PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

———

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

———

Commissie voor de Infrastructuur,

belast met de Openbare Werken en de Mobiliteit

———

VERGADERING VAN

MAANDAG 27 MAART 2017

———

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

———

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

———

Commission de l'Infrastructure,

chargée des Travaux publics et de la Mobilité

———

RÉUNION DU

LUNDI 27 MARS 2017

———

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES 5

Interpellatie van de heer Jamal Ikazban 5

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

betreffende "de ontwikkelingen in de taxisector en het toenemend aantal situaties van onbillijke concurrentie".

Bespreking – Sprekers: 9

De heer Bruno De Lille (Groen)
De heer Marc Loewenstein (DéFI)
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)
De heer Boris Dilliès (MR)
De heer Paul Delva (CD&V)
De heer Pascal Smet, minister
De heer Jamal Ikazban (PS)

Interpellatie van de heer Marc Loewenstein 19

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

betreffende "de aansluitmogelijkheden en vermarkting ten dienste van de mobiliteit".

Bespreking – Sprekers: 24

De heer Hasan Koyuncu (PS)
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)
De heer Marc Loewenstein (DéFI)
De heer Pascal Smet, minister

Interpellatie van de heer Bruno De Lille 30

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

betreffende "de resultaten van de fietsenenquête van de Fietsersbond en Gracq".

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 5

Interpellation de M. Jamal Ikazban 5

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

concernant "les évolutions du secteur des taxis et l'augmentation des situations de concurrence déloyale".

Discussion – Orateurs : 9

M. Bruno De Lille (Groen)
M. Marc Loewenstein (DéFI)
Mme Céline Delforge (Ecolo)
M. Boris Dilliès (MR)
M. Paul Delva (CD&V)
M. Pascal Smet, ministre
M. Jamal Ikazban (PS)

Interpellation de M. Marc Loewenstein 19

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

concernant "la connectivité et la marchéisation au service de la mobilité".

Discussion – Orateurs : 24

M. Hasan Koyuncu (PS)
Mme Céline Delforge (Ecolo)
M. Marc Loewenstein (DéFI)
M. Pascal Smet, ministre

Interpellation de M. Bruno De Lille 30

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

concernant "les résultats de l'enquête vélo du Gracq et du Fietsersbond".

Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren, 30

betreffende "de resultaten van de 'fietsthermometer'".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: 34

De heer Pascal Smet, minister
De heer Bruno De Lille (Groen)
De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)

MONDELINGE VRAGEN 38

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 38

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

betreffende "de flankerende maatregelen in het kader van de renovatie van de Hallepoorttunnel".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 41

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

betreffende "de GEN-halte Ganshoren-Expo".

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 43

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

betreffende "de plannen voor de heraanleg van de Churchill-rotonde".

Interpellation jointe de M. Arnaud Pinxteren 30

concernant "les résultats du 'thermomètre cycliste'".

Discussion conjointe – Orateurs : 34

M. Pascal Smet, ministre
M. Bruno De Lille (Groen)
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)

QUESTIONS ORALES 38

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 38

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

concernant "les mesures d'accompagnement dans le cadre de la rénovation du tunnel Porte de Hal".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 41

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

concernant "la halte RER Ganshoren-Expo".

Question orale de Mme Céline Delforge 43

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

concernant "les plans de réaménagement du rond-point Churchill".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de ontwikkelingen in de taxisector en het toenemend aantal situaties van onbillijke concurrentie".

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).- In het kader van zijn diversifiëringsbeleid heeft het taxideelbedrijf Taxi2Share een dienst voor personen met beperkte mobiliteit ontwikkeld. Die laatsten kunnen voortaan online een aangepaste taxi bestellen. Het is een nieuw voorbeeld van de toenemende digitalisering van de taxidiensten.*

De klassieke taxisector heeft zich aangepast om het hoofd te kunnen bieden aan die nieuwe vormen van concurrentie en heeft zijn aanbod aanzienlijk gediversifieerd. Zo werd in september 2008 de taxidienst Collecto gecreëerd. De collectieve taxi's zijn beschikbaar tussen 23u en 6u vanaf 200 vertrekpunten. Je kan online reserveren dankzij een geolocalisatieapp.

In 2014 werd de app eCab gecreëerd. Via die app kan je in één klik zien welke chauffeurs beschikbaar zijn en wat het dichtstbijzijnde vertrekpunt is. Je kan de rit contant of met een kredietkaart betalen.

Vorige lente werden de taxideelapps Splyt en

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION 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 "les évolutions du secteur des taxis et l'augmentation des situations de concurrence déloyale".

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Dans le cadre de sa politique de diversification, l'application mobile de taxis partagés, Taxi2Share, a lancé un service à l'intention des personnes à mobilité réduite (PMR), qui peuvent désormais commander en ligne un taxi adapté à leur handicap.

J'aimerais que nous nous attardions un instant sur cette innovation d'utilité publique. Elle succède à beaucoup d'autres qui se caractérisent par la numérisation de services dans le secteur officiel du transport rémunéré de personnes.

Le secteur n'a pas manqué de s'adapter pour faire face à l'émergence de nouvelles formes de concurrence et ses offres se sont considérablement diversifiées.

Pour rappel, c'est en septembre 2008 que, dans une optique de diversification des offres et solutions proposées, des taxis collectifs de nuit ont vu le jour sous le nom de service Collecto. Pas moins de 200 points d'embarquement étaient prévus entre 23h et 6h du matin. Depuis lors, les réservations se sont

Taxi2Share gelanceerd. Het doel is om toeristen van bij hun aankomst in Brussel Nationaal Luchthaven op de hoogte te brengen van het toeristisch aanbod en andere informatie over Brussel en België.

De taximaatschappijen stellen alles in het werk om zich aan te passen aan de digitalisering van de economie en de opkomst van nieuwe spelers, die niet altijd dezelfde wettelijke verplichtingen hebben.

Van de 1.270 taxi's in Brussel is slechts een honderdtal uitgerust voor het vervoer van personen met beperkte mobiliteit. Dankzij de app Taxi2Share kunnen ze in real time de positie van de aangepaste taxi's visualiseren, een taxi bestellen en de kostprijs van de rit ramen.

De taxisector kondigt aan dat er een taxideelapp met stembesturing zal worden uitgebracht, zodat ook slechtzienden een taxi kunnen bestellen en delen.

Hoewel de eerste versie van het taxiplan geen hoofdstuk over de openbaredienstopdrachten bevat, kunnen wij dergelijke initiatieven alleen maar toejuichen.

Het uitblijven van het nieuw reglementair kader voor de taxisector leidt ertoe dat bepaalde bedrijven hun oneerlijke praktijken ongestraft kunnen voortzetten, zoals UberX en UberBlack. Ze werken met chauffeurs wier voertuig niet in Brussel is ingeschreven maar die het merendeel van hun klanten wel in Brussel oppikken. Voor de officiële taxi's is het echter nog altijd verboden om klanten aan de luchthaven op te pikken!

Zal het nieuwe Taxiplan een hoofdstuk over de opdrachten van openbare dienst omvatten? Een voorbeeld is het vervoer van personen met beperkte mobiliteit.

Hoewel Collecto goedkoper is dan UberX of UberBlack, wordt er maar weinig gedaan om die dienst te promoten. Hoe is het aantal ritten met Collecto de voorbije drie jaar geëvolueerd? Zal de dienst de komende jaren nog worden versterkt?

Heel wat taxi's uit de andere twee gewesten blijven ongestraft klanten in Brussel oppikken. Dat roept vragen op over de controles. U vond UberPop

informatisées grâce à une application de géolocalisation permettant la commande et la réservation de la voiture partagée. Ce service a transporté pas moins de 394.000 voyageurs depuis son lancement.

En 2014, c'est une autre application de commande et de réservation de taxis, eCab, qui voit le jour. En un clic, il est possible de visualiser les chauffeurs disponibles, de définir son lieu de départ, de se géolocaliser pour être pris en charge au lieu le plus proche. La course peut être payée en liquide ou par carte de crédit en téléchargeant l'application ad hoc.

Au printemps dernier, ce sont les applications Splyt et Taxi2Share permettant le partage de taxis qui sont lancées. Rien qu'au mois de novembre, 25 taxis se sont ainsi équipés de tablettes pour faciliter le séjour des touristes chez nous. Il s'agit de permettre aux passagers, dès l'atterrissage à l'aéroport de Bruxelles National, de connaître les offres touristiques et autres informations sur Bruxelles et la Belgique.

Parmi leurs missions de service public, les taxis participent donc au rayonnement de notre capitale et de notre Région. Toutes ces énumérations visent à rappeler les efforts que déploient les sociétés de taxis pour s'adapter à la numérisation de l'économie et faire face à l'émergence de nouveaux acteurs ne répondant pas aux mêmes obligations légales.

En ce qui concerne la nouvelle application destinée aux personnes à mobilité réduite, il faut savoir que, sur 1.270 taxis bruxellois, une centaine de véhicules sont équipés pour transporter les PMR. En utilisant l'application Taxi2Share, cette catégorie d'usagers peut visualiser en temps réel la position des voitures adaptées aux personnes à mobilité réduite (signalées en bleu dans l'application) des autres taxis (signalés en noir), en commander une et avoir une estimation de la course en fonction de la destination.

Le secteur annonce d'ailleurs une application de taxis partagés munie d'un système vocal qui permettra également aux personnes malvoyantes et aveugles de commander et de partager une voiture. Même si la première mouture du Plan taxis ne comprenait pas de chapitre relatif aux missions de service public, nous ne pouvons que nous réjouir

eerst een schitterend initiatief, maar hebt nadien strenge controles uitgevoerd en hard opgetreden tegen de fraudeurs. Er werd bijvoorbeeld een aantal wagens in beslag genomen. Ondertussen lijkt er opnieuw een zeker laksheid te zijn gegroeid, gelet op het groot aantal niet-Brusselse taxi's dat in ons gewest opereert. Die voertuigen zijn gemakkelijk te herkennen, aangezien ze niet aan de door de Brusselse regelgeving opgelegde kwaliteitseisen beantwoorden.

Ondanks het wettelijke verbod om nieuwe klanten in Brussel te ronselen, is die praktijk enorm toegenomen, sinds u toestemming hebt gegeven aan UberX en UberBlack om ritten te doen in Brussel. De situatie is volledig surrealistisch, aangezien de Brusselse taxi's nog altijd geen klanten aan de luchthaven mogen oppikken.

Lopen er onderhandelingen met de andere gewesten om de Brusselse taxi's meer rechten te geven op hun grondgebied? Zo niet, welke instructies heeft uw kabinet aan de directie Taxi's gegeven met betrekking tot de controles?

Beschikt de directie Taxi's over voldoende personeel? Hoeveel inspecteurs heeft ze in dienst? Zal het team worden versterkt?

Hoeveel taxi's werden er de voorbije zes maanden gecontroleerd? Hoeveel taxi's waren niet in Brussel ingeschreven? Hoeveel dossiers werden aan het parket doorgegeven? Welke sancties werden er opgelegd?

In januari 2016 hebben de taximaatschappijen, de vakbonden en de federale inspectie een historisch samenwerkingsakkoord gesloten over de bestrijding van de fraude in de taxisector. Welke rol is daarbij weggelegd voor de directie Taxi's van Brussel Mobiliteit?

Heeft de controleopdracht ook betrekking op de huurwagens met chauffeur?

Heeft het akkoord geleid tot een formele en structurele samenwerking met de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ), het Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen (RSVZ) en de federale overheidsdiensten Financiën, Werkgelegenheid en Economie? Zijn er in het kader van die samenwerking kwantitatieve controledoelstellingen aan de directie Taxi's

de ce type d'initiative qui mériterait, selon nous, d'être mis en exergue. J'en profite pour rappeler qu'il s'agit là d'une application innovante belgo-belge et, qui plus est, bruxelloise.

Si l'on peut se réjouir de ce dynamisme, force est de constater que, dans l'attente d'un cadre réglementaire révisé pour le secteur du transport rémunéré de personnes, les situations de concurrence déloyale perdurent en toute impunité. Le secteur des taxis foisonne d'idées nouvelles en matière de révolution numérique, mais la situation sur le terrain se caractérise toujours par de nouvelles formes de concurrence déloyale consécutives à l'autorisation du déploiement de services tels qu'UberX et UberBlack. Ceux-ci recourent à des chauffeurs, véhicules et véhicules de location avec chauffeur (VLC) non immatriculés en Région bruxelloise, mais opérant l'essentiel de leurs prises en charge à Bruxelles, alors que les taxis officiels sont toujours interdits de prise en charge à l'aéroport de Bruxelles National.

La future mouture du Plan taxis comprendra-t-elle un volet spécifique relatif à la fourniture de services d'intérêt public, tels que le transport de personnes à mobilité réduite (PMR) par d'autres moyens que TaxiBus ?

Alors que le service Collecto reste moins cher que les offres de type UberX ou UberBlack, peu semble fait pour le promouvoir. Pouvez-vous nous éclairer sur l'évolution des prises en charge de Collecto ces trois dernières années et sur les objectifs du gouvernement en la matière ? Est-il prévu de renforcer et de développer davantage ce service dans les années à venir, avec, bien sûr, les subventions nécessaires ?

En ce qui concerne le contrôle d'un secteur dont vous avez la tutelle, il apparaît qu'une myriade de VLC en provenance des deux autres Régions effectuent illégalement et en toute impunité des prises en charge à Bruxelles. Cette situation pose immanquablement la question de l'effectivité des contrôles. Lors de l'offensive d'UberPop, après vous être montré émerveillé par l'émergence d'une "modernité" toute relative, vous vous étiez targué de mener une politique de contrôle et de sanction ferme à l'endroit des fraudeurs. Quelques véhicules avaient été confisqués pour l'exemple. Il semble toutefois que la situation actuelle bénéficie d'un

opgelegd?

Zullen de federale antifraudemaatregelen ook gelden voor de nieuwe spelers op de markt, die u in de toekomstige ordonnantie een plaats wilt schenken?

nouveau laxisme, tant le foisonnement de VLC non bruxellois effectuant des prises en charges dans notre Région est flagrant. Ces véhicules sont facilement reconnaissables, puisque nombre d'entre eux ne correspondent pas au standing de service limousine avec chauffeur prévus par la réglementation bruxelloise.

Malgré l'interdiction légale de charger de nouveaux clients sur le territoire bruxellois, cette pratique s'est développée sans encombre depuis votre assentiment au déploiement des services UberX et UberBlack à Bruxelles. Cette situation est pour le moins surréaliste, quand on sait que les taxis bruxellois ne peuvent toujours pas prendre des passagers en charge à l'aéroport national, même lorsqu'ils viennent de déposer un client.

Cette situation est-elle destinée à perdurer ? Dans l'affirmative, des négociations ont-elles été engagées avec les autres Régions afin de garantir aux taxis bruxellois les mêmes droits sur leur territoire ? J'apprends à l'instant que les autorisations pour la Wallonie sont exclusivement de la compétence du gouvernement wallon.

Dans la négative, pouvez-vous nous éclairer sur les instructions et les objectifs en matière de contrôle communiqués par votre cabinet au service de la Direction des taxis qui en a la charge ?

À cet égard, je me dois de rappeler l'interdiction des taxis clandestins aux abords de la gare de Bruxelles-Midi, décidée par le bourgmestre de Saint-Gilles, en particulier pour troubles à l'ordre public et violences avérées.

Vu la multiplication du nombre de prestataires et l'évolution des pratiques, les capacités de contrôle de la Direction des taxis sont-elles jugées suffisantes ? Combien compte-t-elle d'inspecteurs de terrain ? Qu'est-il prévu pour en renforcer les capacités ?

Combien de VLC ont-ils été contrôlés ces six derniers mois ? Et, parmi ceux-ci, combien de VLC non immatriculés en Région bruxelloise ?

Compte tenu de l'illégalité de la prise en charge de nouveaux clients en Région bruxelloise par des véhicules appartenant à des sociétés de VLC qui n'y ont pas leur siège, pouvez-vous nous communiquer le nombre de dossiers transmis au

Parquet, le nombre de dossiers complets ayant permis au Parquet de donner suite et nous préciser les sanctions prises à leur encontre ?

En janvier 2016, les patrons de sociétés de taxi, les syndicats et l'Inspection fédérale signaient un accord de coopération qualifié d'historique pour lutter contre la fraude dans le secteur du transport rémunéré. Comment la Direction des taxis de Bruxelles Mobilité, qui est un maillon du contrôle sectoriel, intègre-t-elle cette démarche lancée par le gouvernement fédéral ?

Cette mission de contrôle du secteur inclut-elle également le contrôle du secteur des VLC ?

La conclusion de cet accord a-t-elle débouché sur une coopération structurelle formelle avec l'Office national de sécurité sociale (ONSS), l'Institut national d'assurances sociales pour travailleurs indépendants (Inasti) et les Services publics fédéraux (SPF) Finance, Emploi et Économie ? Des objectifs quantitatifs en matière de contrôles effectués par la Direction des taxis découlent-ils de cette coopération renforcée ?

Les nouveaux opérateurs de service que vous souhaitez intégrer à la future ordonnance taxis devront-ils tous se soumettre aux dispositions antifraude définies par l'État fédéral ?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik dank de heer Ikazban voor zijn interpellatie. Het was echt nodig om eens opnieuw over dit onderwerp te debatteren. Deze interpellatie is al een paar keer geagendeerd. We zijn dan ook verheugd dat ze vandaag eindelijk aan bod komt.

Ook Groen wil heel graag de stand van zaken van het Taxiplan kennen. De minister heeft zeker al vijf keer in deze commissie gezegd dat de regering binnen een paar weken een akkoord over het Taxiplan zal hebben, maar dat is er ondertussen nog altijd niet en dat wordt steeds meer een probleem. Het is vandaag niet langer duidelijk wat er al dan niet toegestaan is. Er is een grijze zone ontstaan waarbij een grote multinational tracht de reguliere taxisector uit de markt te prijzen. Dat is

Discussion

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Je remercie M. Ikazban pour cette interpellation portant sur un thème qui appelait un nouveau débat.*

Groen aimerait aussi savoir ce qu'il en est du Plan taxis. Le ministre nous a déjà annoncé à plusieurs reprises que le gouvernement parviendrait à un accord sur le Plan taxis à brève échéance. Nous l'attendons toujours, tandis que la situation ne fait que s'aggraver. Aujourd'hui, on ne sait plus clairement ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas. Nous avons vu émerger une zone grise dans laquelle une grande multinationale s'engouffre, qui risque de finir par évincer nos taxis réguliers et de monopoliser le secteur.

niet goed voor Brussel en evenmin voor de Brusselaars, de taxichauffeurs en de klanten, want uiteindelijk zal een internationale firma onze taxisector monopoliseren.

We kunnen lang discussiëren over de ideologie en over de manier waarop we naar onze taxisector kijken, maar het blijft de regering die de lijnen moet uitzetten. Dat doet ze vandaag niet, waardoor degenen met het meeste geld vrij spel krijgen.

De situatie loopt ondertussen steeds meer uit de hand. Volgens mijn informatie zijn in 2016 meer dan vierhonderd bijkomende vergunningen toegekend in Wallonië voor taxi's met chauffeur. We weten dat die bijna allemaal bedoeld zijn om in Brussel rond te rijden. Tel die bij de naar schatting 1.300 taxi's die hier al een licentie hebben gekregen en je krijgt een enorme hoeveelheid. Het systeem wordt hierdoor onderuitgehaald en kan niet langer naar behoren functioneren.

Er zijn ook ernstige twijfels of die nieuwe taxi's de Brusselse regels wel respecteren. Ze zijn vaak niet conform de vereiste luxecriteria, terwijl het voor het grootste deel nochtans om luxetaxi's gaat. Ze respecteren bovendien de contractuele regels niet. Voor prestaties via dergelijke vergunningen moet er een contract zijn voor drie uur met een minimumprijs van 90 euro. Daarvoor werd er een creatieve oplossing gevonden door taxi's en klanten te groeperen, omdat dat zogezegd "goed zou zijn voor iedereen". Dat is helemaal niet het geval. Het is gewoon een achterpoortje om de regels te omzeilen.

Bovendien is het ook niet duidelijk of er btw wordt betaald op elke rit. Voor de Brusselse taxichauffeurs hebben we net daarom een digitale taximeter verplicht gemaakt. Het kan dan ook niet dat er tegelijkertijd een systeem wordt toegelaten dat daarop een uitzondering maakt.

Naar verluidt zou Brussel Mobiliteit slechts zelden controles uitvoeren. De federale politie doet dat vaker, maar we kennen de visie achter die controles niet.

De huidige situatie is niet wenselijk en mag dan ook niet lang meer blijven duren. Groen dringt nog maar eens aan op de realisatie van het Taxiplan. Slechts dan kunnen we discussiëren over de regels en ervoor zorgen dat die voor iedereen gelijk zijn.

Il incombe au gouvernement de baliser ce secteur pour empêcher ceux qui disposent des moyens de se réserver les coudées franches.

La situation devient incontrôlable. En 2016, plus de 400 licences supplémentaires auraient été octroyées en Wallonie pour des taxis avec chauffeur, qui ont surtout l'intention de circuler à Bruxelles. Sachant que 1.300 taxis disposent déjà d'une licence dans notre Région, le système ne peut plus fonctionner correctement.

En outre, ces nouveaux taxis ne respecteraient pas les règles bruxelloises. Bien qu'il s'agisse pour la plupart de taxis de luxe, ils enfreignent souvent les exigences relatives à cette catégorie. Par ailleurs, ils ne respectent pas les règles contractuelles. En groupant les taxis et les clients, ils contournent la prescription selon laquelle un contrat de trois heures à un prix minimum de 90 euros doit être établi pour des prestations liées à ces licences.

Nous ne savons pas non plus s'ils paient la TVA sur chaque course puisque, contrairement aux taxis bruxellois, ils ne sont pas tenus de disposer d'un taximètre numérique.

Par ailleurs, il semblerait que Bruxelles Mobilité ne réalise que rarement des contrôles. La police fédérale en effectue plus fréquemment, sans que nous ne connaissions la philosophie qui y préside.

La situation actuelle n'est plus tenable. Groen insiste une fois encore sur la réalisation du Plan taxis. Ce n'est qu'à ce moment-là que nous pourrons discuter des règles et veiller à ce qu'elles soient équitables.

Bruxelles ne peut s'attaquer seule au problème. Le ministre doit se concerter avec la Flandre, où des problèmes se posent aux abords de l'aéroport de Bruxelles National, et la Wallonie, qui octroie des licences litigieuses.

J'invite le ministre à prendre ses responsabilités et à se concerter avec tous les acteurs concernés. Il est grand temps que nous ayons ce Plan taxis que le ministre nous promet depuis plus de deux ans !

De minister moet bovendien overleg plegen met Vlaanderen en Wallonië. In Vlaanderen zijn er problemen rond de luchthaven van Zaventem en in Wallonië gaat het om de erkenning van taxi's die eigenlijk in Brussel rijden. Brussel kan het probleem niet alleen aan en moet het grensoverschrijdend aanpakken, op zijn minst binnen het kader van de metropolitane gemeenschap.

Ik roep de minister op om zijn verantwoordelijkheid op te nemen en overleg te plegen met alle betrokkenen. De minister heeft het Taxiplan nu al 2,5 jaar lang in het vooruitzicht gesteld. Het wordt echt tijd dat het er komt!

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Wij moeten erin slagen de terechte vrees van de taxisector over de nieuwe technologieën en de deeleconomie weg te nemen.*

Los van de integratie van nieuwe spelers, moet de taxisector worden gemoderniseerd. Het Taxiplan en de ordonnantie zijn broodnodig om af te rekenen met oneerlijke concurrentie.

Drie belangrijke punten, namelijk de numerus clausus, de vergunningen en de tarieven, moeten in overleg met de sector worden aangepakt. Hoever staat dat overleg? Wie neemt eraan deel?

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En complément des questions et problèmes qui viennent d'être soulevés, nous devons aujourd'hui concilier les craintes légitimes du secteur des taxis et la réalité que sont les nouvelles technologies et l'économie collaborative. Nous devons sortir du flou actuel qui frustre et qui énerve tout le monde.

Même au-delà de la question de l'intégration sous quelque forme que ce soit de nouveaux opérateurs, le secteur actuel des taxis a besoin d'être modernisé, d'où la nécessité d'aboutir - je ne vais pas dire rapidement mais plutôt enfin - à un Plan taxis, à un cadre clair, à une ordonnance unique réglementant le secteur et mettant fin à la situation actuelle qui génère des situations de concurrence déloyale.

Trois points importants doivent être réglés sur lesquels je souhaiterais avoir votre avis. Il s'agit des questions liées notamment au numerus clausus, au futur des licences et des compensations éventuelles si le système venait à changer et à la politique tarifaire.

Enfin, il me paraît aussi important, dans cette dynamique de plan, d'assurer un dialogue et une concertation avec le secteur et les différents acteurs touchés par la réforme. À cette fin, j'aurais souhaité savoir ce qu'il en était des procédures de concertation en cours. Qui a été concerté et quand ? Une nouvelle concertation est-elle prévue ? Qui participera à cette concertation ?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Wij zouden geen vragen hoeven te stellen, als het Brussels Gewest eindelijk over het Taxiplan zou beschikken. Al meer dan de helft van de regeerperiode houdt u ons aan het lijntje met vage antwoorden, terwijl er in het Brusselse straatbeeld steeds meer huurwagens met chauffeur opduiken.*

Wanneer komt het Taxiplan er nu eindelijk? Hoeveel personen zullen instaan voor de controle? Als er onvoldoende controleurs aangesteld worden, zal het plan niet geloofwaardig zijn.

U hebt meermaals de zwakke punten van de bestaande taxisector te berde gebracht, maar op dit moment ontpopt er zich een informele en illegale sector van huurtaxi's die aan elke vorm van controle ontsnapt.

In het verleden was u laaiend enthousiast over UberPop, maar u zou beter wat meer aandacht hebben voor het slechte imago van dat bedrijf, dat niet erg zwaar tilt aan seksuele intimidatie.

Bent u nog steeds voorstander van het concept van UberPop? Vindt u nog steeds dat de taxisector vastgeroest is? Verheugt u zich over de ontwikkeling van het informele systeem van huurwagens met chauffeur? Wanneer zal het Taxiplan er eindelijk zijn?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Les questions qui sont soulevées ici trouveraient une réponse si seulement la Région disposait d'un Plan taxis. Vous nous égarez depuis plus de la moitié de la législature notamment pour ce qui est de la finalisation de ce Plan taxis ou de son stade d'avancement. Vous nous répondez évasivement, vous déclarez vous concerter sur le sujet, alors qu'on apprend le contraire.

Nous sommes à la moitié de la législature et les questions que nous vous adressons, le Plan taxis pourrait y répondre. Dans les rues de Bruxelles, on remarque des voitures de location avec chauffeur à foison, une situation que nous déplorons à laquelle s'ajoute encore la question du contrôle.

Quand le Plan taxis verra-t-il le jour ? Combien de personnes sont-elles affectées à son contrôle ? Le contrôle est-il potentiellement effectif ? Il faudrait que ce nombre soit suffisant, sinon ce ne serait pas crédible.

Vous avez évoqué à plusieurs reprises les faiblesses du secteur des taxis. Or, aujourd'hui, un secteur parallèle de location de taxis exerce ses activités en dehors de toute légalité, de tout contrôle. Après vous avoir entendu évoquer avec enthousiasme l'arrivée d'UberPop, je vous invite à vous pencher sur la dégradation de l'image de ladite société là où elle fonctionne encore. La culture d'entreprise dont elle se prévaut est peu sensible à la problématique du harcèlement sexuel, comme en témoigne la chute du taux d'emploi féminin dans cette société.

Bref, vers quoi nous emmenez-vous ? Défendez-vous toujours le concept UberPop ? Estimez-vous toujours que le secteur des taxis reste engoncé dans son carcan, malgré les efforts déjà fournis ? Vous réjouissez-vous, par conséquent, des voitures de location avec chauffeur, qui se développent de manière sauvage, sans envisager d'investir dans les contrôles ?

Enfin et surtout, quand verrons-nous ce Plan taxis, qui commence à pourrir le quotidien de nombreux acteurs car leur survie professionnelle en dépend ?

De voorzitter.- Ik zal in eigen naam spreken.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).- Mevrouw Delforge heeft de toestand goed samengevat. Het is niet normaal dat de regering twee jaar nodig heeft om een plan af te werken.*

De MR had een concreet voorstel, dat een basis voor het uiteindelijke plan kon vormen. Helaas werd dat verworpen.

Er is geen enkele vooruitgang in het dossier. De taxisector werkt nog altijd op basis van een ordonnantie uit 1995, toen er van internet nog geen sprake was.

De taxichauffeurs hebben reden tot ontevredenheid, want niemand wil tegen oneerlijke concurrentie opboksen. De huidige immobiliteit lijkt me echter het ergste. Er moet schot in de zaak komen. Oplossingen uit het verleden bieden geen soelaas.

De taxisector is na een zekere druk van buitenaf in de goede richting geëvolueerd. Zo kun je tegenwoordig zo goed als altijd met een bankkaart betalen. Twee jaar geleden was dat nog anders.

We zijn ervan overtuigd dat het mogelijk is een evenwichtig Taxiplan uit te werken. We hadden een voorstel in die zin ingediend.

De leden van de commissie Infrastructuur en de taxisector, de nieuwe spelers in de sector en de Brusselaars zijn niet gebaat bij uw verhaal over een te grote werklast ten gevolge van de tunnelsaga. Ze willen niet dat u het reglement van het parlement aangrijpt om vragen over het onderwerp telkens weer uit te stellen tot sint-juttemis. We willen nu eindelijk over het plan kunnen beschikken en het met de commissie bespreken.

M. le président.- Je vais intervenir en mon nom personnel.

M. Boris Dilliès (MR).- Mme Delforge a bien résumé la situation. Cependant, une des questions essentielles est de savoir quand. Il règne une unanimité politique pour dire que l'inaction pèse à l'ensemble des acteurs et qu'il est anormal qu'il faille deux ans au gouvernement pour accoucher d'un projet.

Le MR, depuis les bancs de l'opposition, a élaboré une proposition concrète de plan. Elle n'était pas à prendre ou à laisser et avait le mérite de constituer une base de travail, qui pouvait être amendée. Cette proposition a été rejetée mais, du moins, elle existe si le gouvernement n'a rien dans ses cartons.

Mon groupe reste disponible pour travailler sur ce dossier. Aujourd'hui, on n'y rencontre les attentes de personne, puisque rien n'avance. Le secteur des taxis est censé s'y retrouver dans une véritable jungle où les choses ne sont pas définies, puisqu'on se base toujours sur une ordonnance datant de 1995, une époque où internet n'existait pas. À cette heure où les technologies avancent à grande vitesse, c'est la préhistoire !

Les chauffeurs de taxi ont raison d'être mécontents parce que personne ne peut accepter une concurrence déloyale, personne ne peut accepter que quelqu'un qui effectue le même travail ne soit pas soumis aux mêmes contraintes.

Cependant, le statu quo actuel est probablement ce qu'il y a de pire. D'abord, il ne satisfait personne ; ensuite, il ne rend pas service aux Bruxellois.

Nous souhaitons voir ce dossier progresser et le conservatisme abandonné. Maintenir les solutions antérieures n'aurait aucun intérêt et irait à contresens de l'évolution de la société.

Pour l'instant, seul le secteur des taxis a bougé dans le bon sens, en partie à la suite d'une certaine forme de pression. Ainsi est-il devenu rare de ne pouvoir payer une course par carte bancaire. C'était loin d'être le cas il y a moins de deux ans. De même, les taxis ont aussi évolué sur le plan technologique.

Pour autant, tout ne peut se limiter au secteur des taxis. Nous n'avons pas changé d'avis à cet égard, mais nous sommes convaincus qu'il est possible

d'obtenir un plan équilibré. C'est dans cette optique que nous avons déposé une proposition.

L'ensemble des membres de la Commission de l'infrastructure ainsi que le secteur des taxis, le secteur des "nouveaux entrants" et les Bruxellois aimeraient ne plus s'entendre dire que vous avez eu beaucoup de travail, notamment concernant les tunnels, etc. Ils ne veulent plus que vous invoquiez à nouveau l'application du règlement du parlement qui permet, lorsqu'une question est posée sur un sujet, de la renvoyer aux calendes grecques, c'est-à-dire trois mois plus tard.

À ce train-là, nous risquons d'arriver à la fin de la législature, sans avoir abouti à quoi ce soit. Les craintes en ce sens sont nombreuses. Nous aimerions, tout comme Mme Delforge, voir s'arrêter ces reports incessants et disposer d'un plan à débattre au sein de cette commission et au sein de ce parlement.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit me aan bij de collega's die willen weten hoe het nu staat met het Taxiplan. Het uitblijven ervan creëert onduidelijkheid. We wachten er al zo lang op en hopen dan ook dat het er nu zo snel mogelijk komt.

Ook ik heb dat verhaal gehoord over de meerdere honderden taxi's - eigenlijk limousines met chauffeur - die in Brussel zouden rijden, maar eigenlijk vergund zijn in Wallonië. Zoals de heer De Lille al zei, werkt dat ontwrichtend voor de Brusselse taximarkt en de grosso modo 1.300 taxi's die hier vergund zijn. Klopt dit verhaal? Ik ga ervan uit dat dit niet wettelijk is. Treedt de Brusselse overheid hiertegen op?

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Je me joins aux collègues qui veulent savoir ce qu'il en est du Plan taxis. Le contexte actuel est source d'incertitude.*

J'ai aussi entendu parler de ces centaines de taxis, ou plutôt de limousines avec chauffeur, qui circuleraient à Bruxelles mais sous licence wallonne. Comme l'a dit M. De Lille, cette situation déstabilise le marché des taxis bruxellois. Est-ce exact ? Les autorités bruxelloises agissent-elles contre ce phénomène ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De Directie Taxi's beschikt al over 97 voertuigen die aangepast zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.*

In 2014 vervoerden de Collectotaxi's 174.000 passagiers tijdens 58.000 ritten, in 2015 reden er 182.000 passagiers tijdens 60.000 ritten en in 2016 waren er 214.000 passagiers tijdens 77.000 ritten. Het aantal passagiers en het aantal ritten zijn dus sterk toegenomen en ik ben ervan overtuigd dat de

M. Pascal Smet, ministre.- Aujourd'hui, la Direction des taxis gère déjà 97 véhicules entièrement adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR). La position des taxis PMR dans le Plan taxis sera communiquée lors de l'adoption de celui-ci.

Lors des trois dernières années, l'augmentation du nombre de prises en charge par les taxis Collecto est la suivante :

dienst nog verder kan groeien.

De huidige overeenkomst loopt in 2018 af, maar de regering is van plan om de Collectodienst te behouden door hem te moderniseren en te bestuderen hoe hij nog doeltreffender kan.

Over de concurrentie tussen de Brusselse taxi's en die uit de andere gewesten wordt overleg gepleegd. Er is echter nog geen regeling uitgewerkt.

De dienst die binnen de Directie Taxi's de controles uitvoert, verifieert de conformiteit van de contracten en van de huurvoertuigen met chauffeur, uit welk gewest ze ook komen. Op de dienst werken momenteel zeven personen. Het team zal worden uitgebreid en er komt een nieuwe controlemethode.

Ik heb geen statistieken over het totale aantal gecontroleerde voertuigen. In 2016 schreven de controleurs 141 pv's uit voor huurvoertuigen met chauffeur die de app UberX gebruikten, 53 voor niet-Brusselse huurvoertuigen met chauffeur en 15 voor Brusselse huurvoertuigen met chauffeur. Wat het parket met die pv's deed, weet ik niet.

De Directie Taxi's overlegde onlangs met de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (SIOD) over een samenwerking rond controles en gegevensuitwisseling. Een officieel akkoord en praktische modaliteiten zijn er nog niet; de bal ligt in het kamp van de federale regering.

Sinds januari 2016 hadden de pv's voor UberX betrekking op 90 Waalse voertuigen, 67 Vlaamse en 28 Brusselse. Er werden 15 voertuigen in beslag genomen.

In Wallonië werden 80 vergunningen afgegeven om in Brussel te rijden.

Maakt u zich geen zorgen mevrouw Delforge, ik stuur u niet naar het verleden, maar loods u een veelbelovende toekomst binnen.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

De eerste versie van het Taxiplan voldeed inderdaad niet en heeft de sector geen deugd gedaan.

Na een reeks onverwachte gebeurtenissen die de

- en 2014, 174.000 passagers pour 58.000 courses ;

- en 2015, 182.000 passagers pour 60.000 courses ;

- en 2016, 214.000 passagers pour 77.000 courses.

Le nombre de passagers et de courses a considérablement augmenté. J'en suis très content car c'est moi qui ai créé Collecto à l'époque. Nous étions allés à Leeds pour nous inspirer de son expérience.

L'augmentation est depuis lors continue. Je crois que le système compte encore de nombreuses potentialités. En comparaison, l'année de sa création, en 2008, nous comptabilisions 883 courses et 1.069 voyageurs. Sa croissance a donc explosé. La convention actuelle expire en 2018. Le gouvernement a l'intention de pérenniser ce service en le modernisant et en examinant des pistes d'amélioration de son efficacité.

Qu'en est-il des taxis bruxellois et des autres Régions ? Cette question est systématiquement intégrée dans la concertation avec les autres Régions, mais n'a pas encore trouvé réponse.

Le service en charge des contrôles vérifie sur le terrain la conformité des contrats et la conformité de tous les véhicules VLC, toutes Régions confondues. Le service de contrôle de la Direction des taxis compte actuellement sept personnes. Il est prévu de renforcer cette équipe mais aussi d'élaborer de nouvelles méthodes de contrôle.

Nous ne disposons pas de statistiques sur le nombre total de véhicules contrôlés. Nous pouvons vous communiquer le nombre de procès-verbaux dressés par les agents contrôleurs en 2016 : 141 procès-verbaux concernant des VLC utilisant l'application UberX, 53 pour des VLC non bruxellois et 15 pour des VLC bruxellois. Nous n'avons pas d'informations du Parquet concernant les suites et les sanctions.

Un premier contact a récemment eu lieu entre la Direction des taxis et le Service d'information et de recherche sociale (SIRS) afin de mettre en place une collaboration de contrôle et d'échange d'informations. Un accord officiel doit encore être établi et les modalités pratiques définies, mais ces aspects dépendent plutôt du niveau fédéral. Tout le monde dans ce pays doit respecter les règles

zaak hebben vertraagd, wordt het nu echt wel tijd om de knoop door te hakken. Ik wil het Taxiplan tegen begin mei klaar hebben. De komende dagen pleeg ik trouwens nog overleg met een deel van de taxisector.

Enkele maanden extra uittrekken voor een sector die het twintig jaar lang moeilijk had met modernisering, lijkt me niet onoverkomelijk. Begin mei kom ik niet alleen met het Taxiplan, maar ook met de bijgaande ordonnantie.

De voorzitter.- U hebt het dus over begin mei van dit jaar.

De heer Ikazban heeft het woord.

antifraude, il n'y a pas d'exceptions possibles.

Depuis janvier 2016, les procès-verbaux UberX ont concerné 90 véhicules wallons, 67 véhicules flamands et 28 véhicules bruxellois. Quinze voitures ont été saisies.

L'autorité wallonne nous communique que 80 licences wallonnes seront délivrées pour circuler à Bruxelles.

Mme Delforge, je vous emmène vers le futur. Rassurez-vous, je ne vous renvoie pas dans le passé. Je vous guide vers un avenir prospère.

(Remarques de Mme Delforge)

Cela étant, je reconnais que la première version du Plan taxis était insatisfaisante. La manière dont ce plan a été lancé était déjà problématique en soi et n'a certainement pas rendu service au secteur.

Entre-temps, une série d'imprévus se sont invités : les problèmes rencontrés avec les tunnels, les attentats, ma maladie, des décès aussi.

Mais, vous avez raison, même si les choses ont parfois besoin de mûrir, il est temps maintenant de prendre une décision. J'ai donc l'intention de vous présenter le Plan taxis avant le début du mois de mai.

Je rencontrerai d'ailleurs une partie du secteur des taxis dans les prochains jours.

Dans un secteur qui a peiné à se moderniser ces vingt dernières années, s'accorder quelques mois de plus n'est pas la pire des options. Je répète mon intention de vous présenter un Plan taxis, mais aussi une ordonnance taxis, début mai. Nous ne sommes pas restés inactifs ces derniers mois, mais nous avons encore besoin de concertation avec le secteur dans les semaines à venir.

Je m'engage donc très concrètement sur une date, soyez patients.

M. le président.- Il s'agira donc de début mai 2017.

La parole est à M. Ikazban.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).- Uw antwoorden stemmen mij enigszins tevreden, want u hebt eindelijk een datum aangekondigd.*

Bij de aanslagen hebben taxi's mensen naar huis gebracht, wat nog maar eens getuigt van de goede wil van de sector.

Mijnheer Dilliès had het daarnet over de druk van buitenaf, die de taxisector heeft ondergaan. Ik zou zelfs zeggen dat er sprake is van een vorm van verdrukking, want de concurrentie is oneerlijk en het Taxiplan laat nog steeds op zich wachten. Ondertussen tieren de nieuwe initiatieven welig en doen er zich ernstige incidenten voor.

Er is sprake van honderden bijkomende taxi's. Bovenop de oneerlijke concurrentie levert dat ook nog eens een hoop bijkomende verkeers-opstoppingen en vervuiling op. Ook al worden er controles uitgevoerd, dan nog lijkt de maatregel mij te zwak in vergelijking met de omvang van de fraude en de oneerlijke concurrentie.

U hebt een belangrijke vergadering met de sector op 29 maart en wij hopen dat die succesvol zal zijn.

Alle commissieleden hebben erkend dat de taxisector al inspanningen heeft geleverd. Dat was in het recente verleden wel anders.

Ik hoop dat het plan er snel komt en dat het veel moderne ideeën bevat.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Ik ben voor moderniteit, maar tegen precaire arbeidsomstandigheden. Onlangs was er op de RTBF nog een reportage te zien over UberEATS en daarin kon je alvast een glimp opvangen van het soort arbeid dat dergelijke operatoren in petto hebben en hoe ze 'werknemers' als nummers beschouwen en niet als mensen.

Daarom moeten we de modernisering van de bestaande taxisector ondersteunen. In zekere zin gaat het om een dienst van openbaar nut, die onze bescherming verdient.

M. Jamal Ikazban (PS).- Je vous remercie pour vos réponses, M. le ministre. Je ne vous cacherai pas que je suis en partie satisfait. Pour une fois, vous annoncez une date. Nous allons donc nous y tenir.

Vous parliez tout à l'heure des retards occasionnés par les tunnels et les attentats. Vous avez raison.

Je rappelle le rôle que les taxis ont joué lors des attentats en ramenant les gens à leur domicile. Cette initiative démontre une fois encore la bonne volonté de ce secteur.

M. le président, vous évoquiez tout à l'heure, sous votre casquette de commissaire, la pression exercée sur le secteur des taxis. Je dirais même qu'au-delà de la pression, il y a actuellement de l'oppression parce que la concurrence est déloyale et que le plan n'a toujours pas été élaboré. Nous espérons le voir arriver mais, pendant ce temps, la concurrence fait rage. Vous avez décrit une jungle. C'est vraiment le cas. Des incidents se produisent et des problèmes assez graves se posent.

J'entends les chiffres de 80, 100, 300, 400 taxis supplémentaires. Vous imaginez-vous l'augmentation de la congestion et de la pollution qui sera ainsi occasionnée en plus de cette concurrence déloyale ? C'est assez catastrophique ! Même si des contrôles sont organisés, cette mesure me semble assez faible au regard de l'ampleur des fraudes et de la concurrence déloyale qui se développe.

Certains ont parlé de concertation. Nous espérons qu'elle pourra avoir lieu. Vous avez encore une réunion importante avec le secteur le 29 mars prochain, me semble-t-il. J'espère que cette concertation sera fructueuse. Tous les commissaires qui se sont exprimés l'ont fait en reconnaissant tous les efforts consentis par le secteur des taxis. Je les en remercie.

C'est un changement par rapport à un passé récent.

J'espère que le plan va enfin être élaboré et qu'il intégrera beaucoup de modernité. Vous avez parfois de bonnes idées : Collecto est votre bébé...

(Remarques de M. Smet)

Monsieur le ministre, je dis oui à la modernité,

mais non à la précarité et au cheval de Troie. Je vous invite d'ailleurs à regarder un petit reportage diffusé voici quelques jours sur la RTBF, dans l'émission "On n'est pas des pigeons", concernant les livreurs UberEATS. Il vous donnera une indication de ce que ce genre d'opérateurs nous prépare au niveau de la précarisation du travail. Ce petit reportage discret vous montrera comment le travailleur n'est plus considéré comme un être humain, mais comme un objet et un numéro.

Dans cette Région, ce parlement, cette commission, nous pouvons nous accorder sur le fait que nous refusons cette société qui fait la part belle à l'exploitation des personnes.

Aidons ce secteur à se moderniser ! Aidons ce secteur à prospérer ! Rappelons qu'il fait partie en quelque sorte de nos services publics et que nous sommes là aussi pour les défendre.

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

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben blij te horen dat het Taxiplan er begin mei komt. Toch blijf ik enigszins sceptisch, want we hebben in de voorbije 2,5 jaar al vijf keer gehoord "dat het Taxiplan heel snel klaar zou zijn". De minister mag me dan ook niet kwalijk nemen dat ik wantrouwig ben en het motto huldig: eerst zien en dan geloven.

Groen zal alvast begin mei present geven op de afspraak. Ik hoop dat dit ook het geval is voor de minister.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Je suis content d'entendre que le Plan taxis sera prêt au début du mois de mai. Mais, à l'instar de saint Thomas, je ne le croirai que lorsque je le verrai.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- U weet dat we zullen nagaan of u zich aan de beloofde datum houdt. Als het overleg met de sector spaak loopt, riskeert uw planning in het honderd te lopen.*

Ik hoop dat u ons naar een rooskleurige toekomst leidt. Op zich is er geen garantie op succes, want we kennen uw precieze plannen niet. De precarisering van het beroep van taxichauffeur moet koste wat het kost vermeden worden.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous nous avez donné une date bien précise. J'imagine que vous savez que si vous ne la respectez pas, nous serons là pour vous la rappeler. Mais, surtout, si la concertation avec le secteur se passe mal - et nous le saurons assez vite -, votre calendrier risque aussi d'être perturbé.

J'espère que l'avenir vers lequel vous nous conduisez sera rose. L'avenir en soi n'est pas gage de succès car on ignore de quoi il sera fait. Il est des avenirs dont on voudrait qu'ils n'adviennent jamais, comme celui de la précarisation dont parlait M. Ikazban.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ben het met u eens.*

De voorzitter.- De interpellatie van de heer Ikazban werd op 25 januari ingediend, wat betekent dat de kwestie begin mei opnieuw ter sprake kan komen.

(Rumoer)

De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Ik ben blij dat het Taxiplan er begin mei eindelijk zal zijn.*

Ik wil nogmaals het belang van overleg benadrukken. Ik hoop dat alle spelers daarbij betrokken worden.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de aansluitmogelijkheden en vermarkting ten dienste van de mobiliteit".

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Het gaat niet goed met de mobiliteit in Brussel. Ondanks maatregelen om de tunnels aan te pakken en dergelijke, is er nog steeds geen*

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec vous.

M. le président.- Je voudrais apporter une précision. L'interpellation de M. Ikazban ayant été déposée le 25 janvier, il sera possible de revenir sur la question à partir du début du mois de mai, puisque c'est la date de dépôt qui fait foi.

(Rumeurs)

La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je vous remercie pour votre réponse, M. le ministre. Je suis content d'entendre qu'après une longue gestation, le gouvernement prévoit d'accoucher de ce plan au début du mois de mai. Nous espérons que ce sera un bon plan.

J'insiste aussi sur l'importance de la concertation et du dialogue qui peuvent souvent prévenir les conflits et les éviter. J'espère que toutes les parties seront bien concertées et pourront bénéficier d'une explication claire du futur plan sur la base d'éléments objectifs et non pas de rumeurs qui peuvent susciter le conflit.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la connectivité et la marchéisation au service de la mobilité".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Aujourd'hui, force est de constater que la mobilité est particulièrement problématique en Région bruxelloise. Les facteurs pour l'expliquer sont

duidelijke toekomstvisie met ingrijpende, moedige keuzes om de mobiliteit en de levenskwaliteit in Brussel te verbeteren.

We moeten de Brusselse mobiliteit helemaal anders aanpakken. De openbare ruimte mag niet in de eerste plaats worden aangelegd voor wie Brussel in- of uitrijdt. In plaats daarvan moet de levenskwaliteit van de Brusselaars centraal staan. In die zin is de afbraak van het Reyersviaduct een stap in de goede richting.

Net zoals in andere hoofdsteden met een efficiënt mobiliteitsbeleid moet het openbaar vervoer en vooral de trein mensen van buiten de stad vlot naar het centrum brengen. Dat vergt de samenwerking van alle beleidsniveaus. Sommige dossiers, zoals die van het gewestelijk expresnet (GEN), de bedrijfsauto's of de overstapparkings hangen volledig af van andere beleidsniveaus. Daar loopt het vaak spaak.

Volgens het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) en de Union des classes moyennes (UCM) kosten files België jaarlijks 8 miljard euro, waarvan 1,5 miljard in Brussel wordt verloren. Volgens studiebureau INRIX is België de Europese filekampioen. Een automobilist verliest hier gemiddeld 44 uur per jaar in de file, tegenover 39 in Nederland en 28 in Frankrijk.

De files hebben bovendien gevolgen voor de luchtkwaliteit, want transport is goed voor 18% van de broeikasgassen in België. Terwijl de totale uitstoot sinds 1990 daalde met 8%, steeg die van het transport met zo'n 18%. Bovendien is dat transport nog steeds grotendeels afhankelijk van fossiele brandstoffen.

Het World Economic Forum zet België op de tweeëntwintigste plaats van 140 landen voor infrastructuur, tien plaatsen lager dan tien jaar geleden. Onze buurlanden Duitsland, Frankrijk en Nederland doen het allemaal veel beter. Dat is niet verwonderlijk: in 1980 werd nog 4,5% van het bbp in wegen- en spoorweginfrastructuur geïnvesteerd, tegenwoordig minder dan 2%.

Het VBO kwam in zijn magazine Reflect met een aantal mogelijke oplossingen: flexibiliteit, delen van voertuigen, het gebruik van het internet, vermarkting en duurzaamheid.

nombreux. Si certaines mesures sont prises pour répondre à l'actualité brûlante, je songe au plan pluriannuel pour la rénovation des tunnels, ou à l'audit de Bruxelles Mobilité, il manque encore une vision commune claire pour l'avenir, une vision partagée par une large majorité, une vision nécessitant des choix sérieux et courageux pour améliorer la mobilité à Bruxelles et la qualité de vie des habitants, pour que cohabitent harmonieusement les différents usagers (automobilistes, usagers des transports publics, motards, cyclistes et piétons).

Il faut repenser fondamentalement la mobilité à Bruxelles. L'aménagement de l'espace public ne doit pas être conçu en fonction de la seule obsession de faciliter les entrées et sorties de la Région bruxelloise, il doit d'abord contribuer à la qualité de vie des habitants de la Région. Le démontage du viaduc Reyers en est un bon signe.

Comme dans les autres capitales dont la mobilité est gérée de manière efficace, c'est le transport public, et plus particulièrement le train, qui doit permettre un accès aisé au centre-ville pour les personnes venant de l'extérieur. Mais pour que les mesures pour améliorer la mobilité offrent un tout cohérent, ce projet doit être le fruit de la participation et de l'ambition de tous les niveaux de pouvoirs en faveur d'une Région qui profite à tous. Certains dossiers sont intégralement entre les mains d'autres niveaux de pouvoir, comme celui du RER ou encore celui des voitures de société ou les parkings de dissuasion. Aujourd'hui, 394.000 navetteurs entrent chaque jour à Bruxelles dont 60% en voiture. À chacun d'apporter sa juste contribution à cet enjeu commun. C'est une des conditions de réussite de la mobilité. Or, cette concertation est aujourd'hui un échec.

Les constats parlent d'eux-mêmes : selon la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) et l'Union des classes moyennes (UCM), dont les estimations viennent du Conseil européen et de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), les embouteillages coûtent 22 millions d'euros par jour, 8 milliards par an et à la Belgique, 1,5 milliard à Bruxelles, dont 511 millions d'euros par an pour les entreprises bruxelloises.

Selon le Bureau d'études INRIX, la Belgique remporte la palme des embouteillages en Europe :

Flexibiliteit valt vrij eenvoudig te verklaren. Het merendeel van de verplaatsingen vindt plaats tussen halfacht en halftien 's ochtend en tussen 16 en 19 uur, en hoofdzakelijk in stadscentra. Door middel van het mobiliteitsbudget, glijdende werkuren en thuiswerk zou daar verandering in kunnen komen.

Er bestaan al initiatieven op het gebied van autodelen, maar ze moeten nog verder worden ontwikkeld.

Apps voor mobiliteit staan nog maar in hun kinderschoenen. Sommige reizigers gebruiken ze al om files te vermijden, maar de overheid moet veel meer doen om die te veralgemenen. De grote uitdaging is het delen van zogenaamde big data om het Internet of Things en zelfrijdende auto's mogelijk te maken.

Met 'vermarkting' bedoelt men in deze context de liberalisering van het openbaar vervoer en de invoering van het principe dat de gebruiker betaalt. Zo werd in 2015 het langeafstandsvervoer geliberaliseerd in Frankrijk. Een jaar later waren er 734 busverbindingen tussen Franse steden waarmee 1,5 miljoen passagiers werden vervoerd. Dat leverde ook nog eens 1.300 banen op.

Het principe dat de gebruiker betaalt, is gestoeld op het principe dat er een prijs staat op het gebruik van de openbare weg en dat de huidige belastingen niet intelligent zijn omdat ze geen rekening houden met de kosten van vervuiling en files. Daarom is het VBO voorstander van een slimme kilometerheffing als mogelijke oplossing. Het probleem is echter dat de andere Belgische gewesten het niet zien zitten om zo'n heffing ook in te voeren voor personenwagens.

Met duurzaamheid wordt verwezen naar andere aandrijvingssystemen voor voertuigen en alternatieve vormen van mobiliteit. Op dat gebied moeten er nog aanzienlijke inspanningen worden geleverd, zowel door de overheid als door de ondernemingen.

Het Brussels Gewest werkte al een aantal plannen in verband met mobiliteit uit, maar erg ver staat het toch nog niet, wellicht omdat het zich te vaak op acute problemen moet concentreren.

Door zijn hoop te richten op andere overheden,

un automobiliste y perd en moyenne 44 heures par an, contre 39 aux Pays-Bas, 33 au Luxembourg ou encore 28 en France. Bruxelles compte 625.000 véhicules (voitures, motos, bus, cars, utilitaires), 394.000 navetteurs dont 227.000 automobilistes entrent chaque jour de la semaine en Région bruxelloise et 55% des trajets à Bruxelles font moins de 5 kilomètres.

Outre les embouteillages, cette congestion a un impact sur la pollution, puisque le transport est responsable de 18% des émissions de gaz à effet de serre en Belgique. Alors que les émissions globales ont diminué de 8% depuis 1990, celles liées au transport ont augmenté d'environ 18%. En cause, la croissance de la demande de déplacements et la forte dépendance du transport par rapport au pétrole, qui représente encore, en 2016, 97% de la consommation d'énergie du transport, contre 0,9% pour les motorisations alternatives.

Enfin, le World Economic Forum classe la Belgique vingt-deuxième sur 140 pour la qualité de ses infrastructures, soit dix places plus bas qu'il y a dix ans, alors que l'Allemagne se classe en onzième place, la France en dixième et les Pays-Bas en cinquième position. Si nos infrastructures portuaires et aéroportuaires sont équivalentes, voire supérieures à celles de nos voisins, ce sont surtout les infrastructures ferroviaires et routières qui sont jugées nettement inférieures. L'un des raisons, sans doute, en est la réduction des investissements ces 30 dernières années : 4,5% du PIB en 1980, moins de 2% aujourd'hui.

Dans son magazine Reflect, la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) a publié une étude sur la mobilité qui aborde la question de la congestion et propose quelques pistes de solutions. En donnant un peu de perspective à la situation actuelle, on s'aperçoit que nous nous situons à un tournant et devons saisir de nouvelles opportunités pour aborder la mobilité. Au début du 20e siècle, la circulation urbaine était principalement composée d'attelages mus par des chevaux. À l'époque, les déjections de chevaux posaient de sérieux problèmes de pollution et la voiture en était la solution miracle, tandis qu'elle est aujourd'hui accusée de tous les maux. Comme au début des années 1900, des solutions innovantes et parfois inattendues sont à portée de main. À nous de nous en saisir.

loopt het Brussels Gewest echter een groot risico. Het gewest moet nu concrete maatregelen nemen, anders krijgt het daar later spijt van.

Op twee van de trends die het VBO aanhaalde, wil ik hier wat dieper ingaan, namelijk het gebruik van het internet en de vermarkting.

De regering wil van Brussel een digitale hoofdstad maken. Het momentum daarvoor is aangebroken: innoverende oplossingen liggen voor het grijpen en daar moet de regering gebruik van maken.

Hoe wil de regering de digitalisering, innovatie en het internet gebruiken om de mobiliteit vlot te trekken?

Welke acties ondernam u om ons vervoer het digitale tijdperk binnen te loodsen?

Welk standpunt neemt de regering in tegenover de liberalisering van openbaar vervoer? In Frankrijk leverde dat positieve resultaten op met busverbindingen, maar ook de uitbating van treinverbindingen door andere bedrijven dan de NMBS is mogelijk.

Bespreekt u die kwestie tijdens overleg-vergaderingen met de andere ministers van Mobiliteit, of blijft dat overleg beperkt tot het zoeken naar oplossingen voor acute problemen?

De regering streeft naar een betere luchtkwaliteit in Brussel en wil minder files, maar vindt een stadstol niet verantwoord. Ze wil eerder de bestaande verkeersbelasting hervormen, ten gunste van milieuvriendelijke voertuigen.

Wanneer zal het gewest tot de conclusie komen dat het overleg vastzit en ook een kilometerheffing invoeren voor personenwagens, hoewel de andere gewesten dat niet zien zitten? Welk standpunt neemt de regering daarover in? Welke strategie volgt ze?

Dans son étude, la FEB met en avant cinq tendances qui pourraient révolutionner ou révolutionnent déjà la mobilité : la flexibilité, la mutualisation, la connectivité, la marchéisation et la durabilité.

Pour ce qui est de la flexibilité, le constat est assez simple. La majorité des déplacements se font entre 7h30 et 9h30 et entre 16h et 19h, et ce principalement dans les centres urbains. Les actions sont à mener, selon la FEB, autour du budget mobilité ainsi que sur les horaires flottants et le télétravail.

Quant à la mutualisation, elle existe et doit être davantage développée. Il s'agit des différents modèles de voitures partagées et de covoiturage.

La connectivité, pour sa part, en est à ses balbutiements. Si, aujourd'hui, certains usagers utilisent des applications leur permettant d'éviter les embouteillages, la mobilité connectée est un réel enjeu, et il est indispensable pour les pouvoirs publics de prendre ce wagon en route. Le grand défi en la matière est l'apprivoisement du partage des données, le big data, avec deux exemples : l'Internet of Things (IoT, internet des objets), qui permet aux objets du monde physique de communiquer des données sur leur état et leur position en temps réel, et la voiture autonome, qui permet de faire rouler une voiture sans intervention du chauffeur, en toute sécurité, grâce à une interaction précise entre le véhicule et son environnement.

Pour ce qui est de la marchéisation, elle met en avant deux idées, celle de libéraliser le transport collectif et celle de l'utilisateur-payeur. Pour la première idée, si la FEB rappelle que le secteur des transports en commun reste la prérogative des autorités publiques, elle cite la mesure prise en France en 2015 d'ouvrir à la concurrence le secteur du transport longue distance par autocar. Un an plus tard, 734 paires de villes françaises bénéficient d'une liaison directe, 1,5 million de passagers ont été transportés et 1.300 emplois créés.

Quant à la seconde idée, elle part du postulat que l'usage de la route a un coût et que la taxation actuelle - taxe de circulation et taxe de mise en circulation -, si elle permet de couvrir partiellement l'entretien des routes, n'est pas pour autant intelligente car elle ne reflète qu'imparfaitement

les coûts de pollution et de congestion. À cet égard, la FEB met en avant la taxation kilométrique intelligente comme solution potentielle. Toutefois, celle-ci est aujourd'hui hypothéquée par l'absence de volonté des autres Régions d'étendre le système activé pour les poids lourds aux véhicules de tourisme.

Enfin, la dernière tendance concerne la durabilité, à savoir la motorisation et les mobilités alternatives. Sur ces deux points, des efforts importants doivent encore être fournis, tant du côté des pouvoirs publics qui doivent mettre en place les infrastructures et les incitants à l'utilisation de véhicules propres, que de celui des entreprises qui doivent stimuler des habitudes de déplacement durables au sein de leur personnel.

Certes, nous ne sommes pas nulle part dans notre réflexion sur la mobilité et la lutte contre la congestion, et certains plans sont en préparation ou en cours de mise en œuvre. Cependant, il faut avouer que nous ne sommes pas très loin. Sans doute parce que nous sommes souvent absorbés par des problèmes ponctuels et espérons que la Communauté métropolitaine de Bruxelles joue pleinement son rôle.

Seulement, à force d'espérer un sursaut de loyauté de la part d'autres institutions, Bruxelles risque de se retrouver coincée. Il faudrait prendre aujourd'hui des mesures concrètes pour ne pas le regretter demain.

Lutter contre la congestion nécessite un arsenal de mesures. Certaines ont été abordées dans cette commission. Nous pourrions en parler des heures et des jours. Toutefois, j'aimerais vous interroger plus précisément sur deux des tendances pointées par la FEB : la connectivité et la marchéisation.

Dans sa déclaration de politique régionale, le gouvernement bruxellois souhaite faire de Bruxelles la capitale du numérique. Comme je l'ai dit, nous sommes à un tournant. Des solutions innovantes et parfois inattendues sont à portée de main et nous devons les saisir.

Pourriez-vous m'indiquer comment le gouvernement aborde les questions du numérique, de l'innovation et de la connectivité au service de la mobilité ?

Quelles sont les actions entreprises pour entrer dans cette nouvelle ère du numérique et du big data ?

En matière de marchéisation, quelle est la position du gouvernement sur une libéralisation (sous conditions) du transport collectif ? Je pense à l'exemple français qui a montré des résultats positifs, mais cela peut concerner aussi l'exploitation des infrastructures ferroviaires par de nouveaux opérateurs.

Cette question est-elle abordée lors des réunions de concertation avec vos collègues ministres de la Mobilité ou vous limitez-vous à la résolution de problèmes plus ponctuels ?

Sur la taxation kilométrique, la déclaration de politique régionale précise : "Le gouvernement souhaite améliorer la qualité de l'air des habitants de notre Région. La qualité de vie des Bruxellois se voit affectée par les particules fines et la pollution de l'air. Le gouvernement poursuivra, en vue de réduire la congestion routière, l'exécution de l'accord politique du 21 janvier 2011 (sur la fiscalité routière) et l'exécution de coopération du 31 janvier 2014 (Viapass). Dans ce cadre, le péage urbain ne se justifiera pas. Les taxes de circulation actuelles pourront entre-temps être réformées en vue de valoriser les véhicules performants au niveau environnemental".

Compte tenu de ce qui précède et sachant que l'extension de la taxation kilométrique aux véhicules de tourisme n'est pas à l'ordre du jour, quand la Région constatera-t-elle le blocage au niveau de la concertation pour étendre cette taxation kilométrique aux véhicules de tourisme, système qui intéresse davantage Bruxelles que les autres Régions ? Comment le gouvernement bruxellois se positionne-t-il sur cette question ? Quelle est sa stratégie ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Koyuncu heeft het woord.

De heer Hasan Koyuncu (PS) *(in het Frans).- Als openbare operatoren op rendabele routes beconcurreerd worden terwijl zij hun openbare dienstverlening moeten handhaven op andere lijnen en privébedrijven met de winst gaan lopen,*

Discussion

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

M. Hasan Koyuncu (PS).- M. le ministre, je ne m'étendrai pas sur les perspectives de libéralisation du transport collectif. Je rappelle juste que voir des opérateurs publics concurrencés sur les dessertes rentables, tout en conservant leur devoir de

ontstaat er een groot risico voor de financiering van infrastructuur die belangrijk is voor het Brussels Gewest.

Files zijn bijzonder belastend voor het Brussels Gewest, zowel op het gebied van economie en milieu als inzake levenskwaliteit. Hoe meer het gewest in openbaar vervoer investeert, hoe meer het autoverkeer geoptimaliseerd moet worden.

Enkele maanden geleden stelde staatssecretaris Debaets een nota over de smart city voor. Welke strategische mobiliteitsdoelstellingen stelt het gewest in dat kader voorop?

fourniture de service public, en assurant et en développant les opérateurs qui le font moins représenterait un risque de préjudice majeur pour le financement des infrastructures collectives nécessaires et indispensables au développement d'une Région comme la nôtre.

Cependant, mon collègue fait bien de rappeler ce que coûte la congestion automobile à notre Région tant sur le plan économique, environnemental qu'en termes de qualité de vie. Autant notre Région investit, à raison, des moyens importants dans le développement de l'offre en transports en commun, autant la gestion des flux automobiles mériterait d'être optimisée pour plus d'efficience.

Il y a quelques mois, Mme la secrétaire d'État Debaets relatait l'adoption par le gouvernement d'une note stratégique en matière de smart city, en vue de faire de la Région une Région à la pointe du progrès. Compte tenu des enjeux qui nous occupent, pouvez-vous nous détailler quels sont les objectifs stratégiques retenus dans ce cadre en matière de mobilité ?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Blijkbaar wordt het woord 'privatisering' tegenwoordig vervangen door 'vermarkting', maar dat is lood om oud ijzer. Het Franse voorbeeld is nogal ongelukkig gekozen aangezien in Frankrijk heel wat buspassagiers over lange afstanden reizen, in die mate zelfs dat de rentabiliteit van het treinverkeer eronder lijdt. Als u het een goede zaak vindt dat meer passagiers voor wegvervoer kiezen in plaats van voor de trein, zijn we het duidelijk niet met elkaar eens.*

Als er trouwens één bedrijf is dat goed werkt in Brussel, is het wel de MIVB. De maatschappij heeft kwaliteitsvolle, duurzame jobs voor heel wat Brusselaars. Bovendien past ze een opmerkelijk non-discriminatiebeleid toe, waarvan de grootste mankementen ongetwijfeld te maken hebben met het onvermogen van de besluitvormers. U voert een pleidooi voor de privatisering van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'apprends quelque chose : désormais, on ne parle plus de privatisation, mais de marchéisation. Cela ne m'en donne pas une meilleure impression. Honnêtement, à lire et relire le texte de mon collègue, je crois que son exemple français est très mal choisi. En effet, de nombreux cars effectuent désormais en France des transports de personnes sur de longues distances, de ville à ville, au point que la première victime en est le train. Si vous considérez qu'un transfert des passagers du train vers la route est une bonne chose pour la mobilité et l'environnement, nous aurons du mal à nous entendre.

Par ailleurs, s'il y a une entreprise qui fonctionne bien à Bruxelles, c'est la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB), premier employeur de la Région. Elle offre des emplois de qualité, durables, qui occupent de nombreux Bruxellois. Elle a en outre une assez remarquable politique de non-discrimination, dont les plus gros défauts sont sans doute liés aux carences du décideur politique : problèmes institutionnels, difficulté à prendre des décisions, manque de

volontarisme. Se lancer dans la privatisation du transport public en Région bruxelloise...

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Dat is niet waar.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Ce n'est pas ce que j'ai dit...

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Als de vermarkting eenmaal begonnen is, valt ze niet meer tegen te houden!*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je suis désolée, mais une fois qu'on a commencé la marchéisation, on n'arrête pas !

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Ik had het niet over de liberalisering van het openbaar vervoer, wel over liberalisering van bepaalde vormen van vervoer, en onder bepaalde voorwaarden.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je n'ai pas parlé de libéralisation du transport public, mais de libéralisation, sous certaines conditions, de certains formes de transport.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Het gaat om openbaar vervoer, dus ook om de MIVB.*

Privatiseringen en liberaliseringen zijn niet nieuw. Het stelt mij teleur dat DéFI zich erbij neerlegt dat een kilometerheffing voor personenwagens weinig kans maakt.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Du transport collectif. Et jusqu'à nouvel ordre, le transport collectif, c'est aussi la STIB. Je ne vois pas, dans cette optique, ce qui empêcherait d'en arriver là.

Les privatisations, les libéralisations, cela n'a franchement rien de très novateur. On peut largement se reporter au siècle passé pour s'en faire une idée. Je suis également déçue de voir que DéFI, constatant la faiblesse ou les faibles chances de la taxation kilométrique, qui comporte par ailleurs une série de désavantages...

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Dat komt omdat u te weinig geduld hebt.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- C'est parce que vous êtes trop impatiente.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Het stelt mij teleur dat DéFI de stadstol niet verdedigt. Zo'n tol is geen bijzonder nieuw idee, maar is wel doeltreffend om de files aan te pakken.*

Ik begrijp dat het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) eisen stelt en dat mobiliteit een markt is waar de kansen voor het grijpen liggen. Ik begrijp dat u voor de werkgevers pleit en achter hun idee staat om het openbaar vervoert te privatiseren.

Uw voorstellen stellen me erg teleur en zijn zelfs gevaarlijk.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je suis un peu déçue de ne pas voir défendre la chose sur laquelle je pourrais les rejoindre et qui serait entre les mains de la Région, à savoir le péage urbain, à une échelle encore à définir. Ce n'est peut-être pas incroyablement novateur, même si cela reste moderne, mais cela reste un outil assez efficace de diminution de la congestion.

J'entends bien que la FEB a des revendications et que la mobilité est un marché à prendre, en particulier en ce qui concerne le transport public. J'entends bien que quelqu'un se fait ici le relais du patronat et de sa volonté de privatiser les sociétés de transport en commun.

Si le problème posé est intéressant, les solutions proposées sont néanmoins particulièrement décevantes, voire extrêmement dangereuses.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Brussel is al betrokken bij een aantal Europese projecten, zoals het project Biotope voor het Internet Of Things (IoT) in samenwerking met het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) en het project 4CityMobil voor zelfrijdende voertuigen in samenwerking met de MIVB.*

Op mijn verzoek maakt Brussel Mobiliteit ook gebruik van twee belangrijke bigdatabronnen, met name die van Floating Car Data (FCD) en de telecommunicatiegegevens. Die kunnen we dus voortaan raadplegen.

Mobiliteit is ook een belangrijke pijler van de smart city. Verder besteden we bij de uitwerking van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) aandacht aan nieuwe mobiliteitsdiensten. Dat geldt uiteraard ook voor de reorganisatie van Brussel Mobiliteit, waarbij de diensthoofden zullen instaan voor de digitalisering van hun diensten.

Wat de vermarkting betreft, kan ik zeggen dat de MIVB het openbaar vervoer blijft organiseren in Brussel. Dat staat ook in het regeerakkoord. Ik geloof niet in een model waar de MIVB moet concurreren met privébedrijven, want ervaringen in andere steden hebben al uitgewezen dat dat niet per se voordelen oplevert. De privésector neemt dan immers de meest rendabele lijnen over en de belastingbetaler draait uiteindelijk op voor de overblijvende, minder rendabele lijnen.

Ik geloof echter wel in de modernisering van de MIVB door middel van moderne technologie.

Iedereen schijnt Tokio als een model te beschouwen, maar daar zijn zeer veel vervoersbedrijven actief, wat nadelig is voor de integratie van tarieven en netwerken en soms frustratie veroorzaakt bij de gebruikers van het openbaar vervoer.

Ik geef er de voorkeur aan dat de MIVB de enige operator voor openbaar vervoer in Brussel blijft, al vind ik wel dat de maatschappij moet openstaan voor samenwerking met privéoperatoren, zolang zij maar de touwtjes in handen houdt.

Op dit moment ligt de nadruk vooral op de lage-

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

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles est déjà impliquée dans différents projets européens relatifs à ces questions. Il s'agit notamment du projet Biotope pour l'Internet Of Things (IoT) en collaboration avec le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) et du projet 4CityMobil pour les véhicules autonomes en collaboration avec la STIB.

En termes de mégadonnées (big data), à ma demande, Bruxelles Mobilité exploite déjà deux sources importantes : les données Floating Car Data (FCD) et les données de télécommunication. Un contrat a été signé et met à notre disposition ces données. Nous pouvons désormais les consulter.

La dynamique est en marche avec la plate-forme smart city dont la mobilité constitue l'un des enjeux importants. D'autre part, le Plan régional de mobilité (PRM) en cours d'élaboration prévoit, dans ses actions, la prise en compte de ces aspects, dans le volet relatif aux nouveaux services de mobilité. Il va également de soi que dans la réorganisation de Bruxelles Mobilité, tous ces aspects joueront leur rôle. Les personnes en charge de la direction des services auront pour tâche de s'occuper de la numérisation et de la digitalisation de ces services.

Concernant la marchéisation, la Région, par le passé, mais aussi dans notre accord gouvernemental, a désigné la STIB comme opérateur de transport public, et ce, moyennant une transparence des différents flux financiers. Nous ne voulons pas mettre la STIB en concurrence avec d'autres opérateurs. Je ne crois pas non plus dans ce modèle.

D'expérience, les autres villes ont déjà démontré que ce n'est pas quelque chose qui est forcément plus intéressant. Par contre, je crois dans la modernisation de la STIB qui doit considérer plus ouvertement les développements. Mettre en concurrence dans un milieu urbain, c'est finalement toujours faire payer le public puisque les lignes intéressantes seront reprises par le secteur privé et que les lignes moins intéressantes devront être reprises par le secteur public. Je préfère ne pas entrer dans ce jeu-là. C'est trop compliqué pour la taille de notre Région.

emissiezone, maar het spreekt vanzelf dat we vroeg of laat een soort kilometerheffing voor personenwagens zullen moeten invoeren. Wallonië stribbelt nog wat tegen, maar achter de schermen proberen we te achterhalen hoe dat komt en of het Brussels Gewest daar iets aan kan doen.

We staan aan de vooravond van een revolutie inzake stedelijk beleid. Zelfrijdende voertuigen zullen de stadsmobiliteit ingrijpend veranderen en ik ben ervan overtuigd dat we over vijftien jaar met verbazing zullen terugkijken op deze periode.

We moeten ook investeren in fietsen, onder meer omdat mensen beweging nodig hebben om gezond te leven.

Ons beleid gaat de goede richting uit. Nu moeten we doorzetten en op sommige gebieden een versnelling hoger schakelen en openstaan voor moderne ontwikkelingen.

Tout le monde présente le système de transports en commun de la ville de Tokyo comme un modèle. Pourtant la multiplicité des opérateurs complique parfois l'intégration tarifaire et celle des réseaux et peut engendrer des frustrations chez les utilisateurs.

Il me semble préférable de conserver la STIB comme unique opérateur de transports publics à Bruxelles, en la rendant plus performante et plus ouverte.

Cela ne signifie pas qu'on ne doive pas s'ouvrir à des collaborations avec le privé pour autant que le public conserve la régie et le contrôle.

En ce qui concerne la zone kilométrique, nous nous concentrons pour l'instant sur la zone de basse émission, mais il va de soi qu'il faut aller vers une sorte de taxation kilométrique. Comme vous le savez, la Wallonie rechigne un peu. Il convient de comprendre pourquoi et voir si la Région bruxelloise peut fournir des réponses. Nous travaillons discrètement dans ce sens.

Nous sommes à l'aube d'une révolution dans l'approche des politiques urbaines. L'arrivée des véhicules autonomes va bouleverser l'organisation de la mobilité dans les villes. Nous en sommes dans une première phase, mais je suis certain que, dans quinze ans, nous regarderons avec beaucoup d'étonnement l'époque actuelle.

Il faut aussi investir dans le vélo. En tant qu'êtres humains, nous avons besoin de marcher et de faire du vélo pour préserver notre santé.

La politique que nous menons va dans le bon sens. Nous devons persévérer et même accélérer ce qui se fait dans certains domaines, inclure la modernité là où elle est nécessaire et aller vers l'avenir.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Met een liberalisatie onder bepaalde voorwaarden doelde ik geenszins op de privatisering van de MIVB of de NMBS. Ik bedoelde alleen maar dat we moeten openstaan voor alle perspectieven die oplossingen bieden voor zaken die volgens ons allen problematisch*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Les développements de mon interpellation étaient longs car il me semblait important de contextualiser le problème. La FEB a réalisé une analyse intéressante, au regard notamment des questions qu'elle posait. Quand je parle de libéralisation sous certaines conditions, je n'envisage aucunement une

zijn.

We streven immers allemaal naar minder files in Brussel, naar minder stress en tijdverlies, meer levenskwaliteit en een mobiliteit waar zowel de Brusselaars, de bedrijven als de pendelaars bij gebaat zijn. Daarom moeten we zo snel mogelijk de voorwaarden scheppen om dat doel te bereiken en daarbij kunnen we niet om connectiviteit en 'smart mobility' heen. Daar moeten we dus in investeren, want dat is de toekomst.

Wat de kilometerheffing betreft, kunnen we niet blijven wachten op een akkoord met de andere entiteiten, dat er bovendien waarschijnlijk niet komt. De lage-emissiezone is een goede zaak, maar volstaat helaas niet. Als we geen vat hebben op een kilometerheffing voor personenwagens, moeten we stadstol overwegen.

In 2013 heeft adviesbureau Stratec een aantal interessante modellen voorgesteld, waaronder een tolheffing, zoals in Londen, op weekdagen van 6 tot 10 uur. Ecolo zal er misschien niet voor te vinden zijn, maar wij vinden het een goed idee op voorwaarde dat het geen financieel nadeel veroorzaakt voor Brusselaars.

Uiteraard moet het geld dat zo'n stadstol oplevert rechtstreeks ingezet worden voor de verbetering van de mobiliteit en de levenskwaliteit en dient zo'n systeem gepaard te gaan met andere maatregelen ter bestrijding van de filedruk.

Naar schatting zou zo'n heffing jaarlijks ongeveer 300 miljoen euro opleveren. Dat bedrag zouden we kunnen gebruiken om te investeren in openbaar vervoer en wegwerkzaamheden.

privatisation de la STIB ou de la SNCB. L'objectif est d'ouvrir les perspectives, de poser les bonnes questions et d'élargir le spectre des solutions en vue de réponses qui fassent l'unanimité.

Nous partageons tous les mêmes objectifs pour Bruxelles, à savoir une Région moins embouteillée, des gens moins stressés, moins de temps perdu, une meilleure qualité de vie, des transports offrant des alternatives variées et permettant un libre choix et, enfin, un résultat gagnant-gagnant pour les Bruxellois, les entreprises et les navetteurs. Cet objectif ultime appelle une mise en place rapide des conditions de réussite.

La connectivité et la mobilité intelligente sont des éléments importants, qu'on ne peut laisser de côté. Il faut investir dans cette piste, qui est tout simplement le modèle de l'avenir, une réalité incontournable.

Concernant la taxation kilométrique, nous ne pouvons pas attendre indéfiniment un accord sur cette question qui divise les différentes entités et ne passera sans doute pas. Vous nous dites, M. le ministre, que vous vous focalisez désormais sur les zones de basse émission. C'est important, mais malheureusement insuffisant. Aujourd'hui, Bruxelles et ses habitants sont asphyxiés. Si nous ne pouvons pas agir au niveau de la taxation kilométrique des véhicules de tourisme, le péage urbain doit être mis sur la table.

Stratec a effectué un beau travail d'analyse et a proposé différents modèles en 2013, notamment une charge de congestion du lundi au vendredi de 6 à 10 heures. Nous y adhérons moyennant un effet neutre pour les Bruxellois. Cela ne plaira peut-être pas à Ecolo, mais ce serait réalisé sur la base du modèle londonien. En effet, un Londonien qui se trouve dans la zone de congestion paie 10% de la charge par rapport aux autres.

Cette mesure ne doit évidemment pas venir seule. Si l'usager paie une charge de congestion, il doit être assuré qu'elle contribuera directement à l'amélioration de la mobilité et de sa qualité de vie. Il est important d'avoir un paquet global de mesures pour lutter contre la congestion.

D'ailleurs, cette charge de congestion, si nous nous en référons aux projections de Stratec et en rabotant un peu avec la question de la neutralité

pour les Bruxellois, pourrait arriver à un montant de 300 millions d'euros de recettes nettes annuelles permettant largement de contribuer à des investissements et à des dépenses de fonctionnement dans le transport public et au financement des travaux de voirie.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de resultaten van de fietsenenquête van de Fietsersbond en Gracq".

INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "les résultats de l'enquête vélo du Gracq et du Fietsersbond".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN,

betreffende "de resultaten van de 'fietsthermometer'".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN

concernant "les résultats du 'thermomètre cycliste'".

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

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Halverwege de respectieve regeringsperiodes hebben de fietsersverenigingen Fietsersbond en Gracq (Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens) het fietsbeleid van de drie gewesten en van de federale overheid geëvalueerd. Het is geen verrassing dat de resultaten van die enquête in overeenstemming zijn met wat we als fietser dagelijks ondervinden. Fietsen blijft immers nog steeds een hachelijke onderneming in Brussel. Fietsers worden er geconfronteerd met agressief rijgedrag, met wildparkeren, ook op de fietspaden, met overdreven snelheid enzovoort. Fietsers, en bij uitbreiding alle andere weggebruikers, stellen vast dat de auto nog steeds centraal staat in de stad. Ook bij nieuwe projecten geldt nog steeds 'het voorruitperspectief', als ik mag verwijzen naar 'de andere Kris Peeters', de bekende mobiliteits-

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- À mi-chemin des législatures respectives, les associations de cyclistes Fietsersbond et Gracq (Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens) ont évalué les politiques cyclables des trois Régions et des autorités fédérales. Sans surprise, les résultats de cette enquête coïncident avec le ressenti des cyclistes au quotidien. Ceux-ci, et par extension tous les autres usagers de la route, constatent que la voiture conserve sa place centrale en ville. En outre, le principe de la "perspective" de l'expert en mobilité, Kris Peeters, prévaut toujours pour les nouveaux projets.*

Ce rapport pointe une série d'aspects, tels que le manque d'infrastructures adaptées, le comportement dangereux de nombreux conducteurs, la mauvaise qualité de l'air, l'absence

deskundige.

Wat zijn nu de conclusies van dit rapport? Ik vermeld er een aantal. Het ontbreken van goede infrastructuur: er is een groot gebrek aan autoluwe routes, afgescheiden fietspaden, zones 30 en fietsstraten, wat problematisch is om nieuwe fietsers, bijvoorbeeld jongeren, aan te trekken. Het rijgedrag van vele autobestuurders creëert een gevoel van onveiligheid. Fietsers willen in gezonde lucht fietsen en blijkbaar blijft dat toch een belangrijke hinderpaal voor potentiële fietsers. Verder gaat het rapport nog in op een aantal andere knelpunten, zoals het ontbreken van goede fietsstallingen en een degelijke wegverharding, een moeilijke combinatie met het openbaar vervoer en niet afgescheiden fietspaden.

Het rapport stelt wel een ommekeer vast bij bedrijven. Meer en meer bedrijven promoten de fiets en voorzien in fietsvergoedingen, douches, e-bikes enzovoort.

Uit het rapport kunnen we besluiten dat er een groot potentieel is om meer Brusselaars op de fiets te krijgen en dat het bedrijfsleven al de overgang aan het maken is. Nu moeten nog de gewestelijke en gemeentelijke overheden volgen.

Hoe evalueert de minister het rapport van de Fietsersbond en Gracq? Is er over dit rapport overleg gepleegd tussen de fietsersverenigingen en de minister, zijn kabinet of zijn administratie?

Bij projecten van ruimtelijke ordening wordt nog steeds 'het voorruitperspectief' gehanteerd, aldus de fietsersverenigingen. Hoe wil het gewest ervoor zorgen dat na infrastructuurwerken, projecten van ruimtelijke ordening en verbouwingswerken de fietsers en de voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen?

In de commissie Territoriale Ontwikkeling wordt volop gedebatteerd over het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO). Wat ons daarbij opvalt, is het afzwakken van een aantal adviezen van Brussel Mobiliteit over aanpassingen aan de openbare weg. We moeten absoluut voet bij stuk houden dat die adviezen gevolgd moeten worden. Als Brussel Mobiliteit zegt dat de situatie erop achteruitgaat, kan er eigenlijk geen vergunning worden uitgereikt voor die werken. Wat denkt de minister hiervan?

de bons parkings pour vélos et d'un revêtement routier de bonne qualité, une combinaison difficile avec les transports en commun et des pistes cyclables contigües à la voirie.

Le rapport conclut par ailleurs que les entreprises sont de plus en plus nombreuses à promouvoir l'utilisation du vélo et que Bruxelles compte donc un potentiel important de cyclistes. Il revient aux autorités régionales et communales de leur emboîter le pas.

Comment le ministre évalue-t-il le rapport du Fietsersbond et du Gracq ? Des concertations ont-elles eu lieu entre les associations cyclistes et le ministre, son cabinet ou son administration ?

Comment le gouvernement veillera-t-il à intégrer le principe de la sécurisation des déplacements cyclistes et piétons dans les futurs travaux d'infrastructure et d'aménagement du territoire ?

Nous débattons actuellement du Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat) en Commission du développement territorial et sommes frappés par l'atténuation d'une série d'avis de Bruxelles Mobilité sur les aménagements de la voie publique. Nous devons veiller avec fermeté à la prise en considération de ces avis et refuser la délivrance de permis si ce n'est pas le cas. Qu'en pense le ministre ?

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).- In december en januari hebben de fietsverenigingen meer dan 7.000 fietsers geïnterviewd, waarvan meer dan 2.500 Brusselaars. Volgens die enquête ervaren de meeste fietsers de luchtvervuiling als het grootste probleem in Brussel. Volgens 90% van de ondervraagden is het autoverkeer te druk. Drie kwart van de fietsers vindt dat er onvoldoende plaats voor de fietsers is.*

De verenigingen stellen de volgende oplossing voor: een hervorming van de autofiscaliteit, een herverdeling van de openbare ruimte ten voordele van de actieve weggebruikers, de voltooiing van het netwerk van gewestelijke fietsroutes, de aanleg van gescheiden fietspaden langs de grote gewestwegen, de veralgemening van de maximumsnelheid van 30 km/u buiten die wegen en de uitbreiding van het aantal beveiligde fietsstallingen.

Niets nieuws onder de zon dus! Zowel de diagnose als de oplossingen zijn al lang bekend. Wij hebben evenwel niet het gevoel dat de regering de fietsmobiliteit wil steunen. Het ontwerp van Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) is veelzeggend. Voor het aandeel van de fietsers in het verkeer is een doelstelling van 7% vastgelegd tegen 2025, wat een achteruitgang is ten opzichte van het Iris 2-plan, dat mikte op een aandeel van 20% tegen 2018.

De aanleg van beveiligde fietspaden langs de Kleine Ring gaat in de goede richting, maar de voornaamste bekommernis van de fietsers is de luchtkwaliteit. Die zal niet verbeteren zolang het verkeer op de Kleine Ring niet daalt. Op de beelden die u vandaag aan de pers hebt getoond, zien we nergens een vermindering van het autoverkeer. Wij verwachten dan ook veel van het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Hoever staat de hervorming van de autofiscaliteit, die de regering al meermaals aankondigde maar steeds weer uitstelt? Hoe wordt uitvoering gegeven aan een van de belangrijkste maatregelen uit het Fietsplan, namelijk om bij de (her)aanleg van een weg voorrang te geven aan de actieve weggebruikers en het openbaar vervoer? Hoever

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- En décembre et janvier derniers, les associations cyclistes ont interrogé près de 7.000 cyclistes, dont plus de 2.500 Bruxellois, afin d'évaluer les politiques menées à mi-législature. Ce thermomètre cycliste a permis de constater que la pollution de l'air est le principal souci des cyclistes. Seuls 9% des sondés jugent la qualité de l'air satisfaisante. Pour un cycliste bruxellois, les gaz d'échappement et leur impact sur les voies respiratoires constituent le plus gros problème.

Ce constat est évidemment à mettre en lien direct avec le trafic automobile, puisque 90% des répondants jugent que celui-ci est trop dense et trois cyclistes sur quatre estiment ne pas disposer d'un espace suffisant à vélo.

Parmi les solutions préconisées par les associations : une réforme de la fiscalité automobile - même si cela ne relève pas de vos compétences, il serait intéressant d'en discuter - , la redistribution de l'espace public en faveur des modes actifs, la finalisation du réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR), la concrétisation du plan d'aménagement de pistes cyclables séparées le long des grands axes régionaux, la généralisation du 30 km/h en dehors de ces axes équipés de pistes sécurisées et le développement de l'offre de stationnement sécurisé.

Bref, rien de bien nouveau sous le soleil ! Tant le diagnostic que les remèdes sont connus de longue date. Et pourtant, on a le sentiment d'un manque d'ambition pour soutenir le développement du vélo. À cet égard, le projet de Plan régional de développement durable (PRDD) soumis à l'enquête publique est édifiant, puisqu'il affiche un objectif de part modale de 7% à l'horizon 2025, soit une régression par rapport à l'objectif inscrit dans le Plan Iris 2, qui visait une part modale de 20% à l'horizon 2018.

Les images de la Petite ceinture que vous avez présentées à la presse cet après-midi montrent des aménagements sécurisés pour les cyclistes. C'est fort bien et cela va dans la bonne direction, mais la principale préoccupation des cyclistes, c'est la qualité de l'air. Être sur une piste cyclable au bord

staat de uitvoering van het netwerk van gewestelijke fietsroutes?

Hoe zit het met de uitvoering van de doelstelling die in 2003 op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd bepaald, namelijk de beperking van de maximumsnelheid tot 30 km/u op alle lokale wegen? Wordt een uitbreiding tot andere wegen overwogen?

Wat met de parkeergelegenheid? Volgens uw oriëntatienota zou daarover een richtplan worden opgesteld. Langs de Kleine Ring lijken er voor de fietspaden parkeerplaatsen te sneuvelen. Dat is een vooruitgang. Ik zeg niet dat er geen parkeerplaatsen moeten zijn, maar het verband tussen het parkeeraanbod en het autoverkeer is bekend.

de la Petite ceinture sans diminuer le trafic, cela ne va rien améliorer en la matière.

Or, les images que j'ai pu voir n'évoquent aucune réduction de la place de la voiture sur la Petite ceinture. On dit que les voitures vont passer dans les tunnels, mais rien n'est fait en matière de pression automobile et on ne s'attaque pas de front au problème. On attend donc beaucoup du Plan régional de mobilité (PRM) et d'une véritable ambition à ce sujet. C'est en effet sur ce plan que les associations de cyclistes et les cyclistes eux-mêmes expriment les attentes les plus fortes.

Je souhaiterais profiter de ce thermomètre cycliste pour faire le point sur la politique menée par le gouvernement et vous-même pour favoriser les déplacements à vélo. Où en est la réforme de la fiscalité automobile, annoncée à maintes reprises par le gouvernement et sans cesse reportée ? Tantôt, je demande à Mme Fremault, tantôt à M. Vanhengel... Aujourd'hui, ça tombe sur vous ! Peut-être aurons-nous une réponse.

Quels moyens concrets sont-ils mis en œuvre pour la réalisation d'une des mesures phares du plan vélo, à savoir "la priorité (...) donnée aux usagers actifs et aux transports publics par rapport à l'utilisation individuelle de la voiture" lors de tout nouvel aménagement ou rénovation de voirie ? Où en est la réalisation du réseau des ICR ? En ce qui concerne la modération des vitesses, qu'en est-il de la réalisation de l'objectif fixé en 2003 par les États généraux de la sécurité routière, à savoir une limitation à 30 km/h sur l'ensemble des voiries locales ? Une extension des voiries concernées est-elle à l'ordre du jour ?

Enfin, qu'en est-il de l'offre de stationnement ? Votre lettre d'orientation faisait notamment état de l'élaboration d'un plan directeur sur cette question. Où en est-on ? Je reconnais que dans le nouveau visage de la Petite ceinture que vous avez présenté, la place dédiée au vélo semble être prise sur les places de stationnement. Manifestement, il y a là une avancée. Je ne dis pas qu'il ne faut plus de stationnement, mais on connaît le lien entre celui-ci et le trafic. Il s'agit donc d'une piste intéressante, même si ce ne sont pas les voitures stationnées qui polluent l'air.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De fietsevaluatie is een nationaal initiatief van de fietsersverenigingen en werd in die zin niet in samenwerking met het gewest georganiseerd. Dat is vrij logisch, want die verenigingen moeten de evaluatie in alle onafhankelijkheid kunnen opstellen. Uiteraard worden ze wel betrokken bij de ontwikkeling en de uitwerking van het fietsbeleid.

Mijn administratie is op de hoogte van de resultaten van de enquête. Ze stemmen in grote mate overeen met de conclusies van eerdere Bypad-audits in het Brussels Gewest.

Bij de voorstelling van de evaluatie waren staatssecretaris Debaets en ikzelf aanwezig als enige ministers van Mobiliteit. De collega-ministers van Mobiliteit waren vertegenwoordigd door hun kabinet.

Ik ontken niet dat er nog veel werk is in Brussel. Momenteel lopen de lokale Bypad-audits in de laatste Brusselse gemeenten. Eind 2017 moeten alle Brusselse gemeenten over een actieplan beschikken.

De vier pijlers van mijn beleid zijn gekend.

Op de eerste plaats is er de veilig afgescheiden fietsinfrastructuur over 80 km. Een mooi voorbeeld hiervan is de aanleg van 12 km tweerichtingsfietspaden rond de Kleine Ring. Er worden niet alleen laterale parkeerplaatsen weggenomen, maar ook een laterale rijstrook verdwijnt voor het grootste deel. Dat is een historische beslissing. Het betekent immers dat Brussel de auto duidelijk durft aan te pakken.

In Elsene, Sint-Gillis, Vorst en Ukkel werken we voort aan de gewestelijke fietsroutes.

De tweede pijler is het bewaakt parkeren. Het budget voor de fietsboxen werd verhoogd. Er wordt een uniform platform gemaakt en in samenwerking met parking.brussels, de gemeenten en CyCLO wordt de samenaankoop verhoogd. We bouwen bovendien beveiligde fietsenparkings in de metrostations De Brouckère en Beurs.

Discussion conjointe

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *L'évaluation est une initiative nationale des associations cyclistes. Mon administration a pris connaissance des résultats de l'enquête. Ils convergent en grande partie vers les conclusions des précédents audits Bypad menés en Région bruxelloise.*

Je ne nie pas l'ampleur du travail qu'il reste à accomplir à Bruxelles. À la fin de 2017, toutes les communes bruxelloises devront disposer d'un plan d'action.

Les quatre piliers de ma politique sont connus. Le premier vise une infrastructure cyclable sûre et séparée sur 80km. Un bel exemple en est l'aménagement de 12km de pistes cyclables à double sens autour de la Petite ceinture. Outre la suppression d'emplacements de stationnement latéraux, une bande de circulation latérale disparaîtra en grande partie. Cette décision historique montre que Bruxelles ose clairement s'attaquer à la voiture.

Par ailleurs, nous poursuivons le développement des itinéraires cyclables régionaux à Ixelles, Saint-Gilles, Forest et Uccle.

Le deuxième pilier concerne le stationnement surveillé. Le budget des box à vélos a été augmenté. Une plate-forme uniforme a été créée et, en collaboration avec parking.brussels, les communes et CyCLO, l'achat groupé est revu à la hausse. Nous construisons en outre des parkings sécurisés pour vélos dans les stations De Brouckère et Bourse.

Le troisième pilier recouvre le partage de vélos, dont nous améliorons le système, et nous soutenons l'initiative BrikBike à l'intention des étudiants.

Le quatrième pilier consiste à convaincre les cyclistes. Une étude de profilage est en cours jusqu'à l'été 2017, en vue de mieux cibler la communication de la Région. Un bureau de communication a été désigné pour coordonner toutes les actions. Les cyclistes sont associés à travers la Commission régionale de la mobilité et des sous-commissions.

Een derde pijler is het fietsdelen. We verbeteren het systeem en steunen BrikBike, het delen van studentenfietsen, als stadsproject.

Een vierde pijler is het overtuigen van fietsers. Tot de zomer van 2017 loopt een profilingstudie. Op basis daarvan kan het gewest gericht communiceren. Er werd een communicatiebureau aangesteld om alle fietsacties te coördineren. Uiteraard worden de fietsers betrokken via de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en onder-commissies. Ook lopen er goede bilaterale contacten.

Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (Gewop) en het Iris 2-plan bieden een duidelijk perspectief. Uiteraard is ook de directie Strategie van Brussel Mobiliteit via allerlei overlegcommissies betrokken bij het beoordelen van bouwprojecten en verbouwingswerken. Die moeten immers beantwoorden aan het Gewop en het Iris 2-plan.

(verder in het Frans)

Overeenkomstig het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) moet elk nieuw infrastructuurproject in overeenstemming zijn met het Iris 2-plan. Alle grote projecten en zo veel mogelijk kleinere projecten worden onderzocht door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) en de subcommissies voor fietsers en personen met een beperkte mobiliteit.

Brussel Mobiliteit zit in de overlegcommissies wanneer dat nodig is en de plannen moeten door de regering worden goedgekeurd.

Meer dan de helft van de betrokken wegen werd aangepast met het oog op de aanleg van de gewestelijke fietsroutes (GFR's). Er zijn werken aan de gang in Vorst. Nadien komen Sint-Gillis, Elsene en Ukkel aan de beurt.

Er staan ook gemeentelijke projecten op het programma die door het gewest worden gefinancierd, zoals de heraanleg van de Louis Bertrandlaan in Schaarbeek en de aanleg van de GFR Maalbeek in Sint-Joost.

Het GFR-netwerk is bijna volledig bewegwijzerd, met uitzondering van de GFR's 5,7 en 8, waar de werken nog aan de gang zijn.

Du reste, le Plan régional de développement (PRD) et le Plan Iris 2 offrent une perspective claire.

(poursuivant en français)

Tout nouveau projet d'infrastructure doit se conformer au Plan Iris 2, conformité inscrite dans le Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat).

Tous les grands projets et un maximum de projets de plus petite taille passent par la Commission régionale de la mobilité (CRM) et les sous-commissions pour les modes actifs, c'est-à-dire les vélos ou les personnes à mobilité réduite (PMR).

Bruxelles Mobilité siège dans les commissions de concertation quand c'est nécessaire et les plans doivent passer par le gouvernement qui veille à la conformité des projets.

Plus de la moitié des voiries concernées ont été adaptées dans la perspective du réseau ICR. Des travaux sont en cours à Forest. Tout prochainement, des chantiers s'ouvriront à Saint-Gilles, Ixelles et Uccle. Par exemple, à Ixelles, des travaux ont commencé à l'avenue Antoine Depage. Un aménagement cyclable est également prévu au rond-point Churchill.

Des projets communaux, financés par la Région, sont également programmés : le réaménagement de l'avenue Louis Bertrand, à Schaerbeek, l'aménagement de l'ICR Maelbeek à Saint-Josse.

À l'exception des ICR 5,7 et 8, où les travaux sont en cours, le réseau a quasiment été entièrement balisé.

Des panneaux explicatifs avec la carte du réseau seront installés et une meilleure orientation des cyclistes sur le réseau ICR sera garantie.

Les communes poursuivent les objectifs de mise en zone 30 des voiries locales avec le soutien de Bruxelles Mobilité. Près de 45% le sont déjà et, dans certains cas, jusqu'à 90% de l'ensemble des voiries communales. L'objectif demeure évidemment 100%.

Le 10 février, l'étude sur le plan de stationnement a été lancée. Elle a été confiée au bureau Espaces-

De gemeenten werken voort aan de invoering van zones 30 op de lokale wegen, met de steun van Brussel Mobiliteit. Ongeveer 45% van de gemeentewegen is al een zone 30. In sommige gemeenten gaat het zelfs om 90%. De doelstelling blijft 100%.

Op 10 februari is de studie over het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan gestart. Ze werd toevertrouwd aan het bureau Espaces-Mobilités.

We voeren dus een echt fietsbeleid, ook al is er nog werk aan de winkel. Met de fietspaden langs de Kleine Ring zetten we een historische stap voorwaarts. Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat ik het Fietspadenplan voor de Kleine Ring tijdens de volgende commissievergadering toelicht.

(Opmerkingen)

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Mijn vraag was natuurlijk niet of u de studie samen met de fietsersverenigingen hebt gedaan. Het lijkt me wel logisch dat er overleg is met de Fietsersbond en Gracq als zij een dergelijk rapport opstellen, al was het maar om te zien hoe hun aanbevelingen uitgevoerd kunnen worden.

U verwijst naar een aantal projecten. Die kunnen we een volgende keer wel bespreken. Ik wil wel nogmaals benadrukken dat er in het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) een aantal zaken staat die de impact van uw administratie kunnen afzwakken. U moet dat als minister van Mobiliteit zeer goed in de gaten houden. Dat is immers geen goede evolutie gelet op het werk dat er nog moet gebeuren, zoals de heraanleg van straten op een identieke manier. Ik hoop dat het allemaal efficiënt zal gebeuren.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Wat Good Move en het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) betreft is het belangrijk om ambitieus te blijven over het aantal fietsverplaatsingen. Het percentage van 7% tegen 2025 is te laag. Dat percentage is al bijna bereikt in Brussel. Tussen 2001 en nu is er jaarlijks een gemiddelde stijging van 10%. Zelfs als je van lagere cijfers zou vertrekken, is er een gemiddelde

Mobilités.

Je pense que nous menons une véritable politique du vélo même s'il reste encore du travail à accomplir. Personne ne le niera. Aujourd'hui, avec la présentation du Plan Petite ceinture vélo, nous réalisons un grand pas historique. M. le président, je propose que la prochaine séance de la commission soit consacrée à la présentation que je ferai du plan. J'aurais aimé le faire aujourd'hui, mais mon agenda ne le permettait pas.

(Remarques)

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Vous faites allusion à une série de projets. Je tiens à souligner à nouveau que plusieurs éléments du Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat) sont susceptibles d'affaiblir l'impact de votre administration. Il ne s'agit pas d'une évolution positive, vu le travail qu'il reste à produire. J'espère que tout se déroulera efficacement.*

(Remarques de M. Smet)

Concernant Good Move et le Plan régional de développement durable (PRDD), il est important de rester ambitieux quant au nombre de déplacements à vélo. Le pourcentage de 7% à l'horizon 2025 est trop faible. De 2001 à aujourd'hui, la hausse moyenne annuelle est de 10%. Ce pourcentage doit être à tout le moins maintenu, voire renforcé.

stijging van 5%. Als de stelling is dat er veel wordt gedaan voor de fietsers, dan mag je verwachten dat het percentage van 10% minstens behouden blijft en zelfs nog versterkt wordt. De ambities mogen dan ook groter zijn.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).- Mijnheer de minister, u hebt ideeën en communiceert goed, maar u zou meer aandacht moeten hebben voor de regelgevende teksten. Het BWRO gaat niet in de goede richting: voor sommige grote projecten mag er zonder al te veel problemen en zonder specifieke reden van het Gewestelijke Mobiliteitsplan worden afgeweken. Het gevaar is dus reëel dat de mobiliteit niet meer centraal zal staan in grote stedenbouwkundige projecten.*

U bent bijzonder enthousiast over de aanleg van twaalf kilometer fietspaden langs de Kleine Ring, maar dat project dreigt in het gedrang te komen door een te lakse regelgeving.

Ook het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) stelt ons teleur. De ambities met betrekking tot de (actieve) mobiliteit zijn lachwekkend. Zo staat er nergens iets vermeld over de zones 30.

U hebt het over een profilingstudie. Wat is dat precies?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Daarin wordt nagegaan wie wel en wie niet met de fiets rijdt.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).- De punten die ik heb vermeld, zijn belangrijk. Wij hebben momenteel niet de garantie*

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Monsieur le ministre, vous êtes un bon communicateur, vous avez des idées, mais je crois vraiment que vous devriez être plus attentif aux aspects réglementaires. Le Cobat ne va pas dans le bon sens. Il prévoit, pour certains grands projets, que l'on puisse déroger sans trop de difficulté et sans raison spécifiée au Plan régional de mobilité. Il y a là un risque clair que la mobilité ne soit plus au centre de l'attention lorsqu'on parle de grands aménagements urbains.

J'attire donc votre attention sur la disproportion entre votre enthousiasme à l'idée de réaliser douze kilomètres de pistes cyclables le long de la Petite ceinture et le risque de voir tous ces efforts annihilés par une réglementation permissive, qui limite structurellement la possibilité d'accorder une attention particulière à la mobilité et à la mobilité active.

En ce sens, le PRDD n'est pas un bon signal et ne nous rassure pas. L'ambition affichée en matière de mobilité et de mobilité active est ridicule. On n'y parle pas, par exemple, des ambitions du gouvernement en matière de zone 30. Vous parlez d'une moyenne de 45%, voire de 90% dans certaines communes. Quel objectif vous fixez-vous pour faire en sorte que ces zones 30 concernent 100% des voiries communales, à un horizon donné ? Je ne pense pas que le PRDD mentionne cet élément et on peut le regretter, car il s'agit d'un document structurant.

Enfin, vous avez parlez de "profilingstudie". De quoi s'agit-il ?

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit d'une étude qui cherche à déterminer qui roule à vélo et qui ne roule pas à vélo.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Les points d'attention que je viens de citer sont importants. Pour le moment, nous n'avons pas toutes les

dat er op structurele wijze rekening zal worden gehouden met de bekommernissen van de fietsers, die vooral de luchtkwaliteit en de autodruk betreffen.

- De incidenten zijn gesloten.

assurances que soient rencontrés de façon structurelle, au-delà du discours et des projets ponctuels, les objectifs d'une meilleure mobilité cyclable et les préoccupations des cyclistes, qui sont essentiellement liées à la pollution de l'air, et donc à la pression automobile.

- Les incidents sont clos.

MONDELINGE VRAGEN

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

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 flankerende maatregelen in het kader van de renovatie van de Hallepoorttunnel".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- De renovatie van de Hallepoorttunnel startte op 27 februari. Aanvankelijk zou de tunnel drie weken volledig gesloten zijn, maar die planning werd aangepast. De sluiting van de tunnel heeft grote gevolgen voor het verkeer die tot in maart 2018 voelbaar zullen zijn.*

Brussel Mobiliteit raadt autobestuurders aan om een andere route te nemen of gebruik te maken van de overstapparkings Stalle en Coovi. Die parkings zitten echter al jaren overvol.

Bovengronds wordt het verkeer omgeleid om te vermijden dat het fileprobleem in de woonwijken

QUESTIONS ORALES

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

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 mesures d'accompagnement dans le cadre de la rénovation du tunnel Porte de Hal".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le chantier de rénovation du tunnel de la Porte de Hal a débuté le 27 février dernier. Au départ, sa fermeture totale était prévue pour trois semaines, mais apparemment, des changements sont intervenus dans le programme. Cette fermeture a un impact important sur la circulation. Les perturbations devraient se faire sentir jusqu'en mars 2018.

Bruxelles Mobilité recommande aux automobilistes de modifier leur trajet en amont du tunnel, afin que le nombre de voitures en circulation entre la place Bara et la Porte de Hal soit réduit. L'Agence leur conseille également d'utiliser les parkings de transit Stalle et Ceria,

van Sint-Gillis nog toeneemt en er werden veertig elektronische informatieborden geplaatst vanaf de Ring en op de Kleine Ring.

Hoe lopen de omleidingen bovengronds? Overweegt u tijdelijke nieuwe gemeentelijke mobiliteitsplannen om te voorkomen dat de woonwijken te veel autoverkeer moeten slikken? Waarom werd de renovatie van de Hallepoorttunnel niet tijdens de zomer uitgevoerd?

Rijden de bussen en trams frequenter om het toegenomen aantal reizigers tijdens de werken op hun bestemming te brengen? Overweegt u om op de elektronische informatieborden informatie weer te geven over de reistijden met de verschillende vervoermiddelen zodat u pendelaars kunt stimuleren om een ander vervoermiddel te nemen? Laat u in het kader van deze werken meer parkeergeleidingsborden installeren?

alors que ceux-ci sont déjà complets depuis de nombreuses années.

Enfin, une déviation en surface a été réalisée, afin d'éviter une augmentation de la congestion dans les quartiers saint-gillois, et quarante panneaux d'information à messages variables ont été installés depuis le ring et aux abords de la Petite ceinture.

Quelles sont les déviations prévues en surface ? Avez-vous prévu de réaliser, de façon temporaire, de nouveaux plans communaux de mobilité dans le cadre de ces travaux, afin d'éviter le report de trafic dans les quartiers ? Pourquoi ne pas avoir effectué ces travaux durant l'été ?

Avez-vous prévu une augmentation des fréquences des bus et des trams, afin d'absorber une nouvelle demande durant la période des travaux ? Avez-vous pensé à présenter, sur les panneaux à messages variables, des comparaisons de temps de parcours selon les modes de transport, afin d'inciter les navetteurs à effectuer un report modal ? Avez-vous prévu de placer des panneaux de téléjalonnement supplémentaires dans le cadre de ce chantier ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De bovengrondse omleidingen lopen parallel met de Hallepoorttunnel.*

Ik overlegde vooraf met de aangrenzende gemeenten en de betrokken politiezones. Daarbij kwamen we tot het besluit dat een tijdelijk verkeersplan niet nodig is en dat we omleidingen via gemeentewegen beter konden vermijden zijn. De gemeenten kunnen zich daar volledig in vinden, want zij willen voorkomen dat het pendelverkeer hinder veroorzaakt voor de inwoners.

De werken werden zo gepland dat de sluiting van de tunnel niet samenvalt met de Zuidfoor, die vanaf de Blaesstraat een rijstrook van de Kleine Ring inneemt. Daarnaast hield ik rekening met de coördinatie van de verschillende werven. De krokusvakantie bleek het ideale moment om met de werken te starten.

De MIVB kan haar aanbod tijdens de werken niet uitbreiden omdat ze tijdens de spits eenvoudigweg

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les déviations prévues en surface suivent les voiries parallèles au tunnel, le long de celui-ci : le boulevard de Waterloo et l'avenue de la Porte de Hal, suivie de l'avenue Henri Jaspar.

Une concertation a été organisée au préalable avec les communes riveraines - Saint-Gilles et la Ville de Bruxelles -, ainsi qu'avec les zones de police concernées. Il en ressort qu'aucun plan de circulation provisoire n'a été jugé nécessaire et qu'aucune déviation à travers le réseau communal de voiries ne serait recommandée, et donc organisée. Ce constat rencontre pleinement les attentes des communes, qui voulaient éviter que les navetteurs ne perturbent la vie de leurs habitants.

Le calendrier des travaux a été choisi pour éviter la simultanéité de la fermeture du tunnel et de la Foire du Midi, qui occupe une bande de circulation à partir du carrefour de la rue Blaes. D'autres considérations de coordination des chantiers sont entrées en ligne de compte dans le choix des dates,

geen beschikbare voertuigen over heeft. In de metro zitten de eerste rijtuigen trouwens altijd vol, terwijl er in de laatste nagenoeg niemand zit. Reizigers zouden daar beter eerst eens wat meer op letten in plaats van hun beklag te doen.

De informatie op de elektronische borden moet leesbaar zijn vanuit een rijdend voertuig. De borden geven in de eerste plaats weer wanneer de tunnel gesloten is. Over die informatie werd met de omliggende gemeenten overlegd.

Borden met informatie over reistijden met het openbaar vervoer zouden alleen voor dat oogmerk mogen worden gebruikt, zodat de communicatie helder en leesbaar blijft. Dergelijke informatie is overigens vooral nuttig in de buurt van overstapparkings en minder in de omgeving van de Hallepoorttunnel.

De 42 elektronische borden werden in overleg met de politie geplaatst en verstrekken informatie over de sluiting van de Hallepoorttunnel. Daarnaast verspreidt ook Brussel Mobiel de nodige informatie.

Bovendien geven de elektronische borden in de tunnels en op de Ring dezelfde informatie weer. Een parkeergeleidingssysteem komt er niet, net zomin als extra parkeergeleidingsborden.

Het gewest leverde daarmee de nodige inspanningen inzake communicatie. De hinder bleef de voorbije drie weken dan ook beperkt.

pour éviter de compromettre ou de retarder d'autres chantiers importants. La semaine du congé de Carnaval était, dans le cadre de ces considérations, une date de démarrage du chantier opportune.

La STIB a fait savoir qu'elle n'était pas en mesure de renforcer son offre pendant les travaux, en particulier sur les lignes de métro 2 et 6, mais aussi au niveau des lignes de bus et de trams. Aux heures de pointe, il n'y a tout simplement pas de véhicules en réserve susceptibles d'être ajoutés.

J'ouvre une parenthèse concernant le métro : les premières rames sont toujours pleines, tandis que les dernières sont vides. Peut-être les Bruxellois pourraient-ils éviter de se concentrer sur les wagons avant au lieu de se plaindre. C'est aussi souvent plus intéressant pour les connexions, dans la station Arts-Loi, par exemple.

L'information sur les panneaux à messages variables a été ciblée pour assurer une lisibilité sans faille depuis un véhicule en mouvement et s'est ainsi concentrée sur l'annonce des périodes de fermeture uniquement. Les messages ont été validés après consultation des communes riveraines.

Une campagne d'information sur les temps de trajet des transports en commun par panneaux à messages variables pourrait s'envisager, mais ces panneaux devraient alors remplir uniquement ce rôle, pour que la communication reste claire et lisible. L'information serait d'ailleurs plus pertinente à proximité des parkings relais de la Région, et donc à d'autres endroits qu'à l'approche du tunnel de la Porte de Hal.

Localisés en concertation étroite avec les services de police, les 42 panneaux à messages variables assurent l'information sur l'indisponibilité du tunnel de la Porte de Hal et permettent à chacun de décider de prendre un autre parcours. C'est déjà un effort de communication particulièrement important et cher, complété par toutes les informations diffusées par le service de communication de Bruxelles Mobilité.

En outre, la signalétique dynamique des tunnels et sur le ring 0 reprend les informations selon les disponibilités dont dispose le centre Mobiris. Il n'a pas été envisagé, dans le cadre de la rénovation du

tunnel, d'équiper les axes de pénétration dans Bruxelles d'un système de téléjalonnement généralisé. Le projet de téléjalonnement des parkings n'a pas non plus été complété par des panneaux supplémentaires.

Bref, nous avons déjà pris de nombreuses mesures, notamment via les réseaux sociaux. La communication était bien présente, et les nuisances connues au cours de ces trois semaines sont restées gérables.

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

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Het is een goede zaak dat u rekening hield met de problemen die zich bij de renovatie van de Stefaniatunnel voordeden.*

De werken zijn echter nog maar net begonnen. De tunnel zal enkel voor heel korte tijd volledig gesloten zijn. Tijdens de lange periode die nu volgt, waarin de tunnel regelmatig gedeeltelijk gesloten zal zijn, zal moeten blijken of de communicatie van het gewest volstaat.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il a été tenu compte des problèmes rencontrés dans le cadre des travaux du tunnel Stéphanie, ce qui est une bonne chose pour les Bruxellois.

Concernant les navetteurs, nous sommes au début de ce chantier. Nous avons connu une fermeture totale pendant une période très courte. C'est donc à la façon dont tout sera orchestré pendant une aussi longue période que nous verrons si la communication au long cours sera suffisante. Nous suivrons l'affaire pas à pas.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

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 GEN-halte Ganshoren-Expo".

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 "la halte RER Ganshoren-Expo".

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

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- In het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) worden verschillende GEN-haltes gepland tegen 2025.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Différents projets de haltes du RER sont mentionnés dans le Plan régional de développement durable (PRDD) d'ici 2025.

Een van die haltes, Ganshoren-Expo, bevindt zich op een brug boven de Tentoonstellingslaan. Volgens het wijkcomité is dat project absurd vanuit stedenbouwkundig en ecologisch oogpunt, omdat de plek dunbevolkt is en er geen sociale controle mogelijk is. Bovendien moeten voor het project een reeks onteigeningen worden doorgevoerd die dramatische gevolgen zullen hebben voor het Natura 2000-gebied.

Op 4 december 2014 ontmoette u het wijkcomité en de buurtbewoners. U kondigde toen aan dat de komst van de GEN-halte geen prioriteit voor de regering was.

In het GPDO staat de halte niettemin vermeld, ook al was er het voorstel om ze te verplaatsen naar de sociale woonwijk aan de halte Het Veroost.

Waarom hebt u beslist de halte toch op die plaats te behouden? Is die beslissing definitief? Hebt u de verplaatsing van de halte naar Het Veroost bestudeerd?

Hoeveel onteigeningen zouden er nodig zijn om het project uit te voeren? Hebt u al een tijdschema opgesteld?

L'un de ces arrêts, dénommé Ganshoren-Expo, est situé au-dessus du pont surplombant l'avenue de l'Exposition à Ganshoren.

Pour le comité de quartier des communes de Ganshoren, Jette et Berchem Sainte-Agathe, ce projet est inutile tant d'un point de vue environnemental qu'urbanistique. En effet, cette future halte, à quelques encablures de la station jettoise, ne se justifie pas au regard de la densité de la population, et se situe à un endroit où tout contrôle social est impossible. En outre, le projet implique une série d'expropriations qui auraient des conséquences désastreuses pour la zone Natura 2000.

Le 4 décembre 2014, après avoir rencontré le comité de quartier et les riverains, vous aviez annoncé que "la mise en œuvre de cette halte RER n'était pas une priorité pour le gouvernement et que c'était un dossier que vous ne défendriez pas".

Malheureusement, le PRDD prévoit bel et bien cet arrêt alors que les acteurs locaux vous avaient proposé de déplacer le projet à hauteur des logements sociaux, à l'arrêt Veroost, où la densité de la population, le contrôle social et l'implication urbanistique justifieraient l'implantation de l'arrêt.

Pourquoi avez-vous décidé de maintenir l'arrêt à cet endroit alors qu'après avoir rencontré les acteurs locaux, vous aviez annoncé que vous ne défendriez pas ce projet ?

La situation de cet arrêt est-elle définitive ?

Avez-vous étudié la possibilité de le déplacer à l'arrêt Veroost préconisé par les acteurs locaux ? Si non, pourquoi ?

Combien d'expropriations le projet initial prévoit-il ? Avez-vous déjà fixé un calendrier ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Deze kwestie is al meermaals ter sprake gekomen. Mijn antwoord is nog steeds hetzelfde. Ganshoren-Expo is een van de mogelijke locaties, maar is nooit mijn prioriteit geweest. Bovendien heeft de federale regering de investeringsmiddelen van Infrabel fors teruggeschroefd. Het is dus weinig*

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

M. Pascal Smet, ministre.- La question a déjà été abordée à plusieurs reprises, et ma réponse n'a pas changé depuis la dernière fois : la halte RER dont vous parlez fait partie de l'inventaire des possibilités, mais n'a jamais fait partie de nos priorités. De plus, le gouvernement fédéral a fortement diminué les fonds d'investissement

waarschijnlijk dat de halte er de komende jaren zal komen.

d'Infrabel. La réalisation de cette halte dans les années qui viennent, alors qu'il n'y a déjà guère de moyens fédéraux pour les investissements prioritaires, est peu crédible. Il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter.

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

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Uw antwoord is nogal laconiek.*

De federale regering heeft een miljard euro voor het gewestelijk expresnet vrijgemaakt. De vraag om op die plaats een halte te realiseren, komt evenwel niet van de federale overheid. Federaal minister Bellot heeft uitgelegd dat de halte geen prioriteit voor hem is.

Wij zijn dus verwonderd dat de halte in het GPDO is opgenomen. Ze is misschien geen prioriteit voor deze regering, maar kan dat wel zijn voor de volgende. Wij hadden dus liever gezien dat die optie definitief werd geschrapt.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Votre réponse est assez laconique.

Rappelons que le gouvernement fédéral a décidé de débloquer un milliard d'euros pour le réseau express régional (RER).

Ensuite, vous parlez d'un inventaire de demandes. Or, celle-ci ne semble pas provenir de l'État fédéral, si j'en crois le courrier envoyé à l'administration communale de Ganshoren par le ministre fédéral de la Mobilité, M. Bellot, qui explique que cette gare n'est pas une priorité pour lui. La demande de cette halte ne vient donc pas du gouvernement fédéral.

Nous sommes donc très étonnés de la retrouver dans le PRDD. Vous nous rassurez un peu en nous disant que ce ne sera pas une priorité de ce gouvernement, mais vous ne serez peut-être pas dans le suivant, et le PRDD est, de son côté, là pour un long moment. Nous aurions donc préféré que vous supprimiez cette option de façon définitive.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De toekomst zal aantonen dat er geen reden tot ongerustheid is.*

M. Pascal Smet, ministre.- L'avenir prouvera que vous ne deviez pas vous inquiéter.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

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,

betreffende "de plannen voor de heraanleg van de Churchill-rotonde".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- In de pers werden de plannen voor de heraanleg van de Churchill-rotonde bekendgemaakt. Volgens die plannen zullen de tramreizigers er geen toegang meer toe hebben en moeten overstappen aan de haltes aan weerszijden van de rotonde.*

Nochtans werd een jaar geleden nog overwogen om een beveiligde oversteekplaats aan te leggen.

(Opmerkingen van de heer Dilliès)

Die koerswijziging verbaast mij. Ze is immers in het nadeel van de tramreizigers. Een overstap is nooit leuk. Nu gebeurt de wijziging van voertuig op de rotonde, zodat de reizigers niet in weer en wind op de volgende tram hoeven te wachten, maar onmiddellijk in het andere voertuig kunnen stappen. De haltes aan de Winston Churchilllaan daarentegen zijn smal en bieden weinig bescherming tegen de weersomstandigheden.

Als de reizigers die overstap niet meer in het midden van de rotonde kunnen maken, moeten ze de hele rotonde langs om de halte aan de overkant te bereiken. Het zou veel eenvoudiger zijn geweest om de lijnen 3 en 7 samen te voegen, nu die laatste volledig in eigen baan rijdt na de heraanleg van de Waterloosesteenweg.

Ook de fietsvoorzieningen zijn weinig doordacht. De fietsers moeten het voetpad delen met de voetgangers en dreigen op elk ogenblik te worden omvergereden door afslaande auto's.

Waarom staat het comfort van de gebruikers niet centraal in de nieuwe plannen? Waarom deze plotse koerswijziging?

concernant "les plans de réaménagement du rond-point Churchill".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Un plan de réaménagement du rond-point Churchill a été présenté dans la presse. J'ai cru comprendre que, depuis lors, les premiers coups de pioche étaient même déjà intervenus.

Ce réaménagement prévoit tout simplement d'interdire aux usagers l'accès au rond-point. Ils n'auront dès lors plus d'autres choix que d'effectuer leur correspondance aux arrêts situés de part et d'autre du rond-point.

Il y a un an pourtant, c'était encore l'option d'une traversée sécurisée qui était retenue, permettant ainsi aux voyageurs de rejoindre sans encombre le centre du rond-point. C'est ce qu'il ressortait notamment des débats au conseil communal d'Uccle, je pense.

(Remarques de M. Dilliès)

L'option retenue est étonnante. En effet, elle pénalise en premier lieu les usagers du transport public. D'une part, parce qu'une rupture de charge étant pénible, le fait de pouvoir au moins s'installer dans le tram dès son terminus et patienter à l'abri des intempéries, comme c'est le cas lorsque le changement de véhicule s'effectue sur le rond-point, représente une diminution de l'inconfort dû au changement de véhicule.

D'autre part, parce que les arrêts de l'avenue Churchill sont étroits, coincés entre les rails et les bandes de circulation automobile, et n'offrent qu'un abri de faible capacité. Or, lors d'une rupture de charge qui s'applique à tous les passagers - à l'exception des rares dont l'arrêt Churchill était la destination finale -, l'affluence sur les quais est importante.

Enfin, le fait de devoir effectuer la correspondance d'un côté du rond-point et non au milieu oblige les usagers qui rejoignent l'arrêt Churchill en venant "du mauvais côté du rond-point", à en faire tout le tour. Une autre solution simple et efficace aurait bien entendu été de fusionner les lignes 3 et 7 à la

suite de la mise en site propre complète de ce dernier grâce au réaménagement de la chaussée de Waterloo. Il semble toutefois qu'on se refuse à faire simple quand on peut faire compliqué !

Soit dit en passant, le dispositif cyclable à cet endroit est totalement contraire au code du bon aménagement, puisqu'il place les cyclistes à côté des piétons sur le trottoir et que les voitures qui tournent risquent à tout moment de happer un cycliste.

Pourquoi le critère de pénibilité pour les usagers n'a-t-il pas primé dans le choix effectué et quelle est l'explication au soudain changement de philosophie par rapport à ce qui était précédemment sur la table ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Momenteel verandert er niets aan de situatie. De nieuwe inrichting wordt pas van kracht vanaf 2019. Op dat ogenblik zal tram 3 worden afgeschaft ten voordele van de metro en zal tram 7 worden verlengd tot Albert. Er zal dus geen eindhalte meer nodig zijn aan de rotonde. Dat is de reden waarom de reizigers in de nieuwe plannen geen toegang meer hebben tot de rotonde.*

De heraanleg van de rotonde zal pas gebeuren na de herstructurering van de lijnen 3 en 7.

Voor de voetgangersoversteekplaatsen is er nog een discussie aan de gang met de gemeente Ukkel.

M. Pascal Smet, ministre.- Le chantier qui vient de débuter ne modifie pas la situation existante au centre du rond-point Churchill.

Le plan de permis d'urbanisme obtenu par Bruxelles Mobilité intègre la situation future, prévue au départ pour 2019. À ce moment-là, la ligne du tram 3 sera supprimée au profit du métro et l'itinéraire du tram 7 sera prolongé jusqu'à Albert. Leur terminus au centre du rond-point ne sera plus nécessaire.

C'est la raison pour laquelle sur les plans de réaménagement global du rond-point figurent uniquement au centre de la rotonde des aménagements paysagers.

Cela embrouille certainement la compréhension du projet. Il faut garder à l'esprit que les aménagements prévus au centre du rond-point ne seront réalisés qu'après la restructuration des lignes de tram 3 et 7.

Pour les traversées piétonnes, les discussions sont encore en cours avec la commune d'Uccle. J'espère rencontrer les autorités communales dans les semaines qui viennent pour clarifier les choses.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Het is belangrijk om bij de heraanleg ook rekening te houden met de fietsers.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het fietspad moet goed zichtbaar zijn. Dat lijkt mij het geval, maar ik zal de plannen opnieuw bekijken.*

- Het incident is gesloten.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je remercie le ministre, mais l'invite à se pencher sur le projet du point de vue d'un cycliste.

M. Pascal Smet, ministre.- Je prends note de vos remarques et regarderai à nouveau les plans.

Il faut que la piste cyclable soit bien indiquée et visible. Il me semble que c'est le cas.

- L'incident est clos.