'on se rend dans une station de métro, on est confronté à l'agression de cette stimulation. On ne peut plus échapper à l'emprise de ces panneaux publicitaires.

En tant que pouvoir public, la Région, par l'intermédiaire de la STIB, expose un peu plus les enfants à des écrans alors qu'on n'arrête pas de dire qu'ils doivent être moins stimulés et moins soumis à ceux-ci. Je n'ai plus tellement envie d'emmener mes enfants dans le métro si c'est pour qu'ils restent collés devant des publicités.

Comment justifiez-vous l'introduction de dispositifs consommateurs d'électricité qui sont absolument inutiles à une quelconque mission de transport et cela, alors qu'il existe un risque de black-out électrique cet hiver? Ces panneaux seront-ils éteints dès l'apparition des grands froids?

Une réflexion a-t-elle été menée par la STIB ou par Bruxelles Mobilité sur le confort et la tranquillité des voyageurs? Existe-t-il une limite à l'emprise publicitaire qu'on est prêt à faire subir aux voyageurs ou bien gère-t-on cette politique à la petite semaine au gré des demandes, sachant qu'à terme on va vers une dégradation de la qualité des

het kalmerend effect van de kleur zorgde er bovendien voor dat de reizigers het materieel met meer respect behandelen.

Tegenwoordig gooit u het volledig over een andere boeg, want reizigers worden met reclame bestookt. De basisfunctie van het openbaar vervoer lijkt hoe langer hoe meer onderschikt te zijn aan marketing. Het openbaar vervoer is nochtans van groot belang voor de stad. We moeten dringend bekijken welk model we in Brussel verkiezen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Mevrouw Delforge, over dit onderwerp verschil ik van mening met u. Ik vind de flatscreens*

transports publics ?

L'introduction de publicités sonores a-t-elle déjà été étudiée ou envisagée ?

Les écrans installés dans les stations STIB sont-ils pourvus, à l'instar de ceux du réseau RATP de Paris, de capteurs et de caméras qui enregistrent des informations relatives aux voyageurs, au nombre de passages, au temps d'exposition, à la position des visages ou à la direction des regards pour mesurer l'impact véritable de la publicité ?

Quel est le dispositif qui finance ces panneaux ? Quelles recettes supplémentaires y sont liées ? JCDecaux participe-t-il à l'entretien des stations qui deviennent l'écran de ses panneaux publicitaires ?

M. le ministre, il y a quelques années, vous aviez justifié les changements de couleur des véhicules de la STIB par le souhait de conférer une image de qualité aux transports publics. Vous arguiez que ce paramètre était fondamental si l'on voulait attirer des automobilistes dans nos bus, trams et métros.

Vous aviez également, et ce fut une réussite, choisi de doter les trams T3000 et T4000 d'une finition de standing qui incite très clairement à leur respect par tous les voyageurs. L'effet apaisant de ce choix est d'ailleurs flagrant.

Aujourd'hui, c'est la démarche inverse qui est adoptée, puisqu'on assomme le voyageur de sollicitations commerciales sans se préoccuper du stress engendré. La sensation que le transport public devient un fournisseur de chair à pâté pour les marqueteurs, et non plus un moyen de transport, augmente, dérange un nombre croissant d'usagers et dégrade la qualité du voyage.

Les transports en commun participent à la structuration de la vie en ville. Il est temps de s'interroger sur le modèle qu'on entend promouvoir à Bruxelles sous peine de le transformer en pis-aller pour les voyageurs captifs et d'en éloigner les autres.

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

M. Pascal Smet, ministre.- C'est un point de désaccord entre Mme Delforge et moi-même. Personnellement, je trouve ces écrans géniaux et je

fantastisch en het verbaast me dat het zo lang geduurd heeft voor ze in de Brusselse metro werden geïntroduceerd. Ik denk dat veel Brusselaars het met me eens zijn.

De schermen dienen niet alleen voor reclame, maar ook om informatie te verstrekken over onvoorziene omstandigheden, de toestand op het net en andere reizigersinformatie. Ze vervangen de oude informatieborden, waar u destijds ook al tegen was, en zijn niet uitgerust met technologie om informatie over de reizigers te verzamelen.

De afspraken over de plaatsing van de schermen en de extra inkomsten die ze genereren, staan in het raamakkoord van de MIVB over reclame. Op 21 januari 2014, toen Ecolo en Groen in de regering en de raad van bestuur van de MIVB zaten, sloot de MIVB een contract met JCDecaux over reclame in en rond het openbaar vervoer.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ecolo had geen meerderheid in de raad van bestuur van de MIVB.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Uw partij was er vertegenwoordigd en hoewel Ecolo in de regering zat, heeft die partij haar vetorecht niet gebruikt. De beslissing om 160 schermen te plaatsen werd genomen toen Ecolo aan de macht was.*

Van de 122 reeds geplaatste schermen zijn er slechts 30 die geen informatieborden vervangen. Ze staan allemaal op plaatsen die het gewest goedgekeurd heeft.

Er zijn nog geen plannen voor geluidsreclame bij

suis étonné qu'on ait attendu si longtemps pour les installer à Bruxelles. Enfin, la modernité arrive ! Un peu de publicité et un peu d'informations utiles aux voyageurs, peut-être une bande dessinée pour faire patienter les enfants...

Je pense que beaucoup de Bruxellois trouvent aussi que c'est positif et que c'est une avancée. Il n'y a pas uniquement de la publicité mais aussi des informations sur les imprévus, l'état du réseau et toutes sortes d'informations bénéfiques pour les voyageurs.

Ces écrans remplacent les anciennes valves verticales qui, à l'époque, étaient présentes dans les stations de métro et si je me souviens bien, vous étiez contre ces valves également. Ces valves affichent de la publicité mais complètent également les supports d'information de la STIB, dans le cadre de sa mission de transport public.

Les écrans dynamiques ne sont pas pourvus de capteurs qui enregistrent les informations relatives aux voyageurs.

L'installation de ces écrans et les recettes supplémentaires qui y sont liées sont définis dans "l'accord-cadre pour l'exploitation des espaces publicitaires intérieurs et extérieurs sur et dans les véhicules et les installations souterraines de la STIB". Le contrat a été attribué le 21 janvier 2014 au concessionnaire JC Decaux par le conseil d'administration de la STIB, c'est-à-dire à l'époque où Ecolo et Groen faisaient partie du gouvernement et du conseil d'administration

Mme Céline Delforge.- Les Verts n'étaient majoritaires dans ce conseil d'administration.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous étiez quand même membre ! Le gouvernement dispose aussi d'un droit de veto dont vous n'avez pas fait usage. Bref, je vois donc que cette décision a été prise quand Ecolo était au pouvoir.

Le nombre de ces supports digitaux a d'emblée été fixé à 160. La majorité de ces écrans remplacent les anciennes valves. Sur les 122 écrans déjà placés seuls 30 constituent de nouveaux emplacements publicitaires et l'ensemble de ces emplacements a été validé par la Région.

de MIVB. Er wordt alleen informatie omgeroepen.

Als de stroom deze winter dreigt uit te vallen, zullen de schermen uitgeschakeld worden.

Over de reactie van de passagiers op de flatscreens is er nog geen studie uitgevoerd. Wel beschikken we over een studie waaruit blijkt dat reizigers positief staan tegenover stations die door bekende merken worden opgesmukt. Ze vinden zelfs dat die reclame het openbaar vervoer aangenamer maakt. Andere studies tonen aan dat technologische snuffjes het openbaar vervoer een modern en dynamisch imago bezorgen. In New York hebben zelfs de taxi's reclameschermen. We moeten niet bang zijn voor de toekomst.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Een overdosis reclame is typisch voor lagekostenmaatschappijen. Blijkbaar wil de regering die kant op met de MIVB.*

U zegt dat sommige mensen enthousiast zijn over reclame. Daartegenover staan studies waaruit blijkt dat jongeren steeds meer moeite hebben om een onderscheid te maken tussen reclame en informatie.

U lijkt zich absoluut geen zorgen te maken over het feit dat reclame aanzet tot overconsumptie en niet tot het gebruik van gezonde en milieuvriendelijke producten.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We zullen de MIVB vragen om de boodschap "consumeer met mate" te vertonen.*

L'utilisation de publicité sonore n'a à ce jour pas été envisagée par la STIB, qui réserve les messages sonores aux informations directement utiles à ses usagers, en cas de perturbations ou pour des événements particuliers.

En cas de risque de black-out cet hiver, les panneaux dynamiques seront évidemment déconnectés. L'installation récente de panneaux digitaux de la société JC Decaux n'a pas encore fait l'objet d'une étude spécifique auprès des voyageurs de la STIB. Par contre, une étude a été réalisée en 2010 pour mesurer la perception par la clientèle des publicités déformatées et des habillages de stations par des annonceurs connus. Cette étude montre que la majorité des voyageurs y est favorable. Ceux-ci s'accordent même à dire qu'en général ces publicités permettent d'égayer leur parcours et améliorent l'ambiance en station. D'autres études montrent, par ailleurs, que les clients sont globalement positifs envers tous les éléments techniques et technologiques, qui donnent une image innovante, moderne et dynamique du réseau bruxellois. À New York, par exemple, même les taxis sont dotés d'écrans publicitaires. Il ne faut pas craindre l'avenir mais garder la mesure des choses

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

Mme Céline Delforge.- Vous faites bien de rappeler que, de fait, l'invasion publicitaire est typique des compagnies à bas coût. C'est manifestement ce à quoi on veut faire aboutir la STIB.

Vous me faites état de l'enthousiasme de certaines personnes pour la publicité. A contrario, certaines études observent que les jeunes confondent de plus en plus publicité et information et ne sont même plus conscients de ce que la publicité cherche à leur vendre des choses.

Enfin, vous ne semblez absolument pas préoccupé par le fait que la publicité incite à la surconsommation plutôt qu'à la consommation de produits favorables à la santé et à l'environnement.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous demanderons à la STIB d'apposer le message "À consommer avec modération".

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Dat zou een goed idee zijn in het geval van reclame voor producten die geen enkel nut hebben of slecht zijn voor het milieu en de volksgezondheid.*

We zullen het hier nog lang oneens over zijn.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KHANNOUSS

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

betreffende "de takeldienst".

De voorzitter.- De heer El Khannouss heeft het woord.

De heer Ahmed El Khannouss (*in het Frans*).- *Mijn vraag houdt verband met verscheidene bevoegdheden, waaronder het toezicht op de politiezones door de minister-president. U zult dus niet alle antwoorden kunnen verstrekken.*

Doordat de wetgeving in verband met het takelen van voertuigen onduidelijk is, worden chauffeurs die hun getakelde auto ophalen, wel eens slachtoffer van machtsmisbruik en illegale praktijken. En dan heb ik het nog niet over de soms exorbitante tarieven.

De procureur des Konings heeft onlangs in een omzendbrief gestipuleerd dat een auto enkel mag worden weggesleept als die het verkeer blokkeert, en dat de factuur naar de eigenaar van de wagen moet worden gestuurd nadat hij die heeft opgehaald.

Artikel 29 van de ordonnantie houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap

Mme Céline Delforge.- Ce message sera indiqué sur des publicités pour des produits inutiles ou néfastes pour la santé et l'environnement.

Nous serons clairement en désaccord sur ce sujet pendant très longtemps. J'aurai certainement l'occasion d'y revenir.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KHANNOUSS

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

concernant "le Service d'enlèvement de véhicules".

M. le président.- La parole est à M. El Khannouss.

M. Ahmed El Khannouss.- Le sujet de mon interpellation recoupe plusieurs compétences. Je sais que vous n'aurez pas toutes les réponses à mes questions, car cette problématique dépend aussi des zones de police, dont la tutelle est exercée par le ministre-président Rudi Vervoort.

Les Bruxellois sont confrontés à une législation relativement opaque en matière d'enlèvement des véhicules. Aujourd'hui, dans certaines zones de police, des entreprises de dépannage enlèvent les véhicules et, lorsque les propriétaires vont les rechercher, ils se retrouvent parfois dans des situations ubuesques, d'abus de pouvoir, voire d'illégalité.

Une circulaire du procureur du Roi rappelait récemment que les véhicules ne devaient être dépannés que dans des conditions très précises de blocage de la circulation, que les véhicules devaient être restitués aux propriétaires et qu'ensuite la facturation devait être envoyée à ceux-ci. On pourrait discuter dans d'autres

gelast het parkeeragentschap met de controle op het takelen van voertuigen.

Werd er al een overzicht gemaakt van de huidige praktijken en instanties die zijn betrokken bij het takelen van voertuigen? Bestaat er een draaiboek? Wordt er nu al gecontroleerd? Hoe zit het met de organisatie van een takeldienst?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Het parkeeragentschap parking.brussels heeft vooralsnog geen initiatieven genomen om een takeldienst te organiseren, ook al zou dat heel wat problemen kunnen oplossen. Ik overleg daarover met het agentschap.*

De heer Ahmed El Khannouss *(in het Frans).* - *Er zijn verschillende manieren om op te treden tegen voertuigen die hinder veroorzaken. In sommige gevallen grijpt de politie in op grond van het verkeersreglement.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *We hebben de bevoegde federale minister moeten overtuigen om het koninklijk besluit over dat onderwerp te wijzigen voordat dat mogelijk werd.*

De heer Ahmed El Khannouss *(in het Frans).* - *De situatie is niet duidelijk. Sommige praktijken doen vragen rijzen.*

- Het incident is gesloten.

commissions des montants réclamés, qui sont excessifs et ne correspondent pas aux montants que ces entreprises devraient normalement demander.

L'ordonnance de janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale prévoit en son article 29 que l'agence du stationnement sera chargée du contrôle de l'enlèvement de véhicules.

J'aimerais savoir quels jalons ont été posés afin d'organiser et de gérer un service d'enlèvement de véhicules ou de contrôler un service d'enlèvement de véhicules. Un état des lieux des pratiques actuelles et des acteurs liés à l'enlèvement des véhicules a-t-il eu lieu? Les procédures actuellement en vigueur ont-elles été décrites? Quel contrôle existe-t-il actuellement? Qu'en est-il de l'organisation et de la gestion du service enlèvement de véhicules?

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

M. Pascal Smet, ministre. - La création d'un service d'enlèvement des véhicules est, en effet, l'une des missions de parking.brussels, mais l'agence n'a pas encore entrepris les démarches permettant d'organiser et de gérer un tel service. Pourtant, je défends ce projet, qui pourrait résoudre bien des problèmes. C'est l'un des points que nous discuterons avec parking.brussels.

M. Ahmed El Khannouss. - Je rappelle qu'il existe plusieurs types d'interventions. Certaines sont menées par les forces de l'ordre en application du code de la route.

M. Pascal Smet, ministre. - Il a fallu convaincre le ministre fédéral de modifier l'arrêté royal ad hoc pour rendre cela possible.

M. Ahmed El Khannouss. - Essayons de ne pas compliquer les choses. Pour le citoyen, la situation actuelle manque de clarté. Certaines pratiques posent question.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KHANNOUSS

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

betreffende "de veiligheidsdienst van de MIVB en het weghalen van voertuigen".

De voorzitter.- De heer El Khannouss heeft het woord.

De heer Ahmed El Khannouss *(in het Frans).*- *De veiligheidsagenten van de MIVB zijn bevoegd om een aantal verkeersovertredingen vast te stellen en voertuigen die het openbaar vervoer verhinderen te laten takelen.*

Hoeveel overtredingen hebben ze in 2013 vastgesteld? Hoeveel processen-verbaal hebben zij opgesteld? Wat was het totaalbedrag van de boetes? Vloeien de opbrengsten terug naar de MIVB? Waarvoor gebruikt de MIVB het geld?

Takelt de MIVB de voertuigen zelf of besteedt ze die taak uit aan één of meerdere privépartners? Hoe worden die geselecteerd? Voor welke periode? Wie bepaalt hoeveel mensen moeten betalen wanneer hun voertuig wordt getakeld?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In 2013 stelde de veiligheidsdienst van de MIVB 14.846 processen-verbaal op. In 140 gevallen werd het voertuig getakeld.*

De beslissing om de overtreder te vervolgen of een boete op te leggen wordt genomen door de Procureur des Konings, en meer bepaald door de politierechtbank. Die rechtbank bepaalt de boete

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KHANNOUSS

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

concernant "le service sécurité de la STIB et l'enlèvement de véhicules".

M. le président.- La parole est à M. El Khannouss.

M. Ahmed El Khannouss.- Les agents de la STIB sont amenés à constater de nombreuses infractions. Il peut s'agir d'infractions liées au stationnement à moins de 15 m d'un arrêt de bus, à la circulation et au stationnement sur un site propre, au stationnement gênant dans un virage, etc. Ces agents assermentés peuvent dresser des procès-verbaux pour des infractions liées à la circulation. Ils peuvent également procéder à l'enlèvement de véhicules bloquant le passage des transports en commun.

En 2013, combien d'infractions ont-elles été constatées et combien de procès-verbaux ont-ils été dressés ? Quel montant total cela représente-t-il ? Ces montants rentrent-ils en recette dans le budget de la STIB ? Dans l'affirmative, à quoi sont-ils prioritairement affectés ?

En ce qui concerne l'enlèvement des véhicules, pourriez-vous me préciser si cette tâche est assurée par la STIB ou si elle est déléguée à un ou des partenaires privés ? Comment ceux-ci sont-ils désignés et pour combien de temps ? Qui décide du tarif réclamé au contrevenant ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB dispose de collaborateurs assermentés qui peuvent dresser un procès-verbal en cas d'infractions déterminées. En 2013, la STIB a comptabilisé 14.846 procès-verbaux. Dans 140 cas, le véhicule a finalement aussi été enlevé.

La décision de poursuivre ou non ou d'infliger une amende dépend du Procureur du Roi et plus

en int ze. Het geld gaat dus niet rechtstreeks naar de MIVB.

Voor het takelen van voertuigen wordt een privéfirma ingeschakeld die een overeenkomst heeft gesloten met de politiezones. In die overeenkomst zijn de tarieven vastgelegd.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de bijstand aan de PBM's".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- Volgens de beleidsverklaring is het uw bedoeling dat de openbare weg volledig toegankelijk wordt voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM) en bent u van plan om alle metrostations tegen 2018 uit te rusten met een aangepaste lift.

Op dit moment kunnen personen met een beperkte mobiliteit in slechts 48% van de metrostations geholpen worden om de metro te nemen. Volgens het activiteitenverslag van de MIVB zijn 270 medewerkers daarvoor opgeleid.

Het telefoonnummer waar je naar moet bellen om te worden geholpen, is echter een betaalnummer. Dat is onaanvaardbaar, ook al kun je ook online of met de praatpalen in de metrostations assistentie aanvragen.

Hebt u de mogelijkheid overwogen om het dure betaalnummer af te schaffen en te vervangen door een gewoon nummer?

précisément du tribunal de police. C'est ce dernier qui détermine les amendes et qui les perçoit. L'argent de ces amendes ne revient donc pas directement à la STIB.

Les enlèvements sont effectués par une firme privée qui a signé une convention avec les zones de police locale, convention dans laquelle les tarifs sont également fixés.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'assistance aux PMR".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- À la lecture de la déclaration de politique régionale, je note avec intérêt votre ambition de réaliser "un tout nouveau projet d'aménagement de voiries 100% accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR)" ainsi que votre intention d'équiper "toutes les stations de métro d'un ascenseur adapté d'ici 2018 afin d'assurer leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite".

Actuellement, en ce qui concerne l'assistance aux PMR, elle n'est possible que dans seulement 48% des stations. Pour rappel, ce service d'aide vise tout particulièrement les personnes handicapées pour lesquelles le fait de franchir l'espace entre le quai des stations et les rames de métro représente une difficulté. En outre, selon le rapport d'activités de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB), 270 collaborateurs sont habilités et formés à prodiguer ce service d'assistance aux PMR.

Néanmoins, je constate avec étonnement que dans les différentes possibilités proposées afin de

Hoeveel geld heeft de MIVB in 2013 en 2014 met het betaalnummer verdiend?

Kunt u de opleiding voor het personeel van de MIVB toelichten? Hoe lang duurt ze en hoeveel kost ze?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *De assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit bestaat in het plaatsen van een platform tussen het perron en het metrostel en is hoofdzakelijk bedoeld voor rolstoelgebruikers. Zij kunnen die assistentie aanvragen in alle stations met een lift. Wie geen lift nodig heeft, kan in alle stations terecht.*

Assistentie moet worden aangevraagd op het betaalnummer van de klantendienst van de MIVB. Telefoneren heeft tal van voordelen: er is persoonlijk contact, de vraag kan efficiënt worden behandeld en het callcenter heeft ruime openingsuren. Het systeem blijft voorlopig dan ook behouden. In 2007 verving ik het 0900-nummer trouwens door een goedkoper 070-nummer.

De behandeling van de oproepen bracht in 2013 en 2014 respectievelijk 129 euro en 120 euro per maand op. Ik zie dan ook geen enkele reden om het niet door een gratis nummer te vervangen. Ik zal daarover een brief versturen.

Wie geen gebruik van het betaalnummer wenst te maken of graag wil reserveren buiten de openingsuren van de klantendienst, kan gratis het

réserver cette assistance, la ligne téléphonique est un numéro surtaxé ! En dépit du fait qu'un formulaire en ligne soit disponible ainsi que les bornes de contact en station, il me paraît inacceptable de surtaxer ladite ligne.

M. le ministre, afin de compléter les informations dont je dispose, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

Avez-vous étudié la possibilité de supprimer cette ligne surtaxée afin de la remplacer par une ligne traditionnelle ? Si oui, comment ?

Quel est le montant perçu par la STIB au travers de ce numéro surtaxé ? Pouvez-vous détailler votre réponse pour les années 2013 et 2014 ?

Par quelle structure la formation des collaborateurs est-elle donnée ? Quelle est la durée de cette formation ? Quel est le coût de la formation afin d'habiliter les collaborateurs de la STIB à ce service ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Le service d'assistance dans le métro est une aide qui s'adresse aux personnes à mobilité réduite, et plus particulièrement aux personnes qui se déplacent en chaise roulante. Il s'agit pour le personnel de la STIB de placer une rampe d'accès entre le quai et le métro de manière à ce que les personnes en chaise roulante puissent avoir accès au véhicule. Ce dispositif empêche que les roues de la chaise ne se trouvent éventuellement coincées entre le véhicule et le quai lors de l'embarquement ou du débarquement. Cette assistance est disponible pour les personnes en chaise dans les stations équipées d'ascenseur et dans l'ensemble des stations de métro pour les personnes qui n'ont pas besoin d'ascenseur.

Les réservations se font via le numéro de téléphone payant 070 23 2000 du service clientèle. Ce numéro est le portail d'accès téléphonique principal de la STIB. À côté du contact humain, celui-ci présente de nombreux avantages, notamment en termes de disponibilité - ouverture du lundi au vendredi de 7h à 19h et le samedi de 8h à 16h - et de gestion efficace des appels. Rappelons que la mission du service clientèle est de prendre soin du client en l'accompagnant et en le rassurant dans sa

onlineformulier invullen. Het is ook mogelijk om de praatpalen in de metrostations te gebruiken, maar dan loop je het risico dat er geen personeel beschikbaar is.

De MIVB-medewerkers die assistentie verlenen, krijgen een interne theoretische en praktische opleiding van één uur en worden niet alleen ingezet om assistentie te verlenen aan personen met een beperkte mobiliteit. Tijdens die opleiding krijgen ze een overzicht van de procedure en leren ze het platform bedienen.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*). - *Ik had eerlijk gezegd verwacht dat u iets feller op deze informatie zou reageren. Ik vind het werkelijk onaanvaardbaar dat de MIVB geld verdient door mensen die assistentie nodig hebben, naar een betaalnummer te laten bellen.*

- Het incident is gesloten.

relation et son expérience avec la STIB, mission d'autant plus essentielle pour ce type de public nécessitant une aide particulière.

Il n'est pas prévu de changer la politique d'accueil téléphonique à l'heure actuelle, mais je suis prêt à examiner la question. En 2007, c'est d'ailleurs moi qui ai aboli le numéro 0900 à 45 cts/min pour le remplacer par un numéro 070, moins cher.

En termes de recettes, le traitement des appels relatifs à l'assistance a généré respectivement, par mois, 129 euros en 2013 et 120 euros en 2014. Quand je vois ces montants, je me demande pourquoi on ne met pas en place un numéro gratuit. Je vais envoyer un courrier à ce sujet.

Les personnes qui ne souhaitent pas appeler un numéro payant ou souhaitent faire leur réservation en dehors des heures d'ouverture du service clientèle ont le loisir de faire usage d'internet, ce qui ne leur coûte rien. Il est également possible de faire appel à ce service directement depuis les bornes contact situées en station, avec cependant le risque qu'il n'y ait pas de membre du personnel présent. La STIB conseille à ses clients de réserver au moins une heure à l'avance pour être sûr d'être aidés.

Les agents qui opèrent le service d'assistance bénéficient d'une formation interne et ne sont pas affectés à ce seul service. Le contenu de la formation liée à ce service d'accompagnement résulte en une formation théorique et pratique d'une heure, au cours de laquelle la procédure est expliquée à l'agent. Le personnel apprend également à manipuler la rampe d'accès. En termes de coût, cette formation représente une heure par agent formé et une heure d'un instructeur.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel. - Honnêtement, j'ai cru que l'annonce de cette information vous révolterait un peu plus que cela. En ce qui me concerne, j'ai été extrêmement surprise qu'on puisse faire de l'argent sur ces demandes. J'espère que vous accéderez à cette demande le plus rapidement possible.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
ARNAUD PINXTEREN**

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

**betreffende "de fietsbaarheid van de
Waverse- en Elsensesteenweg".**

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *De Waverse Steenweg en de Elsense Steenweg werden onlangs grondig onder handen genomen om de verkeerssituatie voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer te verbeteren. Toch blijven er vooral voor fietsers nog een heleboel problemen.*

Bij de heraanleg van de Waverse Steenweg werd het verkeer in de richting Naamsepoort - Troonstraat tijdelijk verboden. De vorige staatssecretaris zei in december 2013 dat er ook na de werken op een gedeelte van de steenweg eenrichtingsverkeer zou komen.

Hoewel de werken in de zomer afgerond werden, staan de tijdelijke borden nog steeds op het kruispunt van de Waverse Steenweg en de Lang-Levenstraat, de Ernest Solvaystraat en de Napelsstraat. Er staat geen M2-bord dat fietsers toestaat in de andere richting te rijden.

Het nieuwe fietspad wordt er regelmatig gebruikt door automobilisten die dubbelparkeerders ontwijken, zoals u op deze foto kunt zien.

Voorts is het vreemd dat er sinds de heraanleg op de Waverse Steenweg en de Elsense Steenweg geen fietsenrekken meer staan, terwijl dat toch twee drukke winkelstraten zijn.

Komt er beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) op het heraangelegde deel van de Waverse Steenweg tussen de Naamsepoort en de Troonstraat? Wanneer? Komen er maatregelen om het fietspad vrij te houden? Waarom staan er geen fietsenrekken op de Waverse Steenweg en de Elsense Steenweg?

**QUESTION ORALE 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 cyclabilité des chaussées de
Wavre et d'Ixelles".**

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

M. Arnaud Pinxteren.- Les chaussées de Wavre et d'Ixelles ont été récemment réaménagées de fond en comble afin d'améliorer la circulation des piétons, des cyclistes et des transports publics. Toutefois, une série de problèmes subsistent, notamment pour les cyclistes. Je vais aider vos services, car j'ai apporté des preuves.

Ainsi, lors du réaménagement de la chaussée de Wavre, des panneaux temporaires avaient été placés afin d'interdire la circulation dans le sens Porte de Namur - rue du Trône. En décembre 2013, le secrétaire d'État alors en charge m'indiquait que la chaussée serait mise en sens unique limité après les travaux.

Bien que ceux-ci sont terminés depuis l'été, les panneaux temporaires subsistent toujours à l'heure d'écrire ces lignes, notamment au carrefour formé par la chaussée de Wavre et les rues Longue Vie, Solvay et de Naples, sans être complétés par un signal M2 autorisant la circulation des cyclistes en sens inverse.

En outre, la piste cyclable toute fraîche sur cette même voirie est régulièrement rendue impraticable à cause du stationnement en double file, qui amène les automobilistes à dépasser les voitures ainsi stationnées en circulant sur la piste. Vous pouvez le constater sur cette photo.

Enfin, il est surprenant de constater que tant la chaussée de Wavre que la chaussée d'Ixelles ne sont munies d'aucun arceau vélo, alors qu'il s'agit de deux voiries commerçantes très fréquentées et qu'il y en avait, en nombre certes limité, avant le réaménagement.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er komt beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) op de Waverse Steenweg tussen de Elsense Steenweg en de Vredestraat.*

Op de Elsense Steenweg zijn amsterdammertjes geplaatst om het fietspad autovrij te houden. De handhaving van de orde door de politie valt niet onder mijn bevoegdheid. Omdat de stoepen in de Waverse en de Elsense Steenweg zo smal zijn, worden de fietsenrekken in de zijstraten geplaatst. Als fietser weet ik dat er nog veel meer fietsenstallingen moeten komen in het gewest.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Op deze foto's ziet u dat de amsterdammertjes niet beletten dat auto's over het fietspad rijden. Ik begrijp dat de politie niet onder uw bevoegdheid valt, maar in het verleden zijn de politiezones betrokken bij initiatieven om fietspaden vrij te houden en fietsdiefstallen tegen te gaan. Misschien moeten die initiatieven een vervolg krijgen?*

Ik begrijp dat de stoepen in de Elsense Steenweg te smal zijn voor fietsenrekken, maar op de Waverse Steenweg zouden autoparkeerplaatsen kunnen worden opgeofferd.

Dès lors, M. le ministre, je souhaiterais savoir si vous confirmez que la partie rénovée de la chaussée de Wavre, entre la Porte de Namur et la rue du Trône, est bien destinée à être intégralement mise en sens unique limité (SUL). Dans l'affirmative, quel est le calendrier prévu pour la mise en SUL effective, avec placement des panneaux ad hoc ?

Des mesures sont-elles prévues pour assurer la praticabilité de la piste cyclable - contrôles policiers accrus, placement de potelets de protection, etc. - ? Pourquoi les chaussées de Wavre et d'Ixelles ne sont-elles équipées d'aucun arceau ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le projet prévoit la mise en sens unique limité (SUL) du tronçon de la chaussée de Wavre compris entre la chaussée d'Ixelles et la rue de la Paix.

De nombreux potelets ont été placés à la chaussée d'Ixelles pour assurer la praticabilité de la piste cyclable. Le problème lié à la maintenance par la police ne relève pas de mes compétences. Placer des arceaux pour vélos à la chaussée de Wavre et à la chaussée d'Ixelles n'est pas facile car la largeur des trottoirs n'est pas suffisante. C'est la raison pour laquelle aucun arceau ne sera prévu sur la chaussée elle-même, mais bien dans les rues transversales.

Il faut faire beaucoup plus pour abriter les vélos en Région de Bruxelles-Capitale et j'en suis conscient puisque je suis moi-même un cycliste.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Je vous montre quelques photos. Les potelets ont été placés mais ils n'empêchent pas les voitures de rouler sur la piste cyclable. J'entends bien que vos compétences ne sont pas celles de la police malgré que, par le passé, une série d'initiatives aient été prises avec les zones de police pour réfléchir au respect des pistes cyclables ou prendre des mesures contre le vol des vélos et il serait intéressant de poursuivre ces initiatives.

En ce qui concerne les arceaux, je vois effectivement mal les trottoirs de la chaussée

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Ik noteer uw suggestie. De aanleg van een verhoogd gescheiden fietspad zou een structurele oplossing kunnen zijn. Ik zal dit bestuderen.*

- 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 toekomst van de
Marchantbrug te 1070 Anderlecht".**

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans)*.- *De Marchantbrug in Anderlecht wordt door heel wat automobilisten gebruikt die het kanaal willen oversteken ter hoogte van de Bergensesteenweg en de Industrielaan.*

Die brug werd na de Tweede Wereldoorlog gebouwd ter vervanging van de bestaande brug. Het ging om een tijdelijk brug, maar door een speling van het lot staat ze er nog altijd. De staat van de brug laat evenwel wat te wensen over en vormt een gevaar voor de openbare veiligheid.

Mobiel Brussel had een vergunning gekregen om de brug te slopen en een nieuwe brug te bouwen. Tijdens de vorige legislatuur leek alles goed te verlopen, tot ik in het kader van het Kanaalplan te horen kreeg dat het project naar de prullenmand was verwezen.

d'Ixelles en accueillir mais des places de stationnement situées en voirie à la chaussée de Wavre, en remplacement de stationnement automobile, permettrait d'en accueillir.

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

M. Pascal Smet, ministre.- La suggestion est bien notée. La réponse structurelle est d'aménager une piste cyclable séparée, sécurisée et surélevée. On va examiner le dossier.

- 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 devenir du pont Marchant à
Anderlecht".**

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Vous n'étiez pas en charge de ces compétences lors de la précédente législature. Je ne doute cependant pas que vos services vous ont entretenu au sujet de la saga du pont Pierre Marchant qui surplombe le canal à la hauteur de la rue de la Petite Île à Anderlecht.

Pour rappel, cet ouvrage est fréquenté par d'innombrables automobilistes qui l'utilisent pour traverser le canal à la hauteur de la chaussée de Mons et du boulevard Industriel.

Ce pont dit provisoire fut érigé au lendemain de la Seconde Guerre mondiale suite à la démolition de l'ancien pont. À l'origine, il n'était pas destiné à durer dans le temps mais les aléas de la vie bruxelloise font qu'aujourd'hui il est toujours bien présent alors qu'il est en mauvais état et menace gravement la sécurité publique.

Ik moet eerlijkheidshalve toegeven dat uw voorganger, mevrouw Grouwels, het dossier altijd heeft verdedigd en heeft aangedrongen op een snelle uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning.

Het bestek was klaar om gepubliceerd te worden en de stedenbouwkundige vergunning, die normaal gezien slechts geldig was tot 2 mei 2103, werd met een jaar verlengd.

Het project werd in bijakte 11 van het samenwerkingsakkoord Beliris opgenomen en nadien aan het gewest overgedragen.

De werken hadden in het tweede kwartaal van 2014 moeten starten.

Uit het inspectierapport van Mobiel Brussel van november 2012 bleek dat de staat van de brug "slecht tot gevaarlijk" was.

Een jaar geleden zei mevrouw Grouwels in haar antwoord op mijn vraag dat de staat van de brug scherp in het oog werd gehouden en dat de brug indien nodig tijdelijk voor het verkeer zou worden gesloten, in afwachting van de bouw van de nieuwe brug.

Ondertussen zijn we bijna eind 2014. Welke opties bestudeert de regering? Ik hoop dat het project niet zal worden geschrapt onder het mom van nieuwe begrotingsrestricties. De openbare veiligheid is immers in het gedrang. Wanneer zullen de werken plaatsvinden? Welke middelen zijn er vrijgemaakt? De oude vergunning is ondertussen verlopen. Werd er een nieuwe stedenbouwkundige vergunning aangevraagd? Overweegt u de brug te sluiten? Wanneer?

Consciente des problèmes et des enjeux du dossier, Bruxelles Mobilité a obtenu un permis pour démolir l'ouvrage et reconstruire un nouveau pont haubané.

Sous la précédente législature, tout se déroulait pour le mieux jusqu'au moment où, en marge de réunions à propos du Plan canal, j'ai appris que le projet était purement et simplement abandonné.

Par souci d'honnêteté, je vous dirais que votre estimée prédécesseure, Mme Grouwels, a défendu le dossier de son administration estimant, comme moi, qu'il était urgent d'exécuter le permis d'urbanisme octroyé à Bruxelles Mobilité depuis un certain temps.

En effet, le cahier spécial des charges régissant le marché de travaux du pont Marchant était prêt à être publié et le permis d'urbanisme, dont le délai de validité initial s'achevait le 2 mai 2013, a été prorogé d'un an.

Ce projet avait été repris par Beliris dans un avenant à l'accord de coopération. Il a ensuite été transféré à la Région, dans le cadre des négociations ayant abouti à l'avenant n°11.

Les travaux devaient ainsi être entamés au début du second trimestre de 2014 au travers d'un programme budgétaire prévoyant la ventilation des engagements en trois phases (5,8 millions d'euros pour 2014).

Je rappelle dans ce contexte que le rapport d'inspection du pont existant, réalisé en novembre 2012 par l'administration régionale, relève le caractère "mauvais" à "dangereux" de l'ouvrage.

Il y a un an, Mme Grouwels me précisait ici : "Outre des défauts ponctuels au niveau des bordures et des garde-corps notamment, la structure même du pont présente des dommages, comme l'altération du béton, le sectionnement ou la corrosion des armatures principales et la détérioration des talus. Ces dommages font l'objet d'une attention particulière pour prévenir toute accélération de l'évolution des désordres. Le cas échéant, une fermeture provisoire à la circulation pourrait être envisagée dans l'attente du démarrage du projet. Le montant nécessaire à la stabilisation des ponts sans les remplacer dépasse les disponibilités budgétaires actuelles".

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het is op mijn initiatief dat de administratie tijdens de legislatuur 2004-2009 een project voor een nieuwe brug heeft uitgewerkt, maar dat werd om begrotingsredenen uitgesteld.*

De kosten waren toen als volgt begroot: 7,5 miljoen euro in 2016, 8,6 miljoen euro in 2017 en 2,8 miljoen in 2018. Tijdens de vorige legislatuur werd in het kader van het Kanaalplan evenwel een andere stedenbouwkundige visie voor de Biestebroekkaai ontwikkeld, waardoor het huidige project voor de brug niet meer aan de orde lijkt. Ik zal binnenkort de minister-president ontmoeten om een oplossing uit te werken.

Het bestek is nog niet door de regering goedgekeurd. De stedenbouwkundige vergunning werd voor een tweede keer verlengd, tot 1 mei 2015.

In afwachting van een definitieve beslissing onderzoekt de administratie of er bewarende maatregelen nodig zijn. Zo wordt de weerstand van het beton en het ijzerwerk getest. Op basis van de resultaten zal de beheerder de nodige maatregelen treffen om de veiligheid te waarborgen.

Nous sommes aujourd'hui à l'automne 2014 et je souhaiterais connaître les options étudiées par le gouvernement pour mener à bien l'indispensable réfection du pont. Je suis très attentif au fait que ce projet ne soit pas tout simplement abandonné sur l'autel de certaines nouvelles contraintes budgétaires alors que la sécurité publique est menacée selon les études de votre propre administration. Quel est le calendrier des travaux prévus ? Un nouveau phasage est-il défini ? Quels budgets sont d'ores et déjà réservés ? De nouvelles procédures urbanistiques sont-elles en cours vu la caducité de l'ancien permis octroyé ? L'interdiction de circulation sur l'ouvrage est-elle envisagée ? Si oui, dans quels délais ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- C'est moi qui, sous la législature 2004-2009, avais donné instruction à l'administration de réaliser un projet de pont haubané. Il est exact que ce projet a été retardé pour des raisons budgétaires.

La ventilation des engagements budgétaires pour le pont haubané était la suivante : 7,5 millions d'euros en 2016, 8,6 millions en 2017 et 2,8 millions en 2018.

Toutefois, il est apparu au cours de la précédente législature que le Plan canal développait une autre vision urbanistique pour le bassin du Biestebroek. Le projet actuel de pont ne serait donc plus à l'ordre du jour. Il m'est par conséquent impossible de vous préciser le calendrier de son éventuel démarrage. J'entamerai sous peu des discussions avec le ministre-président afin de dégager des pistes de solution.

Le cahier des charges n'a pas encore été approuvé par le gouvernement. Le permis d'urbanisme a fait l'objet d'une seconde prorogation qui prolonge son délai de validité jusqu'au 1er mai 2015.

Dans l'attente d'une décision finale du gouvernement, des mesures conservatoires sont en cours d'étude par mon administration afin de préserver la sécurité des usagers. Des essais de résistance du béton et du ferrailage du pont surplombant la digue du canal sont en cours. Sur la base des résultats, le gestionnaire prendra les mesures nécessaires pour assurer la sécurité tant

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Wanneer zullen die resultaten bekend zijn?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik kan u geen precieze datum geven. De tests zijn nog aan de gang.*

- 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 balans van de autoloze dag
2014".**

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (*in het Frans*).- *Ik verheug mij als Brusselaar over het concept van de autovrije zondag, dat op 21 september jongstleden aan zijn dertiende editie toe was. De autoloze zondag is bedoeld om de Brusselaars attent te maken op andere vervoersmogelijkheden dan de auto. Het evenement doet een frisse wind waaien in de stad en maakt vele wijkfeestjes mogelijk.*

Dat neemt niet weg dat een kritische analyse op haar plaats is, al was het maar om na te gaan of de doelstellingen worden gehaald.

des usagers du pont que de ceux de la voirie inférieure.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- J'entends que vous n'êtes pas en mesure de me dire si le projet initial sera abandonné, puisque le permis d'urbanisme a été prorogé. Vous ne l'êtes pas davantage sur l'option d'un nouveau pont.

Quand connaîtra-t-on les résultats de l'étude sur la résistance des bétons ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne peux pas vous donner de date précise. L'étude est en cours.

- 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 "le bilan de la journée sans
voiture 2014".**

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

M. Marc Loewenstein.- Le dimanche 21 septembre 2014, pour la treizième année consécutive, c'était le jour du dimanche sans voiture. Cet événement a été créé pour sensibiliser les Bruxellois à l'existence de moyens de transports autres que la voiture pour se déplacer à Bruxelles.

En tant que citoyen, je me réjouis de cette initiative, du changement d'ambiance qu'elle amène dans la ville et des fêtes de quartier qu'elle suscite. Mais en tant qu'élus, il importe d'avoir un regard critique sur cet événement afin que les objectifs souhaités soient maintenus.

Zo stelt de hoofdcommissaris van Brussel-Stad vast dat het evenement minder publiek trekt dan vroeger en dat voetgangers en fietsers gevaarlijk verkeersgedrag aan de dag leggen. Anderen betreuren dat er niet meer wordt ingezet op het pedagogische aspect van het initiatief. Zo zou men bijvoorbeeld de Wegcode kunnen aanleren aan de jongste weggebruikers.

Op de Facebookpagina van Mobiel Brussel lees ik dat volgens studies 90% van de Brusselse bevolking de auto-loze zondag omarmt. Over welke studies gaat het? Kan ik daarover beschikken? Wat zijn de conclusies van die studies?

Naar verluidt loopt de kostprijs van het evenement op tot 1 miljoen euro, exclusief de extra kosten voor het ingezette gemeente- en politiepersoneel. Kunt u dat cijfer bevestigen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *De auto-vrije zondag is fundamenteel om de fietscultuur in Brussel te promoten. Het evenement wordt trouwens door een meerderheid van Brusselaars ondersteund, ook al is het zijn sensibiliserende karakter ietwat verloren.*

Als onvoorwaardelijke voorstander heb ik mijn administratie om een evaluatie gevraagd om het project verder te verbeteren en om na te gaan of de oorspronkelijke doelstellingen worden gehaald.

Interrogé sur l'évènement, le commissaire en chef de la Ville de Bruxelles a évoqué une baisse du taux de fréquentation et a souligné le comportement dangereux de nombreux cyclistes et piétons. Certains regrettent que les activités organisées ne revêtent pas un caractère plus pédagogique, notamment sur le respect du code de la route, voire l'apprentissage de celui-ci pour les plus jeunes.

Sur la page Facebook de Bruxelles Mobilité, les avis de citoyens sur la journée sans voiture montrent que les opposants à cet événement se multiplient. En tout cas, ils sont plus nombreux à se prononcer. Ils dénoncent le comportement dangereux de nombreux cyclistes, qui perdure au-delà du dimanche, et s'interrogent sur la manière de donner une place adéquate aux cyclistes sur la voie publique. Monsieur le ministre, qu'en pensez-vous ?

En conclusion du débat lancé sur cette même page Facebook, Bruxelles Mobilité indique que selon des études, 90% de la population bruxelloise est favorable à l'initiative.

De quelles études s'agit-il ? Peut-on en disposer ? Quelles sont les autres conclusions de ces études ?

J'en viens au coût de la journée. Sans compter les heures supplémentaires de la police et du personnel communal, le chiffre d'un million d'euros a été mentionné. D'autres villes importantes du pays ont annoncé ne pas participer à cette initiative en raison de son coût, trop lourd pour des finances communales déjà souvent malmenées.

Confirmez-vous ce chiffre ? Que recouvre-t-il ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Le dimanche sans voiture est une journée fondamentale pour promouvoir la culture du cyclisme à Bruxelles. Il s'agit par ailleurs d'un événement incontournable plébiscité par la majorité des Bruxellois, même s'il a quelque peu perdu son caractère sensibilisateur initial.

J'en suis moi-même un partisan inconditionnel. J'ai demandé à mon administration de procéder à une évaluation approfondie afin de pouvoir en améliorer l'organisation et de vérifier sa conformité

Het is niet omdat er op de autovrije zondag weinig auto's rijden, dat men niet voorzichtig moet zijn. Daarom verspreiden we een folder waarin we het belang van het respect voor de Wegcode op die dag onderstrepen. Vorig jaar werd tijdens de Week van Vervoering een video getoond over verkeersveiligheid. Gemeenten maken in het kader van het initiatief 'Mijn dorp in de stad' jonge kinderen bewust van het belang van verkeersveiligheid en organiseren daartoe een behendigheidsparcours. De Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) was op het evenement aanwezig.

Uit de vijfjaarlijkse enquête uit 2013 is gebleken dat 87% van de ondervraagde Brusselaars de auto-loze zondag waarderen.

De kostprijs voor het evenement ten laste van het gewest loopt op tot ruim 1 miljoen euro. Die middelen gaan onder meer naar communicatie, de gemeentelijke projecten 'Mijn dorp in de stad', de versterking van het MIVB-aanbod en operationele kosten zoals de sluiting van de tunnels. Daarbij moet men nog de kosten tellen voor de gratis MIVB-tickets, de bijdrage van organisaties die zich bezighouden met mobiliteit en de inzet van politiediensten en gemeentepersoneel.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (in het Frans).- *Ik wil vooral dat men naar de oorspronkelijke doelstelling terugrijpt. De klemtoon moet opnieuw*

à l'objectif initial. L'année 2015 marquera en effet le quinzième anniversaire de cet événement. Il convient de déterminer dans quelle mesure nous pourrions éventuellement en modifier le concept. Ceci dit, ce n'est pas parce qu'il y a pas ou très peu de voitures en circulation sur la route, qu'il ne faut pas être prudent. Depuis plusieurs années, la Région souligne l'importance du respect du Code de la route au cours de cette journée.

Un dépliant de sensibilisation à la sécurité routière a ainsi été créé depuis plusieurs années. Une vidéo sur la sécurité routière a également été créée et diffusée l'année dernière dans le cadre de la semaine de la mobilité. Les communes, dans les 'Villages' de la mobilité, sensibilisent les plus jeunes à la sécurité routière, notamment à l'aide de pistes de circulation et d'habileté. Le groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) cette année, était présent sur le village régional. Entre 2001 et 2008, chaque année, une enquête d'évaluation a été effectuée au sein de la Région. Comme les résultats n'évoluaient pas significativement, il a été décidé de procéder à une enquête tous les cinq ans. Ainsi, en 2013, 87% des Bruxellois interrogés ont déclaré apprécier le dimanche sans voiture. Je ne manquerai pas de vous communiquer les résultats détaillés de cette enquête, si vous le souhaitez. Le coût de l'organisation du dimanche sans voiture s'élève globalement à plus de 1.000.000 d'euros dont les différents postes sont : la communication (250.000 euros) l'organisation du village régional le dimanche (75.000 euros), l'appel à projets auprès des communes 'mon Village à la ville' (80.000 euros), le renfort de l'offre de la STIB (376.000 euros), et le budget opérationnel (fermeture tunnels, ...) (250.000 euros).

Il s'agit d'un coût à la charge de la Région, sans compter le coût de la gratuité sur le réseau de la STIB et le support des associations actives en mobilité. Il faut également ajouter le déploiement des forces de police et le personnel communal en charge de la remise des dérogations.

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

M. Marc Loewenstein.- Mon objectif n'est pas de remettre en cause l'existence de la journée sans voiture mais de recentrer le déroulement de cet

op communicatie en bewustmaking inzake verkeersveiligheid komen te liggen, zeker gelet op de kostprijs van het project.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zodra de administratie klaar is met de evaluatie, ben ik zeker bereid om met de commissieleden van gedachten te wisselen over de toekomst van het evenement.*

De voorzitter.- Daar neem ik akte van. Het is inderdaad een goed onderwerp voor een debat.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de afschaffing van
busverbinding 75 naar het metrostation
CERIA".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Vanaf september 2014 werd buslijn 75 ingekort en werd het eindstation verplaatst van metrostation Ceria naar de campus met dezelfde naam. Lijn 75 is echter de enige lijn die de wijk Het Rad doorkruist.*

Waarom werd ze ingekort? Blijft dat zo? Hoe wordt het verlies aan mobiliteit, met name voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's), gecompenseerd?

événement sur les objectifs poursuivis.

Ainsi, il convient de mettre l'accent sur la sensibilisation à la sécurité routière, sans oublier pour autant le caractère ludique de cette journée. Vu le coût de l'opération, il importe d'investir dans la communication sur ce thème, notamment au niveau de la STIB. L'argent public doit être utilisé à bon escient.

M. Pascal Smet, ministre.- Lorsque la réflexion aura été menée au niveau de l'administration et que l'évaluation sera disponible, je suis tout à fait prêt à débattre proactivement des orientations de cette journée au sein de cette commission.

M. le président.- Nous en prenons bonne note. C'est effectivement un beau sujet de débat.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

**concernant "la suppression de la desserte
du métro CERIA par le bus 75".**

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

Mme Céline Delforge.- Monsieur le ministre, vous vous souvenez certainement, comme moi, de cette belle journée de septembre 2006 lors de laquelle vous avez inauguré la ligne de bus 75.

Malheureusement, depuis ce mois de septembre 2014 cette ligne a été raccourcie et son terminus de la station de métro Ceria a été ramené au campus éponyme, ce qui n'est pas exactement au même endroit. Or, le bus 75 joue un rôle important dans le quartier de la Roue puisque c'est le seul transport public qui le traverse. Par ailleurs, le terminus à la

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Sinds een aantal maanden maken de minibussen van de MIVB plaats voor gewone bussen met een lengte van 12 meter.*

Aan de halte Ceria kunnen er niet genoeg bussen van dat type parkeren om er het eindstation van lijnen 75 en 98 onder te brengen. Lijn 75 werd dan ook met 230 m ingekort.

Lijn 75 blijft de betreffende wijk aandoen en verbindt ze met metrolijn 5 en de andere wijken van Anderlecht. Ze rijdt ook weer 's avonds en 's zondags.

Het project om een busstation aan te leggen in het kader van de uitbreiding van transitparking Ceria zal mogelijk een invloed hebben op het definitieve eindstation. Bovendien werkt de MIVB aan een nieuw busplan.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Bepaalde inwoners van de wijk vinden dat hun mobiliteit is afgenomen. Hopelijk wordt de infrastructuur aan de langere bussen aangepast.*

station de métro Ceria permet de relier un tant soit peu les quartiers de la Roue et du Vogelenzang.

Pouvez-vous me dire, M. le ministre, ce qui justifie le raccourcissement de la ligne 75 ? Cette situation est-elle transitoire ou définitive ? Pouvez-vous également me dire comment la perte de mobilité au sein de ce quartier, en particulier pour les personnes à mobilité réduite (PMR), est-elle compensée ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis quelques mois, les minibus de la STIB, désormais en fin de vie, cèdent la place à des bus de taille ordinaire, de 12 mètres de longueur.

Au terminus Ceria, il n'est physiquement pas possible de garer suffisamment de bus de ce type pour y installer les terminus des lignes 75 et 98. C'est la raison pour laquelle la ligne 75 a été raccourcie au terminus de l'école Ceria et non à hauteur de la station. Je crois que la différence est de 230m.

La ligne 75 continue par contre à assurer la desserte du quartier de la Roue, qu'elle traverse de part en part, et elle continue à relier ce quartier à la ligne 5 du métro (à la station Bizet) et aux autres quartiers d'Anderlecht. Les échanges entre les lignes 75 et 98 étaient quant à eux particulièrement faibles.

Il convient de rappeler que la ligne 75 circule depuis quelques mois de nouveau en soirée ainsi que le dimanche, preuve que ces quartiers d'Anderlecht ne sont pas négligés.

Le projet de création d'une gare bus, dans le cadre de l'agrandissement du parking de transit de la station Ceria, pourrait revoir la donne par rapport au point de chute de cette ligne. En complément, comme vous le savez, la STIB prépare un nouveau plan bus. Cette question sera reprise dans celui-ci.

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

Mme Céline Delforge.- Merci pour votre réponse. Je vous signale que certains habitants du quartier se sentent diminués dans leur mobilité. Nous ne pouvons qu'espérer qu'on adapte l'infrastructure au

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de inrichting van de omgeving
van het metrostation Eddy Merckx".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*):-
*Onlangs werd een ingang gebouwd voor
metrostation Eddy Merckx. Blijkbaar speelde
esthetiek geen enkele rol. Werd het gebouw
getekend door een architect? Hoe werd die
geselecteerd? Volgens welke criteria moest hij
werken?*

*Met het plaatsen van de verkeerslichten liep het
ook mis.*

passage de bus plus longs. Sinon, ce qui pourrait sembler être une amélioration serait en fait une régression.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

**concernant "l'aménagement des abords de
la station de métro Eddy Merckx".**

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

Mme Céline Delforge.- Un édicule destiné à protéger les portiques installés en surface à l'entrée de la station de métro Eddy Merckx a été installé récemment.

Si sympathique que soit l'idée d'offrir un abri au nouveau dispositif de contrôle des voyageurs, son architecture est pour le moins interpellante : grillages et tôle ondulée ornée de piques en sont les principaux matériaux. Autrement dit, aucune préoccupation esthétique n'a manifestement présidé au choix du dispositif. Je ne vous épargnerai pas les réflexions qui me sont parvenues du type "on dirait un centre fermé pour réfugiés déboutés".

A-t-on recouru aux services d'un architecte pour la conception de cet édicule ? Le cas échéant, selon quelle procédure ? Quels critères ont été retenus pour l'architecte et le projet ?

Par ailleurs, toujours dans le cadre de cet aménagement, de nouveaux feux de signalisation ont été installés à la sortie de la station de métro en question. Malheureusement, le poteau du feu a été monté de telle façon que le bouton-poussoir destiné aux piétons se trouvait sur la face extérieure et donc cachée de ceux-ci.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Aan de bouw ging een volledige studie vooraf door de architect van het station, de heer Michel Cooremans. Vanwege auteursrechten en om de uniformiteit te behouden, werd de opdracht onderhands aan de heer Cooremans gegund. De stedenbouwkundige vergunning kwam er in maart 2011.*

Ik heb het gebouw nog niet gezien, maar nu hebt u me nieuwsgierig gemaakt. Ik ga zeker een kijkje nemen.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Dat moet u zeker doen. Ik hoop dat u zult maatregelen treffen om de esthetische kwaliteit van het geheel te verbeteren.*

Ik dank u voor de naam van de architect, of moet ik hem de schuldige noemen?

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
JULIE DE GROOTE**

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

**betreffende "de aanleg van de grote lanen
van het stadscentrum".**

Cela a été résolu depuis lors, me confirme-t-on. Ma question orale portera donc essentiellement sur la laideur de l'édicule.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Effectivement la question du bouton-poussoir a entre-temps été résolue.

L'intégration des édicules à la station Eddy Merckx a donné lieu à une étude architecturale complète menée par l'architecte de la station même M. Michel Cooremans.

Pour des raisons de droits d'auteur et dans un souci d'uniformité architecturale évidente, M. Cooremans s'est vu attribuer cette mission par voie de procédure négociée sans publicité.

Ce projet a ensuite été soumis à permis d'urbanisme et le permis a été délivré en mars 2011.

J'avoue que je n'ai pas vu cet édicule mais je suis maintenant intrigué et je ne manquerai pas d'aller constater par moi-même.

Mme Céline Delforge.- Je vous invite vraiment à aller voir et à prendre les mesures qui s'imposent pour améliorer la qualité visuelle de cet aménagement malheureux.

Je vous remercie pour le nom de l'architecte ou du coupable, je ne sais pas quel terme choisir.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME JULIE DE
GROOTE**

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

**concernant "l'aménagement des grands
boulevards du centre-ville".**

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (in het Frans).- *In een interview over uw projecten 2014-2015 pleit u voor de aanleg van een voetgangerszone tussen de Beurs en De Brouckère, vanuit een streven naar meer gezelligheid, levenskwaliteit, mobiliteit en handelsdynamiek.*

Onlangs beweerde u dat een project van die omvang in de bovenstad geen toekomst heeft. Nochtans hebt u ooit gezegd iets voor voetgangers te willen doen in de flessenhals Louiza en Gulden Vlies.

Welk onderscheid maakt u tussen beide projecten, die allebei betrekking hebben op supragewestelijke handelswijken in dichtbevolkte zones?

Hoe ziet de planning voor de uitvoering van het voetgangersproject op de grote lanen eruit? Hoe sluit dat project aan bij de filosofie van de regering rond stadsontwikkeling?

Hoe worden de verschillende instellingen van openbaar nut (ION's) en andere overheidspartners bij het project betrokken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb nooit gezegd dat een dergelijk project in de bovenstad geen zin heeft. Bedoelt u het overdekken van de tunnelingang?*

Mevrouw Julie de Grootte (in het Frans).- *Ik meen iets anders te hebben gelezen.*

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte.- Le projet de piétonnier sur les grands boulevards du centre-ville prend forme et je m'en réjouis. Je souhaiterais néanmoins vous interroger sur les modalités de mise en œuvre de ce piétonnier et les politiques d'accompagnement de ce futur chantier.

Dans l'interview que vous accordiez sur vos projets 2014-2015, vous dites soutenir le projet de piétonnier entre la Bourse et De Brouckère, au nom de la convivialité, de la qualité de vie, de la mobilité et de la dynamique commerciale que peut induire cette piétonnisation.

Vous êtes également intervenu récemment pour estimer qu'un projet de même envergure sur le haut de la ville n'avait pas d'avenir. Je me souviens pourtant que vous étiez fermement en faveur de piétons dans le haut de la ville, au niveau du goulet Louise ou de la Toison d'Or.

Quelle différence faites-vous entre ces deux projets de piétonnier, qui concernent tous deux des quartiers commerçants suprarégionaux dans des zones densément peuplées ?

Quel est le calendrier de mise en œuvre du projet de piétonnier sur les grands boulevards ?

Comment ce projet s'intègre-t-il dans les réflexions du gouvernement en matière de développement urbain ?

Enfin, comment les différents organismes d'intérêt public (OIP) et autres partenaires publics (logement, économie, propreté, etc.) seront-ils intégrés en termes de méthode de travail dans ce projet de piétonnier du centre-ville ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne pense avoir dit qu'un projet d'envergure dans le haut de la ville n'avait pas de sens. Vous parlez de couvrir la trémie ?

Mme Julie de Grootte.- Je crois avoir lu à propos du piétonnier des propos plus durs.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat klopt niet, ik ben voor voetgangerszones.*

Mevrouw Julie de Grootte (in het Frans).- *Des te beter!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik maak geen verschil tussen de bovenstad en de rest. Er ligt bovendien een plan ter studie voor grote voetgangerszones elders in het gewest.*

In de bovenstad komt er een groot project tussen de Naamsepoort en het Louizaplein, met inbegrip van de flessenhals.

Voorts ondersteunt het gewest ook een project van Brussel-Stad. De 'last mile logistic' voor leveringen door kleine elektrische voertuigen in plaats van grote vrachtwagens kan eveneens op onze steun rekenen.

De werken zullen van start gaan in 2016 en worden afgerond in 2018.

De voorzitter.- *Mevrouw de Grootte heeft het woord.*

Mevrouw Julie de Grootte (in het Frans).- *Mevrouw Maison stelde vorige week een vraag over de voetgangerszone in de bovenstad. Ik zal uw antwoord aandachtig lezen.*

- Het incident is gesloten.

M. Pascal Smet, ministre.- *Je n'ai rien dit à ce sujet. Je suis pour les piétons.*

Mme Julie de Grootte.- *Tant mieux !*

M. Pascal Smet, ministre.- *Il n'y a pas de différences pour ma part. Il est convenu qu'un plan soit étudié pour développer de grands piétons ailleurs dans la Région. Je ne fais donc pas de différence entre le haut de la ville et le reste.*

Un projet de grande envergure est prévu au haut de la ville entre la porte de Namur et la place Louise, incluant le goulet. La zone sera bien davantage réservée aux piétons.

Ensuite, un projet est mené par la ville de Bruxelles et soutenu par la Région. Nous allons aussi soutenir ce qui concerne le métro. Le "last mile logistic" sera aussi soutenu afin de faire les livraisons avec de petits véhicules électriques plutôt que de grands camions.

D'autres projets seront soutenus et la collaboration entre la ville et la Région fonctionne bien. Le chantier aura probablement lieu en 2016 et sera achevé en 2018.

M. le président.- *La parole est à Mme de Grootte.*

Mme Julie de Grootte.- *Mme Maison a posé une question la fois dernière sur le piétonnier du haut de la ville et je lirai attentivement votre réponse.*

- L'incident est clos.