



**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 22 FÉVRIER 2016**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 22 FEBRUARI 2016**

—

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE**INHOUD**

QUESTIONS ORALES	6	MONDELINGE VRAGEN	6
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	6	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'installation d'un téléphérique sur le plateau du Heysel".		betreffende "de plaatsing van een kabelbaan op de Heizelvlakte".	
Question orale de M. Hervé Doyen	8	Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen	8
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'installation du wi-fi sur l'ensemble du réseau de la STIB".		betreffende "de installatie van Wi-Fi op het hele MIVB-net".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	12	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	12
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'achat de nouvelles rames de métro dans le cadre de l'automatisation des lignes".		betreffende "de aankoop van nieuwe metrostellen in het kader van de automatisering van de lijnen".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	16	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	16
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les politiques menées afin de développer le covoiturage".		betreffende "het beleid ter bevordering van carpoolen".	

Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael	20	Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	20
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les conditions de circulation très dangereuses pour les motards à hauteur des travaux de la STIB avenue Adolphe Buyl".		betreffende "de voor motorrijders zeer onveilige verkeerssituatie aan de MIVB-werken aan de Adolphe Buyllaan te Elsene".	
Question orale de M. Paul Delva	21	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	21
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les infrastructures de recharge pour voitures électriques".		betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".	
Question orale jointe de Mme Carla Dejonghe,	22	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe,	22
concernant "la nouvelle étude sur l'installation de bornes de rechargement".		betreffende "de nieuwe studie naar de invoering van elektrische laadpalen".	
Question orale de M. Arnaud Pinxteren	27	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	27
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la cyclabilité de la chaussée de Wavre".		betreffende "de befietsbaarheid van de Waverssesteenweg".	
Question orale de Mme Céline Delforge	27	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	27
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les nouveaux desiderata de la Ville de Bruxelles en matière de transports publics autour du piétonnier".		betreffende "de nieuwe desiderata van de stad Brussel inzake openbaar vervoer rond de voetgangerszone".	

<p>Question orale de Mme Fatoumata Sidibé</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 politique de la STIB à l'égard des personnes transgenres".</p>	30	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Fatoumata Sidibé</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het beleid van de MIVB tegenover transgenders".</p>	30
<p>Question orale de M. Jamal Ikazban</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 légalité d'UberX".</p>	33	<p>Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de wettelijkheid van UberX".</p>	33

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

QUESTIONS ORALES

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

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 "l'installation d'un téléphérique sur le plateau du Heysel".

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le plateau du Heysel fait l'objet d'une attention particulière, tant de la part du gouvernement que de la Ville de Bruxelles et il devient de plus en plus fréquent de découvrir de nouvelles idées émanant des autorités en vue de renforcer l'attractivité de ce pôle voué à un avenir prometteur.

Cette fois, il n'est plus question du stade, ni d'une prolongation de la ligne de métro, mais de l'installation prochaine d'un téléphérique d'une longueur d'un kilomètre reliant le futur stade et son parking à l'actuelle station de métro.

L'idée a manifestement un caractère original et inattendu, car il est loin le temps de l'Exposition universelle de 1958 où l'axe Saint-Lambert/Centre expo était parcouru par de petits "œufs aériens" permettant de découvrir sans se fatiguer les merveilles de l'exposition.

Pourquoi le gouvernement actuel qui ne semble pas en manque d'idées, n'a-t-il pas envisagé de raccorder le canal au Heysel dans son vaste programme Plan canal et d'aménager une desserte

MONDELINGE VRAGEN

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

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 plaatsing van een kabelbaan op de Heizelvlakte".

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De Heizelvlakte gaat een mooie toekomst tegemoet. Zowel het gewest als de stad Brussel opperen geregeld nieuwe ideeën voor deze attractiepool.*

Ditmaal gaat het over een kabelbaan van een kilometer die het toekomstige stadion en de parking met het metrostation moet verbinden. Een origineel idee. Het is sinds de wereldtentoonstelling van 1958 geleden dat er een kabelbaan over de Heizel liep.

Het lijkt deze regering niet aan ideeën te ontbreken. Waarom overweegt ze niet om in het kader van het Kanaalplan voor een verbinding tussen het Noordstation en de Heizel over het kanaal te zorgen?

Een kabelbaan van een kilometer lang zou 8 miljoen euro kosten. Het voorstel is echter in een aantal opzichten onduidelijk en lijkt te overlappen met de herinrichting van de tramlijnen naar de Heizelvlakte.

fluviale entre le site du Heysel et la gare du Nord ?

Pour en revenir à la décision du téléphérique sur une longueur d'un kilomètre - soit un coût estimé de 8 millions d'euros -, ce projet reste assez imprécis à plusieurs égards et semble se superposer à l'annonce faite lors des discussions budgétaires quant aux aménagements envisagés sur les lignes de trams desservant le plateau du Heysel.

Selon vos dires, le prolongement du métro n'était pas d'actualité et une étude était en cours pour le prolongement des lignes de tram 3 et 7 ainsi que pour la future ligne 9 jusqu'au stade, où pourrait aussi converger la ligne De Lijn venant de Willebroek.

En conséquence, quelle serait la capacité de chaque cabine de téléphérique ? S'agit-il de modèles pouvant déplacer plus de 20 personnes ? Quelle serait donc la capacité maximale par heure que pourrait transporter ce téléphérique ?

Le système serait-il opérationnel pendant les heures normales d'exploitation comme celles de la STIB ? Enfin, cette décision entraîne-t-elle une modification du plan d'aménagement des lignes de tram 3, 7 et 9 telle que vous l'aviez annoncée tout récemment ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Voici la décision du gouvernement du 17 décembre 2012. Nous avons décidé d'une connexion téléphérique entre le Parking C et la station de métro Heysel, à la suite de la demande de la scrl Neo. Cette dernière souhaite prendre en charge cet investissement, mais aussi son exploitation.

C'est dans le cadre du développement de la zone Heysel par Neo que la question du téléphérique a été posée il y a quelque temps. Nous leur avons donné l'autorisation de développer ce projet. Ils ont commandé une étude, qui est à l'œuvre pour le moment.

La question des relations avec la STIB se posera un jour, mais ce n'est pas encore le cas. Actuellement, Neo prépare le dossier et je ne peux donc pas vous donner de réponses aux questions plus pratiques.

Volgens u is een verlenging van de metro niet aan de orde. Er zouden studies lopen over de verlenging van de tramlijnen 3 en 7 en over de toekomstige lijn 9 die tot aan het stadion zou gaan, waar ook de buslijn van De Lijn vanuit Willebroek haar eindpunt zou hebben.

Wordt het een kabelbaan met cabines voor twintig personen? Hoeveel personen kan ze maximaal per uur vervoeren?

Zou het systeem worden gebruikt tijdens de normale diensturen van de MIVB? Leidt deze beslissing tot een wijziging van het plan voor de heraanleg van de tramlijnen 3, 7 en 9 dat u onlangs bekendmaakte?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De regering besliste op 17 december 2012 als gevolg van een vraag van de cvba Neo om een kabelbaan aan te leggen tussen Parking C en het metrostation Heizel. Neo zal zowel de investering als de exploitatie voor zijn rekening nemen. Het bestelde een studie over de realisatie van de kabelbaan, die momenteel nog loopt.*

Vroeg of laat zal de samenwerking met de MIVB aan de orde zijn, maar daarvoor is het nu nog te vroeg.

De beslissing over de kabelbaan heeft geen enkele invloed op onze beslissingen over de Heizelvlakte en de tramlijnen. De plannen voor de trams zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan.

De kabelbaan en de tramlijnen hebben niets met elkaar te maken en zitten elkaar ook niet in de weg.

Toutes ces décisions n'ont aucune influence sur nos décisions concernant le site du Heysel et les lignes de tram. Nous allons prolonger la ligne 3, organiser l'arrivée de la ligne 9, relier le Parking C avec le réseau de trams, construire le dépôt de trams. Ces projets sont inclus dans le plan pluriannuel d'investissements.

Les deux ne sont pas liés. Ce sont deux projets séparés, qui ne sont pas contradictoires. Plus nous aurons de connexions, mieux ce sera, surtout en heure de pointe. Par conséquent, c'est à la société Neo de préparer ce dossier, dont elle est le principal porteur.

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Cette initiative ne vient manifestement pas de vous. Ce n'est d'ailleurs pas une surprise. L'année dernière, je vous avais demandé s'il y avait une volonté d'étudier ce mode de transport en commun à Bruxelles et vous m'aviez répondu qu'il n'y avait rien dans les cartons à ce sujet. L'article de presse m'a dès lors surpris.

Cette demande provient donc de Neo, qui va se pencher sur l'investissement et l'exploitation. Néanmoins, il serait opportun d'intégrer cet outil de transport en commun dans la future desserte du plateau du Heysel. Je suppose qu'il va être quantifié pour éviter certaines questions, notamment de gestion de concurrences éventuelles.

Ce projet a-t-il vocation à rester unique ou ce mode particulier de transport en commun, déjà employé dans d'autres villes, va-t-il être généralisé à d'autres sites afin de diversifier l'offre de transport en commun et d'exploiter des potentialités actuellement inexplorées ?

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

Hoe meer vervoersmogelijkheden hoe beter, zeker tijdens de spits.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Die kabelbaan was duidelijk niet uw idee en dat is eigenlijk geen verrassing, aangezien u vorig jaar op een vraag daarover antwoordde dat er geen plannen in die zin waren.*

De vraag komt van Neo, dat de investering en de exploitatie op zich wil nemen. Toch moeten we rekening houden met de kabelbaan als vervoermiddel naar de Heizelvlakte. Om het openbaarvervoersaanbod in zijn geheel in goede banen te leiden, zouden we toch een idee moeten krijgen van de capaciteit.

Krijgt alleen de Heizel een kabelbaan of komen er nog op andere plekken, zodat het aanbod aan openbaar vervoer diverser wordt en onbenutte mogelijkheden worden aangesproken?

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE

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

**concernant "l'installation du wi-fi sur
l'ensemble du réseau de la STIB".**

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je précise que ma question date du 9 décembre. Quelle ne fut pas ma surprise, au moment où je rédigeais une question sur l'état d'avancement de l'installation du wi-fi dans le réseau de la STIB, de tomber sur un article de presse faisant état de l'arrivée imminente du réseau sans fil gratuit dans les transports en commun.

En effet, dès 2016, les usagers devraient bénéficier progressivement du wi-fi gratuit dans le métro. Le dossier, qui doit encore faire objet d'une validation par le comité de gestion début 2016, serait "ficelé et budgété". L'article nous apprend aussi que la STIB a opté pour un système à fibre optique plutôt que pour un système 3G ou 4G tel qu'utilisé en Flandre.

Pouvez-vous nous détailler les éléments qui vous ont amené à opter pour le système à fibre optique ? Les utilisateurs devront-ils passer par une inscription préalable pour accéder au wi-fi, comme c'est le cas pour Urbizone, ou la connexion sera-t-elle automatique, comme dans la plupart des pays étrangers ? Pouvez-vous nous détailler la mise en œuvre technique du projet ? Où devront être installés les boîtiers wi-fi : dans chaque station, chaque métro, chaque rame ?

En février 2015, vous indiquiez que la STIB avait réalisé une étude préliminaire sur la faisabilité et les dépenses nécessaires pour équiper les arrêts de surface, le métro et les véhicules. Quelles informations sont-elles à retenir de cette étude ?

Le groupe de travail mis en place avec la STIB, le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) et Irisnet a-t-il permis d'élaborer un plan de déploiement sur plusieurs années ? Disposez-vous d'un agenda précis de l'installation du wi-fi par station et ligne de métro ? Les stations de prémétro sont-elles également concernées par le projet ?

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

**betreffende "de installatie van Wi-Fi op het
hele MIVB-net".**

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Mijn vraag dateert van 9 december. Op het moment dat ik ze opstelde, las ik tot mijn verbazing in de krant dat het openbaar vervoer binnenkort wordt uitgerust met draadloos internet.*

Vanaf 2016 zullen de passagiers in de metro blijkbaar geleidelijk gebruik kunnen maken van gratis wifi. Het dossier moet begin 2016 nog worden goedgekeurd door het beheercomité. Volgens het artikel zou de MIVB gekozen hebben voor een systeem met optische vezel, eerder dan voor 3G of 4G, zoals in Vlaanderen.

Waarom hebt u daarvoor gekozen? Moeten de gebruikers zich eerst inschrijven, of verloopt de aansluiting automatisch, zoals in de meeste andere landen? Hoe verloopt de technische uitvoering van het project? Waar komen de wifi-boxen: in elk station, elke metro, elk rijstel?

In februari 2015 deelde u mee dat de MIVB een voorafgaande studie had gemaakt over de uitvoerbaarheid en de kosten om de bovengrondse haltes, metro en rijstelen met wifi uit te rusten. Welke informatie is daaruit naar voren gekomen?

Er werd een werkgroep met vertegenwoordigers van de MIVB, het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) en Irisnet opgericht. Heeft die een meerjarenplan opgesteld? Beschikt u over een precies tijdschema voor de installatie van wifi per station en per metrolijn? Gaat het ook om de premetrostations?

Volgens het huidige regeerakkoord worden ook de bovengrondse haltes met wifi uitgerust. Hoe staat het met dat gedeelte van het project? Wat zijn de volgende stappen in de installatie van wifi op het MIVB-netwerk, gelet op de vertraging die we al hebben opgelopen? Bent u nog steeds van plan om ook bussen en trams met wifi uit te rusten?

L'actuel accord de gouvernement prévoit également la mise en œuvre du wi-fi gratuit aux arrêts en surface. Quel est l'état d'avancement de cette partie du projet ? Étant donné notre retard pris en la matière, quelles seront les prochaines étapes en vue d'une installation sur l'ensemble du réseau STIB ? Avez-vous toujours l'intention de développer le réseau wi-fi dans les trams et les bus ?

Il me semble en outre avoir lu la semaine dernière dans la presse qu'il y avait un peu de rebuffade à l'encontre de ce projet. En effet, d'aucuns, dont une association, demanderaient des zones sans wi-fi, ou à tout le moins protégées des ondes, pour des raisons de santé publique. Êtes-vous au courant ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le plan de déploiement du wi-fi dans les stations de métro est en cours d'élaboration. Il sera prêt dans quelques semaines. L'option relative à la fibre optique a été retenue, car elle est disponible là où le réseau de wi-fi sera exploité.

Le plan actuel concerne uniquement une infrastructure wi-fi fixe qui sera disponible sur les quais et mezzanines des stations de métro et non dans les véhicules. En effet, la STIB prétend que c'est compliqué à installer dans les rames et que la technologie n'est pas encore assez performante. La STIB invoque aussi d'autres raisons comme l'insatisfaction potentielle des clients qui attendent un réseau de wi-fi d'aussi bonne qualité qu'à leur domicile, ce qui ne sera pas le cas.

La fibre optique est la solution la moins chère. C'est pourquoi j'étais d'accord pour que la STIB se concentre dans une première phase sur l'installation du wi-fi uniquement dans les stations de métro. Une partie sera équipée cette année - le choix des stations est en cours - et le reste l'année prochaine.

Le réseau en surface aux arrêts sera couvert en partenariat avec Urbizone, qui gère le wi-fi dans l'espace public. C'est plus compliqué à installer que dans les stations de métro et cela demande plus de temps et de concertation avec les communes. Il y a le projet d'équiper les bus avec le wi-fi, mais il n'y a encore rien de concret.

La ville de Göteborg a lancé un bus électrique et

Naar verluidt was er ook enige weerstand tegen het project, zo zou een vereniging om gezondheidsredenen hebben aangedrongen op wifi-vrije zones. Bent u daarvan op de hoogte?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het plan om metrostations met wifi uit te rusten zal over een paar weken worden afgewerkt. Er werd gekozen voor optische vezel omdat die beschikbaar is waar het netwerk zal worden aangelegd.*

Het huidige plan houdt uitsluitend verband met een wifi-net op de perrons en tussenverdiepingen van de metrostations, en niet in de voertuigen. Volgens de MIVB staat de technologie daarvoor nog niet op punt. Als er een netwerk wordt aangeboden, moet het ook voldoen aan de verwachtingen van de gebruikers.

Optische vezel is ook minder duur. Daarom was ik het ermee eens dat de MIVB in eerste instantie alleen de metrostations met wifi zou uitrusten. Een deel is dit jaar aan de beurt, de rest volgend jaar.

De bovengrondse haltes worden uitgerust in samenwerking met Urbizone. Dat ligt complexer dan de metrostations, en het vraagt ook meer tijd en overleg met de gemeenten. Er zijn plannen om ook bussen uit te rusten met wifi, maar die zijn nog niet concreet.

Een van de grote voordelen van elektrische bussen is dat ze uitgerust zijn met wifi en dat jongeren er makkelijk hun telefoon kunnen opladen. De MIVB moet nieuwe bussen bestellen, en ik heb dan ook gevraagd of ze met laadpunten kunnen worden uitgerust. Blijkbaar kan dat jongeren ertoe aanzetten de bus te nemen!

une des raisons de son grand succès est son équipement wi-fi et le fait que les jeunes peuvent y charger leur téléphone. La STIB doit commander des nouveaux bus et j'ai donc demandé si cette option de recharge de téléphone pouvait y être intégrée. On m'a dit que des jeunes Suédois qui n'utilisaient pas les transports en commun jadis, prennent maintenant le bus depuis que Göteborg a lancé ses nouveaux modèles ! C'est surprenant.

Après la première phase d'installation du wi-fi dans les stations de métro, la STIB va se concentrer sur sa nouvelle mission, qui consiste à entrer dans l'âge de l'"open data". Normalement, les données seront mises à disposition des développeurs d'applications dès cette année.

La prochaine phase sera plus compliquée et nécessitera des concertations, l'espace public n'étant pas toujours géré par la Région.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Le wi-fi dans les stations de métro ne sera donc pas intégré au réseau Urbizone ?

M. Pascal Smet, ministre.- Si, il le sera, ce qui permettra aux utilisateurs d'Urbizone de bénéficier de la couverture offerte par la STIB.

M. Hervé Doyen (cdH).- Le système Urbizone est un peu dépassé par rapport aux services wi-fi offerts en de nombreux endroits : il faut s'inscrire, retenir un mot de passe,... Je suis inscrit sur Urbizone et j'oublie toujours mon mot de passe. Pour les jeunes générations, très connectées, c'est un peu rétrograde.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez raison. J'interpellerai Mme Debaets sur la question.

M. Hervé Doyen (cdH).- Les informaticiens forment un monde à part. Ils sont parfois têtus sur certains points. Le succès des transports publics dans certaines villes est aussi lié au déploiement des nouvelles technologies. J'y vois un bon moyen de ramener les jeunes vers ces moyens de transport.

- *L'incident est clos.*

Als er in de metrostations een wifinetwerk beschikbaar is, zal de MIVB ook gaandeweg gegevens aanbieden via apps. De ontwikkeling daarvan start dit jaar.

Voor de volgende, complexere fase is overleg nodig, aangezien het gewest niet overal de openbare ruimte beheert.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Wordt het wifinetwerk in de metrostations niet geïntegreerd in Urbizone?*

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

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Urbizone is verouderd: je moet je aanmelden, een wachtwoord onthouden... Jongeren vinden dat ouderwets.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat klopt, ik zal mevrouw Debaets daarover interpellieren.*

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Informatici zijn soms wat koppig. In sommige steden kent het openbaar vervoer succes dankzij de ontplooiing van nieuwe technologieën. Op die manier kunnen we jongeren het openbaar vervoer doen gebruiken.*

- *Het incident is gesloten.*

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'achat de nouvelles rames de métro dans le cadre de l'automatisation des lignes".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En juin dernier, vous aviez annoncé que nous n'étions plus dans un scénario d'automatisation rapide et complète des lignes de métro 1 et 5. Il y aurait, dans un premier temps, une nouvelle signalisation automatique Communication Based Train Control (CBTC). Ce nouveau système de contrôle automatique du trafic permettrait de faire passer les fréquences des rames à 2 minutes, un objectif qui devait être atteint en 2018. De plus, il faudra attendre 2023 afin d'atteindre 1 minute 30, qui était l'objectif final initialement prévu pour l'année 2020.

Récemment, j'ai appris que la STIB procéderait cette année au choix du fournisseur quant à l'automatisation future du métro. Quelque 22 rames seraient concernées par cet investissement, qui permet de répondre à l'augmentation de la fréquence des lignes 1 et 5.

Néanmoins, je m'interroge quant au cahier des charges qui sera établi dans le cadre de cet investissement. En effet, ce dernier va permettre de répondre à la signalisation CBTC mais, sachant que l'automatisation complète des lignes 1 et 5 aurait lieu en 2023, je m'interroge quant à sa pérennité.

Lesdites rames auront-elles les caractéristiques techniques permettant de répondre à l'automatisation complète prévue en 2023 ? Autrement dit, a-t-on la certitude que le matériel qui va être acheté cette année et qui sera destiné à être utilisé dans le cadre de la semi-automatisation pourra l'être également dans le cadre d'une automatisation complète ?

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 aankoop van nieuwe metrostellen in het kader van de automatisering van de lijnen".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *In juni 2015 kondigde u aan dat de snelle en volledige automatisering van metrolijnen 1 en 5 er voorlopig niet komt. In eerste instantie zou er een nieuw automatisch signalisatiesysteem komen, namelijk Communication Based Train Control (CBTC). Met dat nieuwe systeem kan de frequentie op het netwerk tegen 2018 worden verhoogd tot een metrotrein om de twee minuten. Pas in 2023 kan er om de anderhalve minuut een metrotrein rijden.*

Onlangs vernam ik dat de MIVB dit jaar een leverancier zou kiezen voor de halfautomatische metrostellen. Het zou gaan om 22 stuks, waarmee de frequentie op lijnen 1 en 5 verhoogd kan worden.

Ik vraag me af hoe het zit met het bestek voor de investering. De metrostellen zullen immers werken met het CBTC-systeem, maar aangezien lijnen 1 en 5 in 2023 volledig geautomatiseerd worden, vraag ik me af of het wel een toekomstgerichte investering is.

Is de technische uitrusting van de nieuwe metrostellen van dien aard dat ze vanaf 2023 ook volledig automatisch zullen kunnen rijden? Bent u er met andere woorden zeker van dat ze niet alleen de komende jaren bruikbaar blijven?

Waar worden de nieuwe metrostellen bewaard in afwachting van hun ingebruikname? Worden ze onmiddellijk ingezet?

Wanneer zal het nieuwe signalisatiesysteem operationeel zijn? Wordt het tegelijkertijd op lijnen 1 en 5 geïnstalleerd? Kunt u een precieze

Où seront entreposées ces nouvelles rames avant leur mise en exploitation ? Seront-elles utilisées immédiatement ?

Quel est le calendrier retenu quant à la mise en place de la nouvelle signalétique ? Cette dernière se fera-t-elle concomitamment sur les lignes 1 et 5 ? Pouvez-vous me donner un calendrier précis quant à l'effectivité de la semi-automatisation ?

Pouvez-vous confirmer les échéances de 2023 quant à l'automatisation complète des lignes 1 et 5, et celle de 2025 pour ce qui concerne le métro nord ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les nouvelles rames de métro qui seront commandées auront les caractéristiques techniques nécessaires permettant d'éventuellement répondre en temps utile à l'automatisation complète d'une ligne de métro. Cela s'appelle mener une politique prévoyante.

L'attribution de marchés pour l'acquisition de nouveau matériel roulant pour l'exploitation du métro se fera sous la forme d'un contrat-cadre, qui permettra à la STIB d'exploiter à travers des commandes successives jusqu'à environ 90 trains. Tous pourront être exploités, soit en mode semi-automatique, soit en mode automatique, conformément à la décision du gouvernement bruxellois du 22 octobre 2015 concernant la modernisation du métro.

Il est par ailleurs prévu de créer un tronçon de démonstration sur les lignes 1 et 5, qui permettra à la STIB de faire valider le bon fonctionnement et la performance de ces nouvelles rames en mode automatisé. À nouveau, il s'agit d'une politique prévoyante.

La première commande de ce contrat-cadre porte sur 43 rames de métro livrables en deux tranches. La première tranche de 22 rames est prévue pour une exploitation sur les lignes 1 et 5, afin d'en augmenter l'offre et d'en accroître la capacité de transport.

Le budget total inscrit dans le plan pluriannuel d'investissements pour les 43 rames est de 365 millions d'euros. Ces nouvelles rames seront

planning voor de gedeeltelijke automatisering geven?

Bevestigt u dat de volledige automatisering van lijnen 1 en 5 tegen 2023 en die van de nieuwe metrolijn naar het noorden van het gewest tegen 2025 een feit zal zijn?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *De nieuwe metrostellen zullen metertijd ook volautomatisch kunnen rijden. Dat heet vooruitziend beleid.*

De aankoop van nieuw rollend materieel gebeurt met een kadercontract, waardoor de MIVB meerdere opeenvolgende bestellingen kan plaatsen voor in totaal ongeveer 90 metrostellen, die allemaal kunnen worden ingezet om half-automatisch of automatisch te rijden.

Er komt bovendien een testtraject voor lijnen 1 en 5, waarop de MIVB de automatische werking van de nieuwe stellen kan testen. Ook dat is vooruitzien.

De eerste bestelling van het kadercontract gaat over 43 metrostellen die in twee fasen worden geleverd. De eerste 22 stellen worden ingezet om het aanbod en de capaciteit op lijnen 1 en 5 te verhogen.

Het totale budget voor het meerjareninvesteringsplan met betrekking tot de 43 stellen bedraagt 365 miljoen euro. De nieuwe stellen worden in metroremise Erasmus gestald en onderhouden. De bouw van de remise gaat dit jaar van start.

Het huidige veiligheidssysteem wordt uiterlijk in 2020 vervangen door een nieuw CBTC-systeem. Dat gebeurt in een keer op het gemeenschappelijke traject van lijn 1 en 5, want beide systemen kunnen niet tegelijkertijd op hetzelfde traject actief zijn. Buiten het gemeenschappelijke traject wordt het

entreposées et entretenues dans le dépôt de métro Erasme, dont la construction débute cette année.

Il est prévu que la signalisation de sécurité actuelle soit remplacée par une nouvelle signalisation de sécurité, de type Communication Based Train Control (CBTC), au plus tard en 2020.

L'installation et la mise en service se feront de façon concomitante sur le tronçon commun des lignes 1 et 5, car les deux systèmes de signalisation sont mutuellement exclusifs sur un même morceau de ligne. La mise en œuvre sur les antennes, soit en dehors du tronçon commun, se fera de façon séquentielle. Durant cette phase de migration séquentielle, une partie du métro sera exploitée sous la nouvelle signalisation de sécurité, tandis que l'autre utilisera l'ancien système.

La décision du gouvernement du 22 octobre 2015 concernant la modernisation du métro ne donne plus d'échéance fixe pour l'automatisation des lignes 1 et 5. Celle-ci dépendra d'une décision ultérieure du gouvernement bruxellois, probablement après les prochaines élections.

Concernant le métro Bordet-Albert, le gouvernement a pris acte, le 26 mars 2015, de l'exploitation en métro automatique du tronçon reliant Bordet à Albert en 2024. Néanmoins, la décision définitive doit encore être prise à cet égard.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'aimerais vous poser quelques questions supplémentaires. Vous nous parlez de 22 rames pour 2018.

(Protestations de M. Smet)

J'ai déduit de votre réponse qu'il s'agissait de cette date-là, car c'est le moment que vous annoncez pour la semi-automatisation. Vous n'avez pas été très clair à ce sujet...

M. Pascal Smet, ministre.- De nouvelles rames sont nécessaires et nous y travaillons. Le processus - incluant entre autres la préparation du cahier des charges - suit son cours et je ne peux rien vous dire de plus actuellement.

systeem stelselmatig uitgebreid. Tijdens de uitbreidingsfase rijdt de metro deels met het nieuwe veiligheidssysteem en deels met het oude.

Op 22 oktober 2015 besliste de regering om de deadline voor automatisering van lijn 1 en 5 op te geven. De Brusselse regering stelt de beslissing over de volledige automatisering vermoedelijk uit tot na de volgende gewestverkiezingen.

Over de automatisering van de premetro van Bordet naar Albert is nog geen definitieve beslissing genomen, al verklaarde de regering op 26 maart 2015 wel al dat het de bedoeling is dat die automatisering er tegen 2024 komt.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik heb nog enkele bijkomende vragen. U hebt het over 22 stellen tegen 2018.*

(Protest van de heer Smet)

Dat leid ik af uit de planning die u gaf inzake de gedeeltelijke automatisering van de metro. U was daar niet heel erg duidelijk over.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het aankoopproces loopt. Ik kan u er momenteel niet meer over zeggen.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Si j'ai bien compris, nous disposerons d'une première salve de 22 rames dans un premier temps, qui pourront être utilisées dans le cadre d'une semi-automatisation...

M. Pascal Smet, ministre.- C'est exact.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- 21 rames supplémentaires arriveront par la suite dans le cadre d'une automatisation complète. C'est bien cela ?

M. Pascal Smet, ministre.- Éventuellement. Les rames dont nous allons faire l'acquisition peuvent fonctionner selon les deux modes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ces rames sont en quelque sorte hybrides, puisqu'elles pourront s'adapter à un système puis à un autre.

Souvent, les modèles hybrides doivent pouvoir s'adapter et ne sont donc peut-être pas de la même solidité optimale que les rames dédiées à un type de système, celui de l'automatisation par exemple. C'est à vous de me rassurer en la matière.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, c'est le rôle des ingénieurs.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- À partir du moment où nous disposons de rames achetées dans un premier temps et conçues pour la semi-automatisation, cela ne coûterait-il pas un argent fou que de les adapter afin de les utiliser de façon optimale, une fois l'automatisation en vigueur ?

En tant que bon gestionnaire, il s'agit de questions très logiques à se poser.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est évidemment les questions que nous nous sommes posées. Mais il nous faut attendre les résultats du cahier des charges et les instructions. Je ne suis pas en mesure de faire des déclarations pour le moment.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Très bien. Nous reviendrons donc sur cette question plus tard.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Als ik het goed begrepen heb, worden er in een eerste fase 22 halfautomatische metrostellen geleverd.*

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Vervolgens worden er 21 extra stellen geleverd die allemaal volledig automatisch zullen kunnen rijden, of niet?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Misschien. De stellen die we kopen, zullen zowel halfautomatisch als volledig automatisch kunnen rijden.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Het zijn dus in zekere zin hybride stellen. Vaak levert dat omschakelingsproblemen op die niet bestaan bij stellen die maar voor één systeem bedoeld zijn. Kunt u me geruststellen dat er geen problemen zullen rijzen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Nee, dat moeten de ingenieurs doen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Zal het niet enorm veel kosten om de semiautomatische stellen aan te passen voor een volledig automatisch netwerk?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Die vragen hebben we natuurlijk ook gesteld, maar we moeten wachten op de offertes. Ik kan daar momenteel niet meer over zeggen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *We zullen er later op terugkomen.*

- *Het incident is gesloten.*

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 "les politiques menées afin de développer le covoiturage".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Alors que l'on considère qu'à peine 20% des voitures en circulation embarquent plus d'un passager, le développement du covoiturage peut être une piste à suivre pour diminuer la congestion automobile et doit constituer, selon nous, une priorité du gouvernement.

À cet égard, en juillet dernier, alors que je vous interrogeais sur les politiques menées en matière de covoiturage, vous m'aviez parlé d'une application du type de Tinder pour le covoiturage. Vous aviez également annoncé que l'asbl Taxistop allait lancer une application smartphone dynamique au mois de septembre.

À cet égard, en septembre dernier, votre homologue wallon a lancé l'application de covoiturage ComOn, en collaboration avec Taxistop. S'agit-il bien de l'application à laquelle vous faisiez référence ? Quand je m'y connecte, j'ai un peu de mal à trouver du covoiturage sur Bruxelles. De plus, il existe en Wallonie 1.400 places de stationnement, réparties sur 30 sites, dédiées au covoiturage.

Quelles politiques de communication des avantages socio-économiques du covoiturage ont-elles été menées en 2015 ? Quelles sont celles que vous allez défendre en 2016 ? Avez-vous prévu de promouvoir l'application ComOn ? Si oui, comment ? Par quel canal ? Les données du site carpool.be sont-elles intégrées dans l'application ComOn ?

Avez-vous retenu la possibilité de mener une étude portant sur le covoiturage en Région bruxelloise ? Si non, pourquoi ? Avez-vous prévu de créer des

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 "het beleid ter bevordering van carpoolen".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Aangezien amper 20% van de wagens meer dan een passagier vervoert, zou de regering volop moeten inzetten op carpoolen om de autodruk te doen afnemen.*

In juli 2015 had u het over een app voor carpooling die enigszins vergelijkbaar is met Tinder. U kondigde eveneens aan dat de vzw Taxistop tegen september een app voor smartphones zou ontwikkelen.

In september 2015 heeft uw Waalse collega de carpool-app ComOn gecreëerd, in samenwerking met Taxistop. Is dat de app waar u naar verwees? Toen ik die testte, had ik moeite om iets over autodelen in Brussel te vinden, terwijl er in Wallonië 1.400 carpoolplaatsen zijn, verdeeld over 30 locaties.

Op welke manier hebt u in 2015 de sociaal-economische voordelen van carpooling gepromoot? Welke bewustmakingsacties zult u in 2016 voeren? Zult u de app ComOn steunen? Zijn de gegevens van carpool.be in de app ComOn opgenomen?

Overweegt u een studie over carpoolen in Brussel? Zult u carpoolplaatsen creëren?

places de stationnement dédiées au covoiturage ?
Si non, pourquoi ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Soyons avant tout certains de parler de la même chose : le covoiturage ou "carpooling" est le fait qu'un navetteur qui vient de la périphérie vers Bruxelles chaque matin et retourne chaque soir partage sa voiture avec une autre personne. Cela n'a pas beaucoup de sens en milieu urbain, et c'est malaisé. Il s'agit alors plutôt de "carsharing", dont le covoiturage est l'une des formes. J'entends votre question au sens de covoiturage pour les navetteurs, puisque vous faites référence à ComOn.

La Région Bruxelloise subventionne Taxistop pour la promotion du covoiturage dans les entreprises bruxelloises. L'encadrement de ces entreprises implique également d'améliorer les indicateurs pour quantifier le covoiturage et l'outil fiscal dans le cadre de notre politique relative aux déplacements du personnel des entreprises.

Les entreprises bruxelloises peuvent également s'inscrire sur le site carpool.be, géré par Taxistop. J'ai demandé à mon cabinet de réaliser un premier rapport interne sur ce qui existe. Vous avez certainement lu les interviews que j'ai données à ce sujet.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il m'arrive de les lire !

M. Pascal Smet, ministre.- Il nous faut une application Tinder pour le covoiturage. Les trajets du matin ne posent guère de problèmes, car les gens partent généralement à la même heure. Les retours, par contre, avec des horaires plus variables, sont plus difficiles à organiser. L'utilisation des smartphones devrait simplifier les choses. Notre appel a été entendu, puisque des entreprises me contactent pour œuvrer en ce sens.

Ce matin, nous avons tenu une réunion à mon cabinet, que je qualifierais d'historique, car tous les ministres de la mobilité étaient présents. Nous y avons abordé la question de l'accessibilité dans et autour de Bruxelles et nous avons décidé de créer un groupe de travail sur le covoiturage, réunissant les trois Régions et l'État fédéral. Il abordera divers

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ten eerste moeten we er zeker van zijn dat we allebei hetzelfde bedoelen met carpooling, namelijk het fenomeen waarbij pendelaars samen met een andere persoon in hun wagen naar Brussel rijden. Als de verplaatsing in de stad zelf gebeurt, hebben we het veeleer over 'carsharing'. Uw vraag gaat over pendelaars, want u verwees naar ComOn.*

Het Brussels Gewest subsidieert Taxistop om carpooling te promoten in de Brusselse bedrijven. Brusselse bedrijven kunnen zich ook inschrijven op de website carpool.be, die door Taxistop wordt beheerd.

Ik heb mijn kabinet gevraagd om een eerste intern rapport op te stellen over de bestaande carpoolinitiatieven. U hebt ongetwijfeld de interviews gelezen die ik hierover heb gegeven.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij hebben inderdaad een carpool-app nodig die enigszins vergelijkbaar is met Tinder. 's Ochtends is er meestal geen probleem omdat de mensen doorgaans ongeveer rond hetzelfde uur vertrekken. 's Avonds is carpoolen moeilijker te organiseren omdat niet iedereen op hetzelfde uur stopt met werken. Een app zou de situatie zeker vergemakkelijken. Enkele bedrijven hebben mij ondertussen gecontacteerd om daar werk van te maken.*

Vanochtend heeft op mijn kabinet een historische vergadering plaatsgevonden met alle Belgische ministers van mobiliteit. Wij hebben beslist om een werkgroep rond carpooling op te richten die zich over verschillende punten zal buigen, zoals fiscale

points, comme les incitants fiscaux, les applications informatiques et les voies réservées aux véhicules à occupation multiple (high occupancy vehicle lanes) sur les autoroutes.

Nous n'avons pas prévu de budget spécifique à cette fin, parce qu'il est inclus dans le budget de promotion de Taxistop.

Je connais l'application ComOn. Des réunions entre le cabinet du ministre wallon de la Mobilité et le mien sont organisées à ce sujet. Le groupe de travail qui a été créé va s'en occuper. Grâce aux études, nous savons plus ou moins ce qu'il faut faire.

Concernant les places de stationnement dédiées au covoiturage en Région bruxelloise, c'est plus compliqué. Ces places doivent en effet être prévues en Flandre et en Wallonie, et pas chez nous. Quant à nous, nous allons créer 8.500 places de dissuasion aux terminus des lignes de métro (Parking C, Stalle, Kraainem, Ceria). Une programmation est prévue pour 2020-2021, mais ces places ne sont pas prévues pour le covoiturage proprement dit.

Je terminerai en disant que ce dossier est important et que nous allons y travailler.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- L'application dont vous parliez et que vous alliez mettre en place au mois de septembre, ce n'est pas ComOn ? L'objectif n'est-il pas d'amener ComOn à Bruxelles ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons introduire ComOn à Bruxelles, mais à l'époque, j'avais lancé un appel général. Je vais envoyer à la commission la carte parue ce matin dans De Tijd, ainsi que la note donnée aux ministres ce matin.

La carte montre, commune par commune, d'où viennent les navetteurs en Belgique. On situe Bruxelles, le Brabant flamand et le Brabant wallon, et on voit immédiatement le problème : près de 400.000 navetteurs viennent dans la capitale, dont 230.000 en voiture individuelle. Ce sont eux qui

gunstmaatregelen, apps en speciale rijstroken op de autosnelwegen voor voertuigen met meerdere personen aan boord (zogenaamde 'high occupancy vehicle lanes').

Wij hebben geen specifieke middelen vrijgemaakt. Het promotiebudget van Taxistop moet volstaan.

De werkgroep zal zich ook buigen over de app ComOn. Dankzij de studies weten we min of meer wat we moeten doen.

Carpoolparkings moeten in Wallonië en Vlaanderen worden gecreëerd, niet in Brussel. Wij zullen wel 8.500 overstapparkerplaatsen creëren aan de eindhaltes van de metrolijnen (parking C, Stalle, Kraainem en Coovi), maar die zijn niet bedoeld voor carpooling.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *U hebt het dus over een andere app dan ComOn? Is het dan niet de bedoeling om ComOn uit te breiden naar Brussel?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij zullen ComOn in Brussel invoeren, maar indertijd had ik een algemene oproep gedaan. Ik zal de commissie de kaart bezorgen die deze ochtend in De Tijd is gepubliceerd, alsook de nota die ik vanochtend aan de ministers heb bezorgd.*

Op die kaart staat voor elke afzonderlijke gemeente waar de pendelaars vandaan komen. Zo blijkt dat ongeveer 400.000 pendelaars naar de hoofdstad komen, waarvan 230.000 met hun personenwagen. Het zijn die pendelaars die de

provoquent les problèmes de mobilité à Bruxelles, et non les Bruxellois ou le gouvernement régional.

Il y a encore des gens pour croire que c'est de notre faute, mais il faut arrêter avec ces bêtises ! Lorsqu'on analyse cette situation, on voit que 230.000 ou 250.000 navetteurs viennent seuls en voiture à Bruxelles. La somme de tous ces choix individuels, c'est l'embouteillage.

On peut prévoir les alternatives : le train, l'adaptation de la fiscalité fédérale. Je ne parle pas du gouvernement fédéral actuel, car il s'agit d'une responsabilité collective sur 30 ans. Le résultat de cette politique est clair : les gens utilisent les voitures de société. Ces choix guident les décisions de vivre en ville ou à la campagne. Par ailleurs, le RER manque toujours à l'appel.

Ces trois points, principalement, sont à la base des problèmes que nous connaissons à Bruxelles. Le covoiturage peut les résoudre. En été par exemple, lorsque de nombreuses personnes sont en vacances, il y a beaucoup moins de voitures en circulation. Ainsi, si 20% des navetteurs faisaient du covoiturage, nos problèmes de mobilité seraient résolus !

Par conséquent, il nous faut parfois pouvoir raisonner en dehors des cadres actuellement en place. Je suis content que votre question m'amène à en parler : le covoiturage est ma priorité mais, ici encore, nous avons besoin du soutien de la Flandre, de la Wallonie et de l'État fédéral pour régler la situation. Seule, Bruxelles ne pourra pas le faire.

En effet, la Wallonie a demandé à juste titre que l'on mette en place des stimuli fiscaux pour encourager le covoiturage. Le Belge a besoin de compensation financière pour faire un pas en avant !

Les navetteurs sont évidemment les bienvenus, également pour rester à Bruxelles ! Pour ma part, cela fait vingt ans que j'y habite !

(Sourires)

- *L'incident est clos.*

mobilitieitsproblemen in Brussel veroorzaken, niet de Brusselaars of de gewestregering. Er zijn nog mensen die geloven dat het mobiliteitsinfarct onze fout is, maar dat is complete onzin. Het is de individuele keuze van die 230.000 pendelaars die tot files leidt!

Een tweede probleem is de federale fiscaliteit, waardoor bedrijfswagens worden bevoordeeld. Wij zouden daar verandering in moeten brengen. Het heeft evenwel geen zin om de huidige federale regering met de vinger te wijzen. Het gaat om een collectieve verantwoordelijkheid van de afgelopen 30 jaar.

Nog een probleem is dat het gewestelijk expresnet (GEN) nog steeds niet operationeel is.

Als 20% van de pendelaars die met de auto naar het werk komen, zouden carpoolen, zouden onze mobiliteitsproblemen opgelost zijn. Carpoolen is dus een prioriteit, maar wij hebben daarvoor de steun van Vlaanderen, Wallonië en de federale overheid nodig.

Wallonië vraagt terecht dat we fiscale steunmaatregelen ontwikkelen om carpooling te stimuleren. Als je de Belgen een duwtje in de rug wilt geven, moet er altijd geld tegenover staan!

Pendelaars die zich in Brussel willen vestigen, zijn uiteraard ook welkom. Zelf woon ik hier al twintig jaar!

(Vrolijkheid)

- *Het incident is gesloten.*

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

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

**concernant "les conditions de circulation
très dangereuses pour les motards à hauteur
des travaux de la STIB avenue Adolphe
Buyl".**

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

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais)*.- *La STIB aménage un site propre pour les trams le long de l'avenue Adolphe Buyl à Ixelles. Ce site propre est surélevé sur certains tronçons et revient au même niveau que le reste de la voirie aux croisements. La voie du tram est délimitée par de hautes bordures très peu visibles, surtout la nuit. Quatre accidents graves impliquant des motos ont déjà été recensés en janvier.*

J'ai récemment déposé au parlement une proposition visant à tenir davantage compte des motards lors de ce type de travaux. Malheureusement, ma proposition a été rejetée.

Étant donné ces accidents, a-t-on adapté, ou va-t-on adapter l'aménagement de la voie de tram, en particulier les hautes bordures et leur très mauvaise visibilité la nuit ?

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

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

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

**betreffende "de voor motorrijders zeer
onveilige verkeerssituatie aan de MIVB-
werken aan de Adolphe Buyllaan te
Elsene".**

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Aan de Adolphe Buyllaan in Elsene voert de MIVB werken uit. De tram krijgt er een eigen bedding, maar die ligt op bepaalde stukken hoger dan de rest van de rijweg en bij dwarsstraten dan weer op hetzelfde niveau. De trambaan wordt afgebakend door hoge borduurstenen en daar is een veiligheidsprobleem mee. De niveaoverschillen zijn onduidelijk. Zeker 's nachts zijn de hoge borduurstenen zeer slecht zichtbaar. Daardoor kwamen in januari al vier motorrijders zwaar ten val.

Wanneer de trambedding in gebruik zal worden genomen, zal het probleem alleen maar groter worden. Wanneer een motorrijder bijvoorbeeld moet uitwijken voor een dubbel geparkeerde wagen, tegen de borduurstenen terechtkomt en valt, dreigt hij overreden te worden door een aankomende tram.

Onlangs diende ik in het parlement nog een voorstel in om bij dit soort van werkzaamheden meer rekening te houden met motorrijders. Het voorstel werd helaas weggestemd. Veiligheid voor motorrijders blijkt onbelangrijk te zijn.

Zijn er in het licht van de reeds gebeurde ongelukken, aanpassingen gebeurd of zullen die gebeuren aan de aanleg van de trambaan en meer concreet aan de hoge borduurstenen en de zeer slechte zichtbaarheid ervan bij nacht?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'aménagement du site spécial franchissable sur l'avenue Adolphe Buyl est effectué conformément au permis d'urbanisme. Le chantier étant toujours en cours, la signalisation définitive ne peut pas encore être placée. En concertation avec la commune d'Ixelles et la police locale, il fut procédé, le 21 janvier 2016, aux marquages nécessaires, à savoir une ligne jaune discontinue de part et d'autre du site surélevé afin d'attirer l'attention de tous les usagers de la route sur la situation provisoire.*

J'ai également demandé à la STIB d'examiner la possibilité de placer des cellules photovoltaïques sur les bordures.

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

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Savez-vous s'il y a eu d'autres accidents depuis l'application des marquages ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Pas à ma connaissance.*

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *J'espère que l'on mise au maximum sur les mesures améliorant la sécurité.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

De heer Pascal Smet, minister.- De aanleg van de bijzondere overrijdbare bedding op de Adolphe Buyllaan gebeurt conform de stedenbouwkundige vergunning. Momenteel is de werf nog aan de gang en kan de definitieve signalisatie nog niet worden aangebracht. In overleg met de gemeente Elsene en met de lokale politie werden op donderdag 21 januari 2016 de nodige markeringen aangebracht, meer bepaald een gele onderbroken streep aan weerszijden van de verhoogde bedding om zo de aandacht van alle weggebruikers te vestigen op de tijdelijke situatie. Uw vraag dateerde van daarvoor.

Ik heb aan de MIVB ook gevraagd of het niet mogelijk is om fotovoltäische batterijen of cellen aan de stoepanden te plaatsen. Die mogelijkheid wordt momenteel onderzocht. De MIVB gaat ook na hoe ze stevig vastgemaakt kunnen worden, want dergelijke batterijen werden ook op de Charleroisesteenweg geplaatst en die zijn allemaal gestolen.

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Ik ben blij dat de veiligheid blijkbaar toch een bekommernis is en dat er maatregelen worden genomen om die te verbeteren. Weet u of er nog andere ongevallen zijn gebeurd na het aanbrengen van de markeringen?

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn mij geen ongelukken gemeld, maar dat wil niet zeggen dat er geen meer zijn geweest.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Ik hoop dat er maximaal wordt ingezet op maatregelen die de veiligheid verbeteren.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

concernant "les infrastructures de recharge pour voitures électriques".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,

concernant "la nouvelle étude sur l'installation de bornes de rechargement".

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Le Salon de l'auto a mis les voitures électriques à l'honneur cette année. En 2014, on dénombrait, à Bruxelles, 324 voitures électriques, pour seulement 72 bornes de recharge.*

En matière de mobilité électrique, il s'agit de savoir si les gens achèteront plus de voitures électriques dès qu'il y aura plus d'infrastructures de recharge, ou si nous attendons que les ventes augmentent pour renforcer les infrastructures. Le ministre opte clairement pour la première proposition et je l'approuve.

En juillet 2015, le ministre a annoncé que Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement réaliseraient une étude sur l'impact des voitures électriques et roulant au gaz naturel et que cette étude serait certainement suivie d'une autre relative à l'installation de points de recharge à Bruxelles.

Le projet BruCel.net, qui réunit une quinzaine de partenaires publics et privés, proposait déjà de placer des bornes de recharge à usage public, qui fonctionneraient sur la base d'abonnements. Le ministre devait examiner s'il pouvait accéder à cette demande.

Entre-temps, nous avons appris dans les médias que le gouvernement bruxellois a chargé la VUB d'inventorier le nombre de bornes nécessaires et leur localisation.

L'étude Comparative Energy and Environmental Analysis of Alternative Vehicle Technologies est-elle finalisée? Quelles en sont les conclusions? En quoi soutient-elle le projet de BruCel.net? La récente analyse commandée à la VUB fait-elle suite à cette étude? Quand pourrons-nous

betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,

betreffende "de nieuwe studie naar de invoering van elektrische laadpalen".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het Autosalon, dat onlangs veel volk naar Brussels Expo lokte, zette dit jaar onder meer in op elektrische wagens. In 2014 werden er in Brussel 324 elektrische wagens verkocht. Dat waren er 235 meer dan in 2013. Toch telde Brussel op dat moment slechts 72 laadpalen voor elektrische wagens.

De centrale vraag over de elektrische mobiliteit is dan ook de volgende: zullen meer mensen een elektrische wagen kopen, zodra er meer oplaadinfrastructuur komt of moeten er eerst meer elektrische wagens verkocht worden alvorens er meer oplaadinfrastructuur zal bijkomen? De minister volgt duidelijk de eerste stelling, wanneer hij zegt dat er vandaag te weinig oplaadpalen zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ik ben het daarmee eens.

Het thema komt regelmatig aan bod in deze commissie. In juli 2015 liet de minister weten dat Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel een studie zouden uitvoeren in verband met de impact van elektrische en door aardgas aangedreven voertuigen.

Die studie liep op dat moment nog, maar de minister verwachtte de conclusies in september 2015. Zodra de studie afgerond zou zijn, zou de minister ze komen toelichten en bespreken in deze commissie.

Hij liet echter ook al weten dat op die studie ongetwijfeld een nieuwe studie zou volgen, namelijk over de installatie van elektrische oplaadpunten in Brussel. Het is immers de bedoeling van de minister om in het hele gewest op gemeente- en gewestwegen een uniform netwerk van laadpalen uit te bouwen. Ik steun u daarbij.

disposer de ses conclusions ?

Envisagez-vous de doter la Région de Bruxelles-Capitale d'infrastructures de recharge ou la Région élabore-t-elle un cadre dans lequel des acteurs privés pourraient s'inscrire ? Quel est le rôle des pouvoirs publics dans ce dossier ? Quel budget comptez-vous investir dans les infrastructures de recharge ?

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe pour sa question orale jointe.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *Je ne vais pas à nouveau brosser le cadre général puisque M. Delva vient de le faire. J'en viens tout de suite à mes questions.*

Pourquoi avons-nous besoin d'une nouvelle étude des besoins en bornes de recharge à Bruxelles ? Diffèrera-t-elle des études précédentes ? Quels sont les résultats de ces dernières ?

Bruxelles Mobilité constate-t-elle une augmentation de la demande de points de recharge publics ?

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

Het project BruCel.net, dat een vijftiental openbare partners en privépartners samenbrengt, stelt alvast voor om laadpalen voor openbaar gebruik te plaatsen. Die zouden met oplaadabbonementen werken. De minister moest op dat moment nog nagaan of hij op dat verzoek zou kunnen ingaan. Hij wilde in ieder geval vermijden dat iedereen oplaadpunten in het Brussels Gewest zou beginnen te installeren.

Ondertussen vernamen we in de media dat de Brusselse regering de VUB de opdracht heeft gegeven om in kaart te brengen hoeveel laadpalen er nodig zijn in het gewest en waar die moeten komen.

Mijnheer de minister, is de studie 'Comparative Energy and Environmental Analysis of Alternative Vehicle Technologies' ondertussen afgerond? Hoe luiden de conclusies? Hoe sluit de studie aan bij het project van BruCel.net? Is de recent bestelde VUB-studie een vervolg op die studie? Wanneer kunnen we de conclusies van de recente studie verwachten?

Overweegt u om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van oplaadinfrastructuur te voorzien of maakt het gewest een kader op waarbinnen privéspelers de vereiste infrastructuur kunnen plaatsen? Welke rol speelt de overheid in dit dossier? Welk budget wilt u investeren in oplaadinfrastructuur?

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De heer Delva heeft het algemene kader duidelijk geschetst. Ik zal dat deel van mijn tekst dus niet voorlezen en me tot mijn eigenlijke vragen beperken.

Waarom is er een nieuwe studie nodig naar de behoefte aan elektrische laadpalen in Brussel? Zal die verschillen van de vorige studies? Welke resultaten leverden de vorige studies op?

Stelt Brussel Mobiliteit vast dat de vraag vanwege elektrische wagenbestuurders naar openbare oplaadpunten toegenomen is?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'étude Brussels Research on the Opportunities of Alternative Vehicle Technologies for Urban Mobility (Broam), menée par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement, a été finalisée en décembre 2015. Elle a examiné l'impact environnemental d'une série de mesures visant à stimuler la mobilité électrique, ainsi que leur potentiel et leurs effets escomptés sur la mobilité.*

Les deux administrations entameront bientôt une nouvelle étude qui analysera plus en détail ces mesures favorables à la mobilité électrique, tant pour les particuliers que pour les professionnels, les pouvoirs publics et l'autopartage. Cette étude se penchera également sur le potentiel du partage de voitures électriques en Région bruxelloise, un plan de localisation pour le déploiement d'un réseau de bornes de recharge et les dernières possibilités techniques en matière d'installation.

La première étude conclut que la technologie est mûre pour une transition vers les voitures électriques et roulant au gaz naturel, et que la qualité de l'air à Bruxelles serait meilleure si davantage de personnes optaient pour ce type de véhicule.

Des obstacles se posent cependant, à savoir le prix élevé d'une voiture électrique, le manque d'infrastructures de recharge et la nécessité d'un changement de mentalité.

Si la qualité de l'air autour d'un véhicule électrique s'améliore d'office par rapport à un véhicule à essence, il faut aussi songer aux aspects potentiellement polluants de la fabrication des batteries et des sources d'électricité.

Les véhicules électriques à batterie (VEB), c'est-à-dire propulsés à l'énergie renouvelable, constituent la solution la plus efficace puisqu'ils permettent de réduire jusqu'à 83% les émissions de gaz à effet de serre.

L'étude se penche sur une série de mesures visant à stimuler la mobilité électrique en Région bruxelloise et à réduire la pression automobile. Elle examine ainsi un premier scénario impliquant l'octroi d'une prime à l'achat d'une voiture électrique, un deuxième scénario prévoyant l'installation de bornes de recharge dans toute la Région et, enfin, deux scénarios renforçant encore

De heer Pascal Smet, minister.- De studie 'Brussels Research on the Opportunities of Alternative Vehicle Technologies for Urban Mobility' (Broam), uitgevoerd door Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel, werd in december 2015 afgerond. Daarin werden van een reeks maatregelen om het elektrisch rijden te stimuleren, de milieueffecten onderzocht, evenals het potentieel en de verwachte effecten op de mobiliteit.

De twee administraties, namelijk Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel, starten weldra een nieuwe studie. Daarin zullen de maatregelen om elektrisch rijden te stimuleren grondiger bekeken worden, niet alleen voor particulieren maar ook voor professionelen, voor de overheid en voor het autodelen. Ook het potentieel van elektrisch autodelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een plan met potentiële locaties voor de uitbouw van een basisnetwerk van elektrische laadpalen en de laatste technische mogelijkheden in verband met de installatie van laadpalen, zullen onderzocht worden.

De conclusie van de eerste studie was dat de technologie klaar is voor een overstap naar elektrische wagens en aardgaswagens en dat de luchtkwaliteit in Brussel zal verbeteren indien meer mensen met dergelijke wagens rijden. Dat is natuurlijk niets nieuws.

Voor het elektrisch rijden bestaan er echter nog barrières, namelijk de hoge kostprijs van een elektrische wagen, het gebrek aan laadinfrastructuur en de behoefte aan een mentaliteitswijziging.

De lucht in de onmiddellijke omgeving van de elektrische wagens zal verbeteren, maar er moet ook nagegaan worden hoe de batterij is vervaardigd en waar de elektriciteit vandaan komt. Voor een CO2-neutrale elektrische wagen moet ook de energieproductie CO2-neutraal zijn.

Een batterijaangedreven elektrisch voertuig (BEV), dat wil zeggen een 100% elektrisch voertuig dat door hernieuwbare energie aangedreven wordt, is het meest efficiënt. Het zorgt in vergelijking met een gemiddelde familiewagen voor een vermindering met 83% van de broeikasgassen.

In de studie worden een aantal maatregelen

la croissance de l'autopartage par rapport aux objectifs du Plan Iris 2.

Les scénarios tablant sur les primes et les bornes de recharge prévalent, si l'on ne tient pas compte de la dimension économique. Dans les deux cas, le potentiel de marché des VEB représenterait plus de 4% à l'horizon 2020. Les deux scénarios d'autopartage ont, quant à eux, une influence très positive sur la mobilité, la pression du stationnement et la qualité de l'air.

Le régulateur bruxellois pour l'énergie, Brugel, a également lancé une étude technico-économique sur les infrastructures de recharge. Cette étude examine combien de points de recharge seraient nécessaires au niveau des quartiers, comment les exploiter au mieux et quels seront leurs coûts et avantages.

Nous disposerons des résultats des trois études coordonnées dans quelques mois. L'installation de bornes de recharge dans toute la ville exige un énorme investissement technique. Les exemples étrangers nous apprennent que les bornes publiques sont rarement rentables. Notre but est de développer, avec un partenaire privé, une borne standardisée pour toute la Région.

L'année dernière, les autorités ont effectivement reçu plusieurs demandes de personnes désireuses d'installer une borne de recharge dans leur rue. L'administration ne peut toutefois y répondre favorablement, car cela implique une privatisation de l'espace public. Notre préférence va à un système public, mais avec un exploitant privé.

Il reste encore deux étapes à accomplir, mais notre but est bel et bien d'installer des bornes de recharge dans notre Région durant cette législature.

onderzocht voor de stimulering van het elektrisch rijden in het Brussels Gewest en voor het verminderen van de autodruk. Zo onderzoekt men een eerste scenario waarbij een premie gegeven wordt bij de aankoop van een elektrisch voertuig, een tweede scenario waarbij er over het hele gewest laadpalen geïnstalleerd worden en tot slot ook twee scenario's die het autodelen nog sterker doen groeien dan voorzien in het Iris 2-plan.

De scenario's met de premies en de laadpalen scoren goed als men de economische dimensie buiten beschouwing laat. Het marktpotentieel van de BEV's zou in beide gevallen tegen 2020 meer dan 4% bedragen. Beide autodeelscenario's hebben dan weer een zeer positieve invloed op de mobiliteit, de parkeerdruk en de luchtkwaliteit.

Zoals ik eerder al zei, is de Broam-studie afgerond. Weldra beginnen de administratieve diensten met de meer gedetailleerde studie. Ondertussen is de Brusselse energieregulator (Brugel) gestart met een technisch-economische studie over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Daarin wordt op wijkniveau onderzocht hoeveel oplaadpunten er verwacht worden, hoe die het best uitgebaat worden en wat de kosten en baten zullen zijn.

Over een paar maanden zullen de resultaten van die drie gecoördineerde studies beschikbaar zijn. Ze zullen voldoende informatie bevatten om de juiste beslissingen te nemen. In de hele stad in laadpalen voorzien, zowel op gewest- als op gemeentewegen, vergt een enorme technische investering. Voorbeelden uit het buitenland tonen aan dat een openbare laadpaal vaak niet rendabel is. We moeten dan ook goed onderzoeken hoe we de laadpalen in Brussel het best uitrollen. Het is de bedoeling om met een privépartner samen te werken rond een gestandaardiseerde laadpaal voor het hele gewest.

Vorig jaar ontving de overheid inderdaad meerdere aanvragen van mensen die een laadpaal wilden installeren in hun straat. Aan die vraag kan de administratie niet voldoen omdat het een privatisering van de openbare ruimte zou inhouden. Onze voorkeur gaat naar een openbaar systeem, weliswaar met een private exploitant. Momenteel kan ik daar niet dieper op ingaan.

De eerste stap is gezet. Er moeten er nog twee

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Il y avait donc une étude initiale, de laquelle ont découlé trois nouvelles études ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Non. Dans la foulée de l'étude initiale, nous faisons à présent réaliser une étude complémentaire. Parallèlement, Brugel en réalise une autre. Il s'agit donc de trois études coordonnées.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *C'est une bonne chose que ces études soient coordonnées. Quand seront-elles finalisées, afin que nous puissions obtenir des réponses concrètes à nos questions ?*

J'espère que le gouvernement pourra rapidement s'atteler à l'installation de bornes de recharge, car la population bruxelloise en a grandement besoin.

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Il est évident que la voiture électrique n'a que des avantages. Je ne comprends pas pourquoi l'étude technico-économique n'a pas été ordonnée plus rapidement.*

Les deux premières études ont pris trop de temps. Il faut à présent examiner d'urgence combien de bornes de recharge sont nécessaires, si un partenariat public-privé est possible ou pas, etc.

volgen. Het is en blijft de bedoeling om tijdens deze regeerperiode elektrische laadpalen in het gewest te installeren.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Er was dus oorspronkelijk één studie, waaruit vervolgens drie nieuwe studies voortgevloeid zijn?

De heer Pascal Smet, minister.- Neen. Er was oorspronkelijk één studie, waarna we nu een bijkomende studie laten uitvoeren. Tegelijkertijd laat ook Brugel een studie uitvoeren. Het gaat dus eigenlijk om drie studies, maar ze zijn wel degelijk op elkaar afgestemd.

De heer Paul Delva (CD&V).- Wanneer worden die studies afgerond en krijgen we concrete antwoorden op onze vragen? Het is belangrijk dat we weten hoe de laadpalen geïnstalleerd zullen worden, wie dat zal doen, hoeveel we er nodig hebben, waar ze moeten komen en welke stimulerende maatregelen we moeten invoeren opdat ze ook voldoende gebruikt zouden worden.

Bewoners die een huis met een oprit of een garage hebben, kunnen zelf een oplaadpaal installeren. Wie echter langs de weg of op een openbare parking parkeert, kan zijn elektrische auto vandaag niet opladen.

Het is een goede zaak dat de verschillende studies op elkaar afgestemd zijn. Hopelijk kan de regering, zodra ze afgerond zijn, snel werk maken van de installatie van oplaadpalen, want de Brusselse bevolking heeft daar zeker behoefte aan.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het spreekt vanzelf dat de luchtkwaliteit zal verbeteren en dat het elektrisch rijden alleen maar voordelen biedt. Ik snap niet waarom er niet sneller werk is gemaakt van de technisch-economische studie. Dat is de belangrijkste studie, want het gaat om een enorme investering die rendabel moet zijn.

Er is altijd voorbereidend werk nodig, maar de twee vorige studies hebben te veel tijd in beslag

Outre le coût, c'est en effet le manque de bornes de recharge qui freine l'achat d'une voiture électrique.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je partage votre avis.*

- Les incidents sont clos.

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 de la chaussée de Wavre".

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

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 "les nouveaux desiderata de la Ville de Bruxelles en matière de transports publics autour du piétonnier".

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

genomen. Nu moet er dringend nagegaan worden hoeveel laadpalen er moeten komen, of publiek-private samenwerking al dan niet mogelijk is enzovoort. Naast de kostprijs is het gebrek aan laadpalen immers de voornaamste reden waarom mensen niet overgaan tot de aankoop van een elektrische wagen.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik deel die mening.

- De incidenten zijn gesloten.

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 befietsbaarheid van de Waversesteenweg".

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

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 nieuwe desiderata van de stad Brussel inzake openbaar vervoer rond de voetgangerszone".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est un secret de polichinelle, lors de l'instauration du piétonnier, la Ville de Bruxelles a imposé ses demandes à la STIB qui n'a pas eu grand-chose à dire en l'affaire. C'est pourquoi on peut légitimement s'inquiéter des dernières déclarations des édiles bruxellois concernant le réseau de bus.

D'une part, la Ville de Bruxelles a manifestement dessinée seule de nouveaux trajets pour plusieurs lignes de bus et en a déjà fait la publicité dans la presse sans la moindre concertation avec l'opérateur de ces lignes, qui a d'ailleurs refusé de faire le moindre commentaire. D'autre part, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles a vigoureusement réaffirmé son intention de bannir les bus articulés du centre de la ville.

Cette annonce est inquiétante à deux points de vue. Premièrement, la Ville de Bruxelles se comporte comme le pouvoir organisateur du réseau régional de transport public, sans tenir un instant compte du reste du territoire.

Par ailleurs, cette demande récurrente de suppression des bus articulés ne pourrait se traduire que de deux façons, si elle était entendue : soit des ruptures de charge en amont pour les usagers venus de l'extérieur du Pentagone, ce qui réduirait un peu plus encore l'attractivité du transport public comme moyen pour rejoindre le centre ; soit la multiplication de petits bus sur l'ensemble des lignes concernées, ce qui aurait un coût faramineux, empêcherait d'affecter ces moyens à d'autres parties de la Région et nuirait gravement à la fluidité et la régularité du réseau.

Je voudrais donc savoir si la Ville de Bruxelles vous a officiellement transmis une demande relative aux itinéraires et véhicules de la STIB. Quelle est votre attitude face à ces demandes, que vous les ayez découvertes dans la presse ou en ayez été saisi officiellement ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Premièrement, en effet, la Ville m'a officiellement transmis une demande relative aux itinéraires et véhicules de la STIB.

Votre deuxième question concerne mon attitude. Je

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het is een publiek geheim dat bij de invoering van de voetgangerszone de MIVB de stad Brussel weinig inspraak gunde. In het licht daarvan zijn de recente uitlatingen van het stadsbestuur over de buslijnen verontrustend.*

De stad Brussel stippelde zonder enig overleg met de MIVB nieuwe trajecten uit voor meerdere buslijnen en maakte die via de pers bekend. Bovendien liet de burgemeester weten dat hij de gelede bussen uit het stadscentrum wil weren.

Het stadsbestuur doet daarmee alsof het zelf het openbaar vervoer kan organiseren, zonder rekening te houden met de rest van het gewest.

Als de gelede bussen uit het stadscentrum verdwijnen, kan dat twee gevolgen hebben: ofwel moeten reizigers van buiten het gewest overstappen, wat het openbaar vervoer nog minder aantrekkelijk maakt, of moeten er op de lijnen in kwestie veel meer kleine bussen worden ingeschakeld. Dat laatste zou veel geld kosten en de busverbindingen een stuk minder vlot maken.

Diende de stad Brussel een officiële vraag over de reisweg en de voertuigen van de MIVB in? Hoe staat u daar tegenover? Bracht de stad u officieel op de hoogte, of vernam u de informatie via de pers?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De stad heeft mij wel degelijk per brief haar wensen kenbaar gemaakt. Ik zal deze vragen onderzoeken. Samen met de MIVB en Brussel Mobiliteit voerden we een test uit, die we nu evalueren. In de loop van de komende weken neem ik een beslissing.*

vais examiner les demandes au regard d'une amélioration de la desserte des transports en commun. Nous sommes en phase de test élaborée en concertation entre la STIB, Bruxelles Mobilité et mon cabinet. Nous terminons actuellement l'évaluation. Nous mettrons en parallèle nos demandes et celles de la Ville et une décision sera prise dans les prochaines semaines.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous avez éludé la question des bus articulés. Quelle est votre position ? Êtes-vous prêt à les supprimer dans le centre-ville ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dans l'état actuel, ce n'est pas possible, car nous ne pourrions plus répondre à la demande de capacité. Par contre, je juge légitime la demande de la Ville de Bruxelles. Parfois, ce ne sont pas les bus articulés eux-mêmes qui posent problème, mais bien l'aménagement de l'espace public qu'ils traversent. La mise en place d'une voirie à sens unique avec des trottoirs larges et un bus articulé au centre pourrait changer totalement la situation.

La question se pose des bus que l'on souhaite déployer. Les bus articulés ne sont pas toujours utiles en dehors des heures de pointe, mais pourraient-ils être remplacés par des bus standard ? Une telle formule exigerait d'acquérir plus de bus et serait donc plus onéreuse.

À la chaussée d'Ixelles, à la demande des habitants et des commerçants, un test sera réalisé avec un bus bi-articulé. Pour le moment, il n'est pas question de supprimer les bus articulés.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'espère que la Ville n'a pas entendu cette idée d'aménagements. Ce serait très dommage qu'elle s'arrange pour en faire certains qui seraient défavorables aux bus articulés.

M. Pascal Smet, ministre.- Je parle d'aménagements positifs. Vous m'avez bien compris ?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Wat is uw standpunt over de gelede bussen? Wilt u die uit het stadscentrum weren?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Op dit ogenblik is dat onmogelijk, omdat de MIVB de vraag dan niet meer aankan. Ik vind het verzoek van Brussel-Stad echter wel legitiem, al ligt de basis van de problemen met de gelede bussen soms bij de inrichting van de openbare ruimte. Eenrichtingsstraten met brede voetpaden kunnen daar verandering in brengen.*

Buiten de spits heeft het niet altijd zin om gelede bussen in te zetten. Als de MIVB ze op die momenten door standaardbussen wil vervangen, moet de maatschappij echter bijkomende bussen aankopen.

Op de Elsensesteenweg zal er op vraag van de omwonenden en handelaars een proef met een dubbelgelede bus worden uitgevoerd. Voorlopig verdwijnen ze dus zeker niet.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Hopelijk brengt u het stadsbestuur nu niet op het idee om straten zo in te richten dat het voor gelede bussen moeilijk wordt om er door te rijden.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik had het over een gunstige weginrichting.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Oui, mais j'ai aussi bien compris ce que certains membres de la Ville avaient en tête. J'espère qu'ils ne joueront pas avec ces aménagements pour gêner les bus articulés.

Je ne suis qu'à moitié rassurée, car des plans très précis de la Ville ont été publiés dans la presse. J'espère qu'ils ne seront pas un jour utilisés.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME FATOUMATA SIDIBÉ

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

concernant "la politique de la STIB à l'égard des personnes transgenres".

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

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- J'ai récemment été interpellée par un citoyen transgenre. Comme vous le savez, les personnes transgenres, celles dont l'identité et/ou l'expression ne correspondent pas au sexe de naissance, sont régulièrement victimes de discrimination au sein de notre Région. Cette discrimination est structurelle, à savoir qu'elle est la conséquence de certaines dispositions légales ou réglementaires.

L'une des difficultés pour une personne transgenre réside, entre autres, dans l'absence de papiers d'identité conforme au nouveau physique et/ou prénom. Tel est le cas d'une personne transgenre se présentant au guichet STIB qui se voit refuser l'obtention d'une carte Mobib.

Par ailleurs, la difficulté persistera, car, au moindre contrôle STIB, cette personne transgenre devra justifier de sa qualité : le prénom indiqué sur la carte Mobib ne semblant pas correspondre à son porteur. Cette situation expose à des indécidables,

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Zeker, maar het stadsbestuur zou uw uitlatingen wel eens kunnen misbruiken. Ik hoop dat het de plannen die het in de pers bekendmaakte, niet uitvoert.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FATOUMATA SIDIBÉ

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

betreffende "het beleid van de MIVB tegenover transgenders".

De voorzitter.- Mevrouw Sidibé heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) *(in het Frans).*- *Zoals u weet zijn transgenders in het gewest vaak het slachtoffer van structurele discriminatie ten gevolge van bepaalde wettelijke of reglementaire bepalingen.*

Een van de problemen waarmee ze geconfronteerd worden, is het ontbreken van identiteitspapieren die overeenstemmen met de nieuwe lichamelijke identiteit en/of voornaam. Om die reden werd iemand een Mobibkaart geweigerd.

Het probleem doet zich ook voor tijdens MIVB-controles, als een transgender moet uitleggen waarom de identiteit op de Mobibkaart niet lijkt te kloppen. Die toestand geeft aanleiding tot lomphigheid, discriminatie, grensoverschrijdend gedrag en zelfs geweld. In bepaalde gevallen is er zelfs sprake van inbreuken op het privéleven.

Het is nochtans niet moeilijk om een oplossing te vinden aangezien de Mobibkaart is gekoppeld aan

des discriminations, du harcèlement, voire des violences. En outre, dans ces cas, il s'agit d'une violation évidente de la vie privée. Prendre le transport en commun pour une personne transgenre relève de la bravoure, tant les difficultés et les situations de stress sont nombreuses.

Des solutions pourraient être trouvées, la carte Mobib étant liée au numéro de registre national de son propriétaire, et ce sans pour autant mettre à mal les normes de comportement des usagers contenues dans le règlement de la STIB.

Quid de la réglementation en la matière au sein de la STIB ? Quelles sont les pratiques des agents au sein de la STIB à l'attention des personnes transgenres ? Une évolution de la réglementation est-elle envisageable/envisagée pour trouver une solution à cette problématique ?

Quelles sont les plaintes qui ont été adressées auprès de la STIB pour rendre compte de ce type de discrimination ? Quel en a été le traitement ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme vous, j'ai été contacté par la personne en question. En tant que ministre flamand pour l'Égalité des chances, j'avais déjà eu l'occasion d'agir en faveur de la communauté transgenre.

Je me suis concerté avec la STIB. La problématique vaut pour les autres opérateurs de transports en commun - SNCB, TEC, De Lijn -, qui ont le même réflexe de considérer la carte Mobib comme un document légal à valeur juridique. Pour cette raison, les informations y figurant doivent correspondre à celles de la carte d'identité.

Je suis moi-même juriste. Cette position légale peut être suivie au sens strict, mais on peut aussi raisonner plus pragmatiquement. J'ai chargé la STIB de développer différentes pistes qui pourraient offrir une réelle réponse à cette problématique, afin d'aboutir à une solution uniforme pour toutes les sociétés de transport utilisant la carte Mobib.

Nous avons également mis ce point à l'ordre du jour du prochain conseil d'administration de Belgian Mobility Card (BMC), la société gérant la

het rijksregisternummer van de gebruiker.

Hoe zit het met de MIVB-reglementen? Welke houding nemen de MIVB-gebruikers aan ten opzichte van transgenders? Zal de reglementering worden aangepast om dergelijke problemen te voorkomen?

Hoeveel klachten heeft de MIVB gekregen over deze vorm van discriminatie? Hoe zijn die afgehandeld?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De persoon in kwestie heeft mij ook gecontacteerd. De problematiek speelt ook bij de andere openbaarvervoermaatschappijen die de Mobibkaart als een wettelijk document met juridische waarde beschouwen. De informatie die wordt vermeld op de Mobibkaart, hoort overeen te stemmen met die op de identiteitskaart.*

Ik heb de MIVB gevraagd om te bekijken hoe we het probleem kunnen oplossen voor alle maatschappijen die de Mobibkaart gebruiken. We hebben het punt ook op de agenda geplaatst van de volgende raad van bestuur van de Belgian Mobility Card, het bedrijf dat de Mobibkaart beheert, en zullen een concreet voorstel doen.

Ik hoop dat we zo een praktische oplossing vinden voor de Mobibkaart en de betrokken persoon. De attitude van het MIVB-personeel moet echter ook veranderen.

Daarom heb ik de MIVB opdracht gegeven om transgenderdiversiteit op te nemen in de opleiding van de controleurs.

carte Mobib, et nous allons développer depuis Bruxelles une proposition concrète qui sera présentée au conseil d'administration en question.

J'espère que nous pourrons trouver une solution pratique pour la carte Mobib, faisant le lien tout en reconnaissant le statut de la personne en question. Mais l'attitude et la compréhension du personnel de la STIB envers les personnes transgenres constituent un autre volet important.

C'est pourquoi j'ai demandé à la STIB de prévoir dans la formation des contrôleurs une section spécifique à la diversité du genre, afin qu'ils soient informés de l'existence de personnes transgenres et qu'ils leur témoignent le respect qui leur est dû.

La situation n'est pas facile pour les personnes transgenres, peu importe l'avis personnel des contrôleurs sur la problématique. Le respect envers les clients doit être la ligne directrice dans le contact du personnel de la STIB avec le public.

Il faut aussi trouver une solution pour la carte Mobib. C'est en bonne voie, nous collaborons avec la communauté transgenre sur ce plan.

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

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- Je ne doute pas que ce sujet vous tienne à cœur, mais il reste beaucoup à faire. La loi de 2007 relative à la transsexualité doit être revue, tant sur le fond que sur la forme, pour être conforme au droit international tel que défini dans les principes de Jogjakarta en 2006. En 2011 et à nouveau en 2016, j'ai d'ailleurs déposé une proposition de résolution en ce sens.

Il s'agit d'un dossier pragmatique qui doit être débattu à divers niveaux. La formation et la sensibilisation sont essentielles en la matière.

Qu'en est-il des plaintes déposées auprès de la STIB ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Aucune plainte n'a été déposée.

Transgenders hebben het niet gemakkelijk. Respect voor de klanten moet centraal staan in het contact tussen MIVB-personeel en de klant.

De voorzitter.- Mevrouw Sidibé heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik twijfel er niet aan dat het onderwerp u na aan het hart ligt, maar er is nog werk aan de winkel. De wet van 2007 betreffende transseksualiteit moet in overeenstemming gebracht worden met de principes van Jogjakarta 2006.*

Het dossier moet op diverse niveaus besproken worden. Opleiding en bewustmaking zijn van essentieel belang.

Hoe zit het met de klachten die de MIVB ontving?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er zijn geen klachten ingediend.*

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- Plus on parle de cette question, plus les gens savent qu'ils ont des droits et qu'ils peuvent porter plainte. Il semble que la STIB ait déjà accordé une telle carte. Les pratiques varient donc.

J'attends de vous que vous dégagiez rapidement une solution pour garantir le respect des citoyens, quelle que soit leur identité de genre.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "la légalité d'UberX".

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Le 23 septembre dernier, le tribunal de commerce de Bruxelles déclarait l'offre de service Uber - permettant aux particuliers de jouer les chauffeurs de taxi sans avoir les mêmes obligations que les chauffeurs de taxis officiels - illégale.

Le jugement donnait 21 jours à Uber pour se mettre en conformité avec la loi ou cesser ses activités.

Compte tenu des astreintes de 10.000 euros par infraction constatée prévues par le tribunal en cas de non-respect du prononcé, Uber annonçait officiellement, la veille de cet ultimatum, qu'il mettait fin à son application UberPop sur le territoire de la Région bruxelloise.

Bien que le tribunal ait perçu la nécessité de se montrer convainquant pour couper court à toute tergiversation de la multinationale américaine, celle-ci annonça en réaction poursuivre le développement d'une offre présentée comme

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) *(in het Frans).*- *Hoe vaker de kwestie ter sprake komt, des te meer zullen mensen beseffen dat ze een klacht kunnen indienen. Blijkbaar heeft de MIVB al ooit een transgenderspecifieke kaart uitgereikt.*

Ik verwacht van u dat u snel met een oplossing komt zodat alle burgers in hun waarde worden gelaten, ongeacht hun genderidentiteit.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de wettelijkheid van UberX".

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Op 23 september 2015 heeft de handelsrechtbank van Brussel de taxidienst van Uber, die particulieren de mogelijkheid geeft om als taxichauffeur te werken zonder dezelfde verplichtingen te moeten naleven als de officiële taxichauffeurs, onwettig verklaard. Uber kreeg 21 dagen de tijd om zijn situatie in orde te brengen of zijn activiteiten stop te zetten.*

Omdat de rechtbank een dwangsom van 10.000 euro per overtreding had vastgelegd, kondigde Uber een dag voor het ultimatum aan dat het de dienst UberPop op Brussels grondgebied stopzette.

Uber liet evenwel al snel weten dat het een alternatieve dienst in Brussel zou ontwikkelen, UberX genaamd. Voor die taxidienst doet Uber geen beroep op particulieren die optreden als occasionele chauffeurs, maar op professionele limousinechauffeurs.

alternative sur le territoire régional et dénommée UberX.

L'offre UberX ne recourt plus à des particuliers pour jouer le rôle de chauffeur occasionnel sans pouvoir garantir le bon respect des lois sociales et fiscales, mais à des chauffeurs de limousines professionnels exerçant dans le secteur du transport rémunéré de personnes, en conformité avec l'ordonnance du 27 avril 1995.

Pourtant, à ses débuts dans la capitale, Uber avait justifié son service UberPop par l'impossibilité de se lancer dans le secteur "voiture de tourisme avec chauffeur" (VTC), à cause de la fameuse règle des "90 euros minimum/3heures" fixée par l'ordonnance taxi. Soulignons que ces dispositions spécifiques, comme d'autres, ont pour but de bien distinguer cette catégorie de services de celle du secteur taxi.

À l'inverse, l'article 17 précise que tout véhicule affecté à l'exploitation d'un service de taxi ne peut être utilisé pour la fourniture d'un service de limousine avec chauffeur. La volonté du législateur de voir ces deux activités bien distinguées est donc clairement affirmée en vue de consacrer deux catégories d'opérateurs étanches et non concurrentes.

Alors que nous attendons toujours votre réforme du secteur taxi et que certains demeurent encore émerveillés par une simple application de smartphone, le peu d'égards dont Uber fait preuve pour les lois à travers le monde, ainsi que son lobbying poussif nous rappellent la nécessité de rester concentrés sur les objectifs poursuivis par la réforme du secteur et les moyens d'y parvenir.

Pour l'heure, comme vous le reconnaissiez dans les médias en septembre dernier, il demeure toujours des doutes quant à la légalité du service UberX. À juste titre, vous annonciez vouloir y voir clair à ce sujet.

Rappelons qu'en matière de service de voiture de tourisme avec chauffeur (VTC) existe l'obligation de souscrire un contrat de minimum trois heures. Cette disposition permet d'assurer une distinction claire dans la catégorie de services offerts, entre taxis et véhicules limousine avec chauffeur. Je me répète, mais cette distinction est essentielle.

Nochtans had Uber aanvankelijk gesteld dat het quasi onmogelijk is om zich in de sector van de verhuur van een wagen met chauffeur te begeven omdat daarvoor een minimumtarief van 90 euro voor 3 uur van kracht is. Die specifieke bepalingen hebben onder andere tot doel de verhuur van voertuigen met chauffeur duidelijk gescheiden te houden van de taxidiensten.

Aangezien dat Uber over de hele wereld de wetten aan zijn laars lapt, is het noodzakelijk dat we met volle aandacht inzetten op de hervorming van de taxisector en de doelen die ons daarbij voor ogen staan.

Momenteel bestaat er nog altijd twijfel over de wettelijkheid van UberX. Ik begrijp dat u meer duidelijkheid wilt.

Wie een voertuig met chauffeur wil verhuren, moet minstens een contract van 3 uur sluiten. De exploitanten van UberX lijken er dus vanuit te gaan dat zij een contract van minimum 3 uur met limousinechauffeurs kunnen sluiten en verschillende ritten kunnen uitvoeren die door eenzelfde contract worden gedekt.

Aangezien UberX als tussenpersoon optreedt en zelf niet over voertuigen beschikt, kan het als een huurder van een dienst worden beschouwd. Artikel 22 van de ordonnantie bepaalt dat "de verhuring door de exploitant, onder welke vorm dan ook, van het of de voertuigen aan enigerlei persoon die het of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen, verboden is". Kan op basis van deze bepaling niet worden gesteld dat een dienst zoals UberX formeel verboden is, tenzij het bedrijf zelf als exploitant optreedt?

Voorts vraag is mij af op welke manier in de contracten tussen Uber en de limousinediensten de naleving van artikel 17, § 1, 3° zal worden gewaarborgd. Volgens dat artikel moet een register worden bijgehouden waarin de datum en het uur van de bestelling voorkomen alsook het precieze voorwerp van het verhuurcontract en de prijs ervan.

Net zoals de slimme taximeters is die verplichting bedoeld om fraude te bestrijden en de klanten te beschermen. Hoe zal worden gewaarborgd dat UberX de wettelijke voorschriften naleeft, met name de verplichting om in het voertuig een kopie

Face à cette prescription, les exploitants du service UberX semblaient considérer qu'il leur était possible de prendre un engagement contractuel avec des chauffeurs de VTC pour minimum trois heures et d'allouer différentes courses sous couvert d'un même contrat.

Au regard des prescriptions de l'ordonnance taxi et de ses arrêtés d'exécution, je souhaiterais recueillir vos explications sur les points suivants. Premièrement, l'entreprise exploitant le service UberX agissant en tant qu'intermédiaire et ne disposant pas de véhicule propre, il me semble que ce positionnement et cette contractualisation intermédiaire pour une période minimale de trois heures fait d'elle un locataire de service presté par un exploitant agréé.

Or, il est peut-être utile de rappeler que l'article 22 de l'ordonnance précise que "la location par l'exploitant, sous quelque forme que ce soit, du ou des véhicules à toute personne qui en assure ou en fait assurer la conduite, est interdite". Sur la base de ce libellé limpide, ne faut-il pas considérer qu'une prestation du type UberX est formellement interdite, à défaut d'assumer le statut d'exploitant ?

Deuxièmement, je m'interroge quant à la manière dont est organisée la contractualisation entre Uber et les sociétés de VTC pour garantir le respect de l'article 17, §1,3° prévoyant que le contrat à bord de chaque véhicule précise la date, l'heure de la commande, ainsi que l'objet du contrat de location et son prix.

Rappelons que, dans la même logique que celle qui a présidé à la conception et à la généralisation des taximètres digitaux, il s'agit de lutte contre la fraude, mais aussi de protection du consommateur. Pouvez-vous dès lors nous préciser comment ce service est organisé pour garantir sa conformité avec la réglementation en vigueur, notamment en ce qui concerne la présence à bord du véhicule d'une copie du contrat de location ?

Troisièmement, la réglementation relative aux VTC prévoit que le montant et le contrat avec le client sont convenus d'avance. Comment le prix est-il déterminé à l'avance pour chacune des courses, lorsqu'elles sont multiples ?

Quatrièmement, l'ordonnance taxi distingue différentes catégories d'acteurs soumis à des

van het huurcontract te bewaren?

De ordonnantie bepaalt voorts dat het contract met de klant vooraf moet worden gesloten en de prijs vooraf moet worden bepaald. Hoe kan de prijs op voorhand worden bepaald als er meerdere ritten zijn?

De ordonnantie onderscheidt meerdere operatoren en omschrijft het soort prestatie dat elke operator verricht en de verplichtingen waaraan elke operator onderworpen is, om een gezonde concurrentie en een optimale dienstverlening te waarborgen. Denkt u niet dat UberX voor oneerlijke concurrentie met de taxisector zal zorgen, die aan veel strengere verplichtingen moet voldoen?

Hoe zal de gewestelijke inspectie controleren of de voorschriften van de ordonnantie worden nageleefd nu UberX een nieuwe speler op de markt is? Hoeveel contracten met UberX werden er al gecontroleerd sinds de komst van de dienst?

Hoe ver staat de hervorming van de taxisector? Op welke manier zult u de taxi betaalbaarder maken, zodat deze een echte aanvulling op het openbaar vervoer en een echt alternatief voor de individuele wagen wordt?

obligations et des exigences différentes. Elle circonscrit également le type de prestations de chacun d'entre eux, afin de garantir une saine concurrence et un déploiement de service optimal. Jugez-vous, sur la base de votre évaluation juridique et des avis de votre administration et de l'inspection régionale, que la situation permet de garantir que, sous couvert d'une dénomination différente, il n'y a pas en l'état ou il ne peut y avoir par l'exploitation du service UberX de concurrence déloyale face au secteur des taxis, qui souscrit quant à lui à des obligations bien plus contraignantes ?

Comment l'inspection régionale opère-t-elle ses contrôles pour vérifier le respect des dispositions de l'ordonnance depuis l'immixtion d'Uber dans le secteur VTC ? Combien de contrôles de VTC sous contractualisation UberX ont-ils été opérés depuis l'arrivée de ce service ? Quelle est l'appréciation de l'inspection régionale ?

Cinquièmement, où en sont les travaux relatifs à la réforme et à la redynamisation du secteur ? Avez-vous dégagé différentes pistes pour rendre le taxi plus accessible afin de constituer un complément au transport public et une alternative au véhicule individuel ? Lesquelles ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- UberX n'est pas considéré comme un exploitant ou un loueur, mais comme une plate-forme de dispatching et un intermédiaire mettant en contact les clients et les exploitants.

Dans le cadre d'UberX, des contrats sont conclus entre un exploitant d'un service de location de voitures avec chauffeur (limousines) et une Rider Association, c'est-à-dire un groupement de clients. Ainsi, chaque membre du groupe peut effectuer des trajets plus courts à un tarif alternatif, mais toujours dans le cadre d'un contrat de minimum 90 euros et trois heures. La réglementation n'exige pas trois heures de prestations consécutives.

Une version électronique d'un contrat est admise, pour autant que sa conclusion soit antérieure à la prestation.

Les contrôleurs vérifient les contrats à bord des

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *UberX wordt niet beschouwd als een exploitant of verhuurder, maar als een dispatchingplatform dat de klanten en exploitanten met elkaar in contact brengt.*

In het kader van UberX worden contracten gesloten tussen een exploitant van een verhuurdienst van voertuigen met chauffeur (limousines) en een Rider Association, een klantenvereniging. Op die manier kan elk lid van de vereniging kortere trajecten tegen een kleinere prijs afleggen, maar altijd binnen een contract van minimum 90 euro en drie uur. De regelgeving zegt niet dat het om drie opeenvolgende uren moet gaan.

Een elektronisch contract is toegestaan, voor zover het voor de prestatie wordt afgesloten.

De controleurs gaan na of de contracten aan boord

véhicules et leur conformité à la réglementation, ainsi que l'autorisation dont doit être titulaire l'exploitant pour le véhicule utilisé. À défaut, le véhicule peut être saisi.

Si les conditions réglementaires et les tarifs applicables aux services de location de voitures avec chauffeur sont respectés, on ne peut que constater que les exploitants remplissent les conditions.

En ce qui concerne les contrôles sur le terrain, du 1^{er} septembre 2015 au 23 janvier 2016, 38 contrôles effectifs de limousines ont eu lieu, dont 10 encore le week-end dernier. Sept chauffeurs sur ces 38 travaillaient avec UberX. En cas d'infraction - absence de contrat ou d'autorisation à bord, non-respect du principe des 90 euros et trois heures - un procès-verbal est dressé et envoyé au Parquet, et le chauffeur est convoqué.

Les contrôleurs vérifient actuellement les informations reçues lors de ces contrôles et audiences. Si les conditions ne sont pas remplies, comme dans d'autres cas avec des limousines illégales, il y aura des saisies.

Il est toutefois clair que le service UberX ne correspond pas à l'esprit initial de la loi de 1995, qui entend distinguer les services de location de véhicules avec chauffeur des services de taxi. Grâce à la technologie et au montage juridique des achats groupés, ce service parvient toutefois à en remplir les conditions formelles.

Cette situation confirme la nécessité d'un nouveau cadre juridique général moderne pour toutes les formes de transport rémunéré de personnes dans notre Région, comme prévu dans l'accord gouvernemental. Le gouvernement y travaille actuellement.

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Je me réserve le droit de vous interpellier à nouveau sur le sujet, car il ne me semble pas avoir obtenu de réponse à toutes mes questions. Je voulais connaître le nombre de contrôles et de procès-verbaux, mais vous ne m'avez pas donné de chiffres.

Votre dernière remarque concerne la nécessité d'un

van de voertuigen in orde zijn en of de exploitant over een vergunning beschikt. Als dat niet het geval is, wordt het voertuig in beslag genomen. Als daarentegen de wettelijke voorschriften en de tarieven voor het verhuren van voertuigen met chauffeurs worden nageleefd, kunnen we niets doen.

Tussen 1 september 2015 en 23 januari 2016 werden 38 limousines gecontroleerd. Zeven chauffeurs werkten met UberX. In geval van een overtreding wordt een proces-verbaal opgesteld en naar het parket gestuurd en wordt de chauffeur opgeroepen.

De controleurs gaan momenteel de informatie na die ze tijdens die controles en hoorzittingen hebben ontvangen. Als de voorwaarden niet werden vervuld, zullen er inbeslagleggingen volgen.

Het is duidelijk dat de dienst UberX niet strookt met de oorspronkelijke geest van de wet van 1995, die een duidelijk onderscheidt maakt tussen de taxidiensten en de limousinediensten. Dankzij de technologie en de juridische constructie van de groepsaankopen slaagt UberX er niettemin in om de formele voorwaarden te vervullen.

Deze situatie bevestigt de noodzaak om een nieuw, modern rechtskader voor alle vormen van bezoldigd personenverkeer in ons gewest uit te werken. De regering is daar volop mee bezig.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Ik zal hier later op terugkomen, want ik heb niet op al mijn vragen een antwoord gekregen. Zo hebt u mij geen cijfers gegeven over het aantal controles en processen-verbaal.*

U merkt op dat er een nieuw reglementair kader nodig is, maar mijn vragen hadden betrekking op

nouveau cadre, mais je vous interroge sur le respect des réglementations actuelles. J'aurais aimé obtenir l'analyse juridique de votre administration à ce sujet. Vous en avez en effet fait état.

Je suis surpris par une chose. Je dispose d'un tableau présenté lors du lancement d'UberX, montrant ses tarifications kilométriques et ses tarifs forfaitaires pour certaines courses, comme le font les taxis. Il n'y est pas fait mention de la règle d'un minimum de 90 euros pour trois heures. Dans ce cas, UberX ne semble pas du tout respecter la réglementation. Une fois encore, Uber profite des lenteurs administratives et judiciaires de Bruxelles et de la Belgique pour ne pas respecter la législation en vigueur.

Nous en reparlerons lors d'une prochaine interpellation.

- *L'incident est clos.*

de naleving van de huidige wetgeving. Wat is de juridische analyse van uw administratie?

Bij zijn lancering heeft UberX een tabel voorgesteld met zijn kilometervergoedingen en forfaitaire tarieven voor bepaalde ritten, zoals de taxi's doen. Nergens wordt de regel van minimum 90 euro voor drie uur vermeld. Dat lijkt mij in strijd met de wetgeving. Uber profiteert andermaal van de trage administratieve en juridische molens in Brussel en België om de wetgeving met voeten te treden.

- *Het incident is gesloten.*
