



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 22 JUNI 2015**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
LUNDI 22 JUIN 2015**

—

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

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

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

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

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

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

INHOUD

MONDELINGE VRAAG	5
Mondelinge vraag van de heer Eric Bott aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de balans van het proefproject LaMiLo (Last Mile Logistics)".	5
INTERPELLATIES	11
Interpellatie van de heer Hervé Doyen tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de reissnelheid van het openbaar vervoer in 2014".	11
Interpellatie van mevrouw Céline Delforge tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de lessen uit het MIVB- activiteitenverslag 2014".	11
Samengevoegde bespreking – Sprekers: De heer Bruno De Lille (Groen) M. Ridouane Chahid (PS) M. Pascal Smet, ministre M. Hervé Doyen (cdH) Mme Céline Delforge (Ecolo)	15

SOMMAIRE

QUESTION ORALE	5
Question orale de M. Eric Bott à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le bilan à tirer du projet-pilote LaMiLo (Last Mile Logistics)".	5
INTERPELLATIONS	11
Interpellation de M. Hervé Doyen à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la vitesse commerciale des transports publics en 2014".	11
Interpellation de Mme Céline Delforge à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les enseignements du rapport d'activités 2014 de la STIB".	11
Discussion conjointe – Orateurs :	15
M. Bruno De Lille (Groen) De heer Ridouane Chahid (PS) De heer Pascal Smet, minister De heer Hervé Doyen (cdH) Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	

Interpellatie van de heer Youssef Handichi	30	Interpellation de M. Youssef Handichi	30
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de diensten voor gedeeld autogebruik in Brussel".		concernant "les services de voitures partagées à Bruxelles".	
Bespreking – Sprekers:	32	Discussion – Orateurs :	32
De heer Boris Dillières (MR)		M. Boris Dillières (MR)	
De heer Bruno De Lille (Groen)		M. Bruno De Lille (Groen)	
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)		Mme Céline Delforge (Ecolo)	
De heer Hervé Doyen (cdH)		M. Hervé Doyen (cdH)	
De heer Pascal Smet, minister		M. Pascal Smet, ministre	
De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)		M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
Interpellatie van mevrouw Caroline Persoons	42	Interpellation de Mme Caroline Persoons	42
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de coördinatie van de bouwplaatsen".		concernant "la coordination des chantiers".	
Bespreking – Sprekers:	46	Discussion – Orateurs :	46
De heer Pascal Smet, minister		M. Pascal Smet, ministre	
Mevrouw Caroline Persoons (FDF)		Mme Caroline Persoons (FDF)	
MONDELINGE VRAGEN	48	QUESTIONS ORALES	48
Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum	48	Question orale de Mme Viviane Teitelbaum	48
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
en aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,		et à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,	

betreffende "de reiniging van de eigen beddingen aan en de haltes van de MIVB".		concernant "le nettoyage des sites propres et des arrêts de la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghysseels	48	Question orale de M. Marc-Jean Ghysseels	48
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de website en de applicatie Fix My Street".		concernant "le site web et l'application Fix My Street".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	49	Question orale de Mme Céline Delforge	49
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de verbazingwekkende cijfers van de MIVB over de toegankelijkheid van haar net voor de personen met beperkte mobiliteit (PBM's)".		concernant "les chiffres étonnants publiés par la STIB au sujet de l'accessibilité de son réseau aux personnes à mobilité réduite (PMR)".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	49	Question orale de Mme Céline Delforge	49
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de illegale reclameposters op de bushokjes van de MIVB".		concernant "l'affichage publicitaire illégal sur les abribus gérés par la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	49	Question orale de M. Bruno De Lille	49
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de demolition party van het Reyersviaduct".		concernant "la demolition party au viaduc Reyers".	

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 49
aan de heer Pascal Smet, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast
met Mobiliteit en Openbare Werken,
betreffende "de busbestellingen bij de
MIVB".

Question orale de M. Bruno De Lille 49
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé
de la Mobilité et des Travaux publics,
concernant "les commandes de bus de la
STIB".

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

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Bott.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

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

**betreffende "de balans van het proefproject
LaMiLo (Last Mile Logistics)".**

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (FDF) (in het Frans).- *Op 15 maart is het proefproject LaMiLo van het Brussels Gewest en de Europese Unie afgelopen. Het betrof een proefproject voor een groot stedelijk distributiecentrum in het TIR, het transportcentrum van de Haven van Brussel. Uit meerdere studies is gebleken dat de laatste kilometer van de transportketen de grootste problemen oplevert, omdat chauffeurs daarvoor de stad goed moeten kennen en geschikte voertuigen nodig hebben. Het doel van het proefproject was om te vermijden dat bestelwagens nog leeg zouden rondrijden of dat meerdere bestelwagens dezelfde buurt zouden aandoen.*

Welke conclusies trekt u uit de proefperiode van zes maanden? Is het aantal ritten afgenomen? Het bedrijf CityDepot toonde belangstelling voor het proefproject en beheert nu zelfstandig het distributiecentrum. Voor hoe lang? Behoudt het gewest zijn recht van controle op het bestuur van het centrum en op de beslissingen ervan?

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

**concernant "le bilan à tirer du projet-pilote
LaMiLo (Last Mile Logistics)".**

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

M. Eric Bott (FDF).- Pendant six mois, la Région bruxelloise a collaboré avec l'Union européenne dans le cadre d'un projet visant à mieux gérer les livraisons à travers la capitale. En d'autres termes, un projet pilote de grand centre de distribution urbain, positionné au centre TIR, propriété du Port de Bruxelles et situé non loin de Tour & Taxis, a été testé pendant six mois.

Selon différentes études, il apparaît en effet que le dernier kilomètre est généralement celui qui pose le plus de problèmes, parce qu'il nécessite à la fois une connaissance précise de la ville et des véhicules adaptés. Or, dans le projet pilote, le but était justement de mieux répartir les trajets des véhicules pour qu'ils ne roulent pas à vide ou pour éviter que quelques camionnettes de livraison ne transitent par les mêmes endroits.

Ce projet s'est achevé le 15 mars et je souhaite vous poser quelques questions à ce sujet. Quel bilan tirez-vous de ces six mois d'essai ? Pouvez-vous estimer si des diminutions du nombre de trajets de véhicules ont été obtenues ? La société CityDepot avait remporté l'appel à manifestation pour le projet pilote et gère désormais de façon autonome le centre de distribution. Pour combien

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het proefproject was een groot succes. De activiteiten worden zelfs voortgezet op privébasis, wat bewijst dat een stedelijk distributiecentrum (SDC) in Brussel ook zonder subsidies kan werken.*

Zeven transportbedrijven, met uiteenlopende bedrijfsprofielen, hebben een beroep gedaan op het vervoer van het SDC voor de laatste kilometer van hun goederen in Brussel. Het is echter minder gemakkelijk gebleken om winkels en andere bedrijven die goederen ontvangen, actief te betrekken bij het project. Aan het einde van het project hebben een drankengroothandel, een kunstgalerie, een meubelwinkel en een verhuisonderneming gebruikgemaakt van de bijkomende diensten van het SDC zoals opslag, actief voorraadbeheer en levering.

De retour van goederen en droog afval had meer succes waardoor er slechts heel weinig voertuigen leeg rondreden in Brussel.

Ook de volumes bleven groeien, van ongeveer 70 paletten en 40 pakjes tijdens de eerste week van het project tot wekelijks bijna 250 paletten en 400 pakjes eind februari.

In het kader van LaMiLo is het Luxembourg Institute of Science and Technology een partner van Brussel Mobiliteit. Uit een evaluatie van dat instituut blijkt dat het aantal afgelegde kilometers tussen het magazijn van de deelnemende transportbedrijven en de uiteindelijke ontvanger dankzij het SDC met 48% gedaald is. Die daling bedraagt 21% als we alleen het stedelijke gedeelte in beschouwing nemen.

Dat komt doordat de laatste kilometer, in overleg met de transportbedrijven, weer dicht bij het stadscentrum werd geplaatst. Daardoor konden de voertuigen optimaal bevracht worden (gemiddeld 84% volgeladen) en werden er voor de uiteindelijke levering van de goederen alleen voertuigen gebruikt die geschikt zijn voor stadsverkeer.

de temps ? La Région conserve-t-elle un droit de regard sur la gestion du centre et sur les décisions qu'elle prend ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Le projet pilote qui s'est déroulé du 15 septembre 2014 au 15 mars 2015 a connu un grand succès et a abouti à la poursuite de l'activité sur des bases privées, démontrant ainsi qu'un centre de distribution urbaine (CDU) peut fonctionner à Bruxelles, même sans subsides publics.

Sept entreprises de transport ont fait confiance à l'opérateur du CDU pour livrer le dernier kilomètre à Bruxelles. Il s'agit de sociétés aux profils assez différents, tant du point de vue des volumes et du type de marchandises que de la localisation de leur entrepôt.

Alors que les transporteurs ont rapidement plébiscité l'utilisation du CDU, il s'est avéré plus difficile que prévu d'impliquer également de façon active des commerces ou d'autres entreprises recevant des marchandises. À l'issue du projet pilote, un grossiste en boissons, une galerie d'art, un magasin de meubles et un déménageur utilisaient les services à valeur ajoutée proposés par l'opérateur, tels que le stockage, la gestion active du stock et la livraison.

La reprise de marchandises et de déchets secs a eu en revanche davantage de succès, permettant ainsi aux véhicules de rouler très peu à vide dans les rues de Bruxelles (seulement 8% des trajets).

Les volumes n'ont cessé de croître, passant d'environ 70 palettes et 40 colis la première semaine à près de 250 palettes et 400 colis par semaine fin février.

Une évaluation a été menée par le Luxembourg Institute of Science and Technology (LIST, Institut luxembourgeois de la science et de la technologie), partenaire de Bruxelles Mobilité au sein de LaMiLo. Il en ressort que le CDU a permis de réduire les kilomètres parcourus entre l'entrepôt du transporteur client du CDU et le destinataire final de 48%, et de 21% si l'on considère uniquement la partie urbaine.

Ook het aantal voertuigen dat tot aan Brussel rijdt, is gedaald. De goederen die voorheen in verschillende kleinere voertuigen hun weg naar Brussel vonden, worden nu gegroepeerd in één vrachtwagen.

Met slechts zeven transportbedrijven en in nauwelijks zes maanden tijd, heeft het SDC het aantal leveringen met 6,3% verminderd bij een gelijk aantal goederen. Het aantal rondes is dan weer met 48% afgenomen. Het project heeft dus op zeer korte termijn een duidelijk positieve invloed gehad op de mobiliteit in Brussel en daarbuiten.

Kortom, dankzij het SDC kunnen de leveringen gegroepeerd worden in het gepaste type voertuig en rijden er minder, maar voller geladen, voertuigen rond. Een SDC is dus klaarblijkelijk een goed middel om het goederenverkeer in een stad te optimaliseren.

Momenteel hebben we nog geen maatregelen getroffen om het gebruik van het SDC zo groot mogelijk te maken, hoewel we dat zeker zouden moeten overwegen. Dit project is echter tot stand gekomen in samenwerking met talrijke lokale spelers zoals Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), de Union des classes moyennes (UCM), impulse.brussels, de stad Brussel, Atrium Brussels en de Belgische Federatie van de Handel en Diensten (Comeos).

De samenwerking met de stad Brussel was heel constructief en wordt momenteel voortgezet. Er waren ook contacten met andere gemeenten, maar in mindere mate, omdat het proefproject zich in eerste instantie vooral toespitste op de Vijfhoek.

Na afloop van het proefproject wordt de activiteit voortgezet zonder de financiële steun van het gewest. Binnenkort zullen er ook twee nieuwe transportbedrijven deelnemen en CityDepot verwacht een verdubbeling van het volume.

Dat is het gevolg van een recente investering van het bedrijf bpost in de nieuwe nv CityDepot. Daardoor heeft CityDepot in feite de activiteiten overgenomen van Citylogistics, de afdeling stedelijke distributie van bpost. De activiteit is nog niet rendabel, maar zou dat binnenkort wel moeten zijn.

CityDepot zal zijn activiteiten trouwens verhuizen

Cela s'explique par le fait que le dernier kilomètre a été repositionné près du centre-ville et consolidé entre transporteurs. Le chargement et le choix du type de véhicule a ainsi pu être optimisé, laissant uniquement à des véhicules adaptés à la ville et chargés en moyenne à 84% le soin d'effectuer la livraison finale.

Le nombre de véhicules arrivant à Bruxelles a quant à lui pu être réduit en regroupant les marchandises qui arrivaient jusqu'ici dans plusieurs petits véhicules dans un seul poids lourd, plus adapté pour les trajets entre les villes.

Avec seulement sept transporteurs et en à peine six mois, le CDU a réussi à réduire de 6,3% le nombre de livraisons, pour le même volume de marchandises. Le nombre de tournées a quant à lui été réduit de 48%. L'impact sur la mobilité, même à si court terme, est donc tout à fait positif, et pas uniquement pour Bruxelles, puisque le nombre de véhicules roulant sur les autoroutes belges a aussi été réduit.

Ceci démontre l'impact de l'optimisation du trafic de marchandises lié au CDU. L'optimisation du trafic s'est faite en améliorant le taux de chargement des véhicules et en concentrant les livraisons, afin de réduire le nombre de kilomètres parcourus entre chaque livraison et d'éviter que plusieurs transporteurs ne livrent à la même adresse le même jour.

Ceci a également pour cause et conséquence d'entraîner l'utilisation du bon type de véhicule à chaque étape de la chaîne logistique, ce que permet la rupture de charge liée au CDU et la réorganisation qui s'ensuit. Il apparaît donc clairement qu'un CDU constitue une bonne solution pour optimiser le transport de marchandises et réduire son impact sur la ville.

Aucune mesure n'a pour le moment été prise afin de maximiser l'usage du CDU, même si de telles mesures devraient être envisagées. Toutefois, la mise en œuvre s'est faite en collaboration avec de nombreux acteurs locaux, qui ont fait bénéficier le projet pilote de leur expertise et ont servi de caisse de résonance au projet.

Il y a donc eu une forme d'accompagnement : Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), l'Union des classes moyennes (UCM),

naar een grotere opslagplaats die in verbinding staat met de waterwegen en onderzoekt momenteel de creatie van een tweede hub in het zuiden van het gewest. De onderneming zet haar activiteiten dus voort op lange termijn en blijft actief samenwerken met Brussel Mobiliteit in het kader van het project LaMiLo. Het gewest is dus goed geïnformeerd over de huidige evolutie van het SDC, maar heeft geen recht van controle op de toekomstige ontwikkelingen.

Brussel Mobiliteit bereidt de conclusies voor van het project LaMiLo, waarvan het proefproject met het SDC een belangrijk onderdeel is. Naast de verschillende acties die wij overwegen, bereiden we ook een onderzoek voor naar de mogelijke creatie van een label. Zodra de regering een beslissing heeft genomen, zullen wij u daarvan op de hoogte brengen.

impulse.brussels, la Ville de Bruxelles, Atrium Brussels et la Fédération belge du commerce et des services (Comeos) ont notamment été impliqués dans le développement du projet. Plusieurs visites de CityDepot ont été organisées avec ces partenaires.

Le partenariat initié avec la Ville de Bruxelles a été très constructif et se poursuit actuellement. Des contacts avec d'autres communes ont également eu lieu, mais dans une moindre mesure en raison de la zone desservie par le projet pilote, qui se limitait dans un premier temps essentiellement au Pentagone.

Depuis la fin du projet pilote, l'activité se poursuit sans soutien financier de la Région et les volumes continuent à croître. Deux nouveaux transporteurs devraient rejoindre le système dès ce mois-ci. CityDepot s'attend à un quasi doublement des volumes.

Cette augmentation est liée à l'investissement récent de bpost, qui a pris une participation importante mais non majoritaire au sein de la nouvelle entité CityDepot s.a. Cet investissement a en effet eu pour conséquence une reprise des activités de Citylogistics, la branche de distribution urbaine de bpost, par CityDepot. L'activité n'est pas encore rentable, mais devrait l'être prochainement. L'investissement de bpost tend d'ailleurs à démontrer l'intérêt économique du modèle.

CityDepot va par ailleurs déplacer ses activités vers un entrepôt plus grand et relié à la voie d'eau. La création d'un deuxième centre d'activité (hub) au sud de la Région est également à l'étude. L'entreprise va donc poursuivre ses activités à long terme et continue de collaborer avec Bruxelles Mobilité de façon active sur les aspects liés au projet LaMiLo. Elle garde de bonnes relations avec l'administration de façon générale. La Région est donc tenue au courant des développements actuels du CDU, mais ne dispose pas d'un droit de regard sur les développements à venir.

De son côté, Bruxelles Mobilité s'apprête à tirer les conclusions du projet LaMiLo, dont le projet pilote de CDU est un élément important. Nous préparons actuellement une étude sur la création éventuelle d'un label. D'autres actions sont également envisagées. Dès que le gouvernement aura tranché,

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

De heer Eric Bott (FDF) (in het Frans).- Dit project is goed nieuws voor het Brussels Gewest.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de reïssnelheid van het openbaar vervoer in 2014".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de lessen uit het MIVB-activiteitenverslag 2014".

De voorzitter.- De commissie beslist om de twee interpellaties samen te voegen.

De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- De

nous vous communiquerons ses décisions.

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

M. Eric Bott (FDF).- Je n'ai rien à rajouter. Je vous remercie pour ces précisions. Le projet peut se développer dans la voie que vous avez tracée. Ce sont de bonnes nouvelles pour la Région bruxelloise.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "la vitesse commerciale des transports publics en 2014".

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les enseignements du rapport d'activités 2014 de la STIB".

M. le président.- La commission décide de joindre les deux interpellations.

La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen (cdH).- M. le ministre, par voie

pers heeft enkele cijfers uit het activiteitenverslag 2014 van de MIVB bekendgemaakt.

Die cijfers zijn over het algemeen positief. Zo stellen we een stijging vast van de frequenties, de afgelegde afstand en het aantal trajecten. De reissnelheid is daarentegen gezakt naar 16 km/u, terwijl een goede reissnelheid belangrijk is voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en de verwezenlijking van exploitatievoordelen.

De reissnelheid van het openbaar vervoer is vaak een probleem in grootsteden, maar toch zijn er steden die het een pak beter doen. De gemiddelde reissnelheid van de trams bedraagt bijvoorbeeld 20 km/u in Dijon, 18,3 km/u in Grenoble en 18,2 km/u in Bordeaux. In Parijs schommelt de reissnelheid tussen 16 en 25 km/u. Een tram die volledig in eigen bedding rijdt, haalt er zelfs een reissnelheid van 32 km/u.

De jongste cijfers voor Brussel bevestigen dat het moeilijk zal worden om de doelstellingen van het Iris 2-plan met betrekking tot de vermindering van de verkeerscongestie te halen. Ik betreur dat ten zeerste.

Het beheerscontract van de MIVB mikt op een reissnelheid van 20 km/u voor de chronolijnen en van 15 km/u voor de andere lijnen. Die doelstellingen werden verlaagd ten opzichte van het vorige contract, waarin respectievelijk 20 km/u en 18 km/u werd nagestreefd.

Worden die nieuwe doelstellingen gehaald? Wat zijn de huidige snelheden voor de prioritaire en de andere lijnen? Op welke criteria is het onderscheid tussen de prioritaire en de andere lijnen gebaseerd?

Hoewel de vermindering van de autodruk, die verantwoordelijk is voor vertragingen en onregelmatigheden op het bovengronds net, de grootste prioriteit blijft, moeten daarnaast ook de verplaatsingen met het openbaar vervoer verder worden uitgebreid, aangezien dat een belangrijk criterium voor de reizigers is. In dat verband ben ik een groot voorstander van eigen banen, die de veiligheid en het comfort vergroten.

Wat zijn de doelstellingen van het Avantiprogramma voor de komende jaren? Wat is het percentage eigen banen? In principe zou dat

de presse, nous avons pris connaissance de quelques données chiffrées issues du rapport d'activités 2014 de la STIB.

De ces statistiques, nous retenons beaucoup de positif : hausse de la fréquentation, augmentation de la distance parcourue et du nombre de trajets... Néanmoins, à l'instar des médias, la diminution de la vitesse commerciale des transports a tout particulièrement retenu mon attention : elle est passée à un petit 16km/h en moyenne. De la vitesse commerciale découle pourtant deux enjeux majeurs : l'amélioration de l'attractivité des transports publics et la réalisation d'économies d'exploitation.

Soyons de bon compte, Bruxelles ne fait pas exception en la matière. Certaines villes affichent des statistiques plus performantes : à Dijon, la vitesse commerciale des trams est de 20km/h, à Grenoble de 18,3km/h et à Bordeaux de 18,2 km/h. À Paris, la vitesse commerciale oscille entre 16km/h et 25km/h et un tram en site propre complet peut atteindre une vitesse commerciale de 32km/h.

La vitesse commerciale constitue souvent une difficulté pour les transports dans les grands centres urbains. C'est le cas également à Bruxelles. Il faut néanmoins admettre qu'en réalité, la vitesse commerciale de nos transports publics diminue avec les années. En fouillant dans les archives du parlement, j'ai constaté qu'en 1996, les parlementaires s'inquiétaient déjà d'une vitesse commerciale trop lente, alors que celle-ci avoisinait les 18km/h. Les derniers chiffres confirment notre difficulté à atteindre les objectifs en matière de réduction de la congestion, tels que fixés par le Plan Iris 2. Je le dis à regret.

L'actuel contrat de gestion de la STIB vise une vitesse commerciale de 20km/h. pour les lignes Chrono et de 15km/h. pour les autres lignes. Ces objectifs ont été revus à la baisse par rapport au précédent contrat de gestion, qui prévoyait 20km/h et 18km/h. pour les autres lignes.

Ces nouveaux objectifs sont-ils atteints ? Pouvez-vous m'indiquer les vitesses obtenues, en distinguant évidemment les lignes prioritaires des autres lignes ? Par ailleurs, pouvez-vous m'indiquer les critères distinguant les lignes prioritaires des autres lignes, dites ordinaires ?

90% moeten bedragen voor de trams en 40% voor de bussen. Hoeveel eigen banen moeten nog worden gerealiseerd tegen 2017? Waar? Hoeveel eigen banen op de weg zijn uitsluitend voorbehouden voor bussen en trams en hoeveel mogen er ook door andere weggebruikers worden gebruikt? Welke zwarte punten heeft de MIVB vastgesteld?

Is de impact van de eigen banen op de reissnelheid onderzocht? Welk verschil heeft men in 2014 vastgesteld tussen een bus in eigen baan en een bus die in het verkeer zit? Is er berekend welke meerkosten de files veroorzaken?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar interpellatie.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik heb ook het activiteitenverslag van de MIVB gekregen en de artikels daarover in de pers gelezen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Zodra de MIVB haar activiteitenverslag bekendmaakt, kan het op het internet worden ingekeken.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Er staat heel wat positiefs in het activiteitenverslag van 2014, zoals de grotere tevredenheid van de reizigers en de daling van het aantal gevallen van agressie en van het aantal ongevallen. De voertuigen hebben ook meer kilometers gereden, wat van de MIVB verwacht wordt.*

Si la réduction de la pression automobile, principale responsable du ralentissement et de l'irrégularité des transports publics de surface, reste prioritaire, il n'en reste pas moins que des objectifs favorisant le déplacement des transports publics doivent continuer à être développés, puisque c'est un critère prioritaire pour les utilisateurs. À cet égard, je reste un adepte des sites propres qui renforcent la sécurité et la convivialité.

Pouvez-vous m'indiquer, de manière générale, les objectifs fixés par le programme Avanti pour les années à venir ? Quelle proportion du réseau est-elle actuellement protégée ? En principe, il s'agit de 90% pour les trams et 40% pour les bus. Combien de sites propres ou de sites protégés doivent-ils encore être créés d'ici 2017 ? Quels sont-ils ? Combien de mètres de sites propres en voirie sont-ils exclusivement réservés aux bus et aux trams ? Combien peuvent-ils aussi être utilisés par d'autres usagers de la route ? Quels sont les points noirs identifiés par la STIB ?

Enfin, je souhaiterais savoir si vous disposez d'études concernant l'impact des sites propres sur la vitesse commerciale. En 2014, quel écart peut-on observer entre un bus roulant en site propre et un bus englué dans le trafic ? Disposez-vous d'une étude évaluant le surcoût d'exploitation dû aux embouteillages ?

M. le président.- La parole est à Mme Delforge pour son interpellation.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme M. Doyen, j'ai reçu le rapport d'activités de la STIB et j'ai lu la presse à ce sujet.

M. Pascal Smet, ministre.- Dès le moment où la STIB communique son rapport d'activités, celui-ci est accessible sur son site internet.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Dans ce rapport d'activités 2014, on peut d'abord relever des aspects tout à fait encourageants, tels que l'augmentation des indices de satisfaction des voyageurs et la diminution des agressions et des accidents sur le réseau. De même, on note l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de la STIB. C'est ce que l'on attend d'elle.

Is de toename van het aantal reizigers te wijten aan een betere registratie met de Mobibkaarten of zijn autogebruikers, fietsers of voetgangers overgestapt op het openbaar vervoer? Het gewest hoopt in de eerste plaats dat vooral automobilisten hun wagen laten staan.

Zijn er reizigers van de NMBS overgestapt op de MIVB of hebben passagiers van De Lijn door het verminderde aanbod of van de TEC hun toevlucht genomen tot de MIVB? Is het aantal verplaatsingen voor alle openbaarvervoermodi toegenomen en vervoert de MIVB daardoor meer passagiers?

Kan er een onderscheid worden gemaakt tussen reizigers die in of buiten Brussel wonen? Kiezen Brusselaars of pendelaars hun transportmiddel naargelang van hun woonplaats?

Tot slot kunnen wij niet om de langere reistijden heen, omdat die van wezenlijk belang zijn voor de passagiers en de financiën van de MIVB. Waarom ligt de snelheid nu lager? Zijn de gekende zwarte punten daar de reden van of geldt dit voor het hele net?

Waarom worden er beddingen afgeschaft? Waarom worden bij grote wegwerkzaamheden de problemen voor tram- en busverkeer op een zwart punt, zoals dat op de Adolphe Buylaan, niet aangepakt?

Functioneren de verkeerslichten met afstandsbediening wel goed? Toen ik u interpelleerde over de reissnelheid van tram 94, antwoordde u dat op het Sterreplein net een verkeerslicht geplaatst was dat op afstand bediend kan worden. Ik heb echter vastgesteld dat tram 94 daar moest wachten om het voorbijrijdende verkeer door te laten.

Hoever staat het met het Avantiprogramma dat is opgenomen in de gewestelijke begroting en waarvan wij de vorderingen moeten beoordelen?

Met welke constructieve maatregelen wilt u de reistijden verkorten?

In het activiteitenverslag staat verder dat de MIVB niet meer dan 9% vrouwen te werk stelt. Hoe kan het dat de meerderheid van de passagiers van de MIVB zo ondervertegenwoordigd is bij het

D'autres chiffres ne sont ni bons ni mauvais et demandent plus de détails pour pouvoir être interprétés. Je songe par exemple à l'augmentation du nombre de voyageurs. Est-ce juste le reflet d'un meilleur enregistrement du nombre des voyageurs par le pointage des cartes Mobib ? Dispose-t-on de données permettant de savoir si cette augmentation traduit un report modal de la voiture, de la marche ou du vélo vers le transport public ? C'est ce qui nous intéresse dans cette Région : nous voulons voir les gens abandonner leur voiture et prendre les transports publics. Nous ne voulons pas nécessairement que les cyclistes ou les piétons le fassent, même si cela peut aussi arriver.

S'agit-il de voyageurs qui, venus d'autres opérateurs tels que la SNCB ou De Lijn - qui a diminué la fréquence de certains bus la semaine dernière - ou les TEC, se rabattent sur la STIB ? S'agit-il d'une augmentation globale des déplacements, tous modes confondus, auquel cas il est logique que la STIB enregistre davantage de voyageurs ?

Dispose-t-on de chiffres permettant de distinguer les habitudes des voyageurs selon qu'ils vivent ou non à Bruxelles ? Les modes privilégiés par les voyageurs, qu'ils soient bruxellois ou navetteurs, varient-ils en fonction de leur lieu d'habitat ? Il me semble important de répondre à ces questions pour pouvoir tirer des enseignements valables des données chiffrées qui nous parviennent à l'état brut.

Enfin, on ne peut faire l'impasse sur le chiffre le plus inquiétant de ce rapport : la diminution de la vitesse commerciale. Cette dernière est cruciale, tant pour les usagers que pour les finances de la STIB. Je souhaiterais donc savoir ce qui explique cette diminution. Est-elle liée à des points noirs identifiés ou est-elle généralisée à l'ensemble du réseau ?

Comment expliquez-vous que face à une telle situation, on procède à la suppression de sites propres existants, comme le prévoit le Plan de circulation du Pentagone, ou que l'on abandonne toute amélioration d'un point noir lors d'un réaménagement lourd, comme sur l'avenue Adolphe Buyl ? Je viens d'apprendre que ce chantier occasionnera six mois de travaux, et donc de recours à des navettes de bus en remplacement de deux lignes de tram. Pourquoi a-t-on fini par opter pour un réaménagement qui ne résout rien

personeel? Als de maatregelen om hier een mouw aan te passen tot niets hebben geleid, hoe werden zij dan aangepast? Op de website van de MIVB staan bij de werkaanbiedingen wel steeds meer voorbeeldfoto's van vrouwen, maar het verschil in verhouding zou moeten worden weggewerkt bij deze openbare maatschappij. Een resultaatsverbintenis op dit vlak is echt wel nodig.

pour les lignes de bus et de tram passant à cet endroit ?

Une vérification du fonctionnement effectif des feux télécommandés a-t-elle eu lieu ? Je vous rappelle que je vous ai interpellé à propos de la vitesse commerciale du tram 94 et vous m'aviez répondu qu'un feu télécommandé venait d'être installé au rond-point de l'Étoile. Or, j'ai pu constater son non-fonctionnement en observant un tram attendant sagement que le flot de voitures passe.

Comme mon collègue, je souhaiterais savoir où en est le plan Avanti, repris au budget régional. Nous sommes tout de même censés évaluer l'avancement de ce projet, dont les objectifs sont assez clairs, me semble-t-il.

Face à cette situation plus que problématique, avez-vous décidé de mesures volontaristes et rapides pour arrêter la dégradation de la vitesse commerciale, et surtout pour l'améliorer ?

Pour terminer, l'autre aspect particulièrement négatif pointé par le rapport d'activités réside dans le misérable pourcentage de femmes employées par la STIB : 9%. Je souhaiterais également vous entendre à ce sujet, car il est inacceptable que les femmes, pourtant surreprésentées parmi les voyageurs de la STIB, soient à ce point absentes de son personnel.

Si les actions menées en la matière n'ont aucunement porté leurs fruits, qu'a-t-il été décidé pour les réorienter ? Il faut une obligation de résultats sur ce plan. J'ai visité le site internet de la STIB et il est vrai que les offres d'emploi y sont de plus en plus illustrées de photos représentant des femmes. Il faut cependant aller au-delà de cela, car les femmes bruxelloises payent leurs impôts comme les hommes bruxellois et il serait donc normal de les retrouver en nombre au sein du personnel de cette société publique.

Samengevoegde bespreking

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw Delforge en de heer Doyen. Als wij het gebruik van het openbaar

Discussion conjointe

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Les transports publics se retrouvent trop souvent coincés dans le trafic. Si nous voulons promouvoir*

vervoer willen promoten, dan moeten de reizigers zich ook snel genoeg kunnen verplaatsen. Het openbaar vervoer zit echter al te vaak vast in het autoverkeer. Het is een vicieuze cirkel.

Investerings in openbaar vervoer zijn een van de middelen om de druk van het autoverkeer naar beneden te halen. Tegelijk zorgt autoverkeer er op dit ogenblik voor dat het openbaar vervoer niet altijd even aantrekkelijk is. Daarom blijf ik pleiten voor de doelstelling uit het Iris 2-plan om de druk van het autoverkeer met 20% te verminderen. Volgens mij is dat een voorwaarde om het openbaar vervoer versneld aantrekkelijk te maken.

Als bussen en trams vandaag vastzitten in het verkeer, zijn er geen mirakeloplossingen mogelijk. Wij moeten ervoor zorgen dat zij op eigen beddingen rijden en zich buiten het autoverkeer verplaatsen. De beheersovereenkomst met de MIVB bepaalt dat er meer eigen beddingen zullen komen met markeringen, voorbehouden rijstroken enzovoort. Dat alles moet ervoor zorgen dat bussen en trams voorrang hebben op het autoverkeer, op plaatsen waar conflicten mogelijk zijn.

Welnu, op veel plaatsen in Brussel zijn er nog conflicten mogelijk. Wij moeten dus inzetten op een sterke stijging van de eigen beddingen. Het is vreemd te merken dat er in Brussel-Stad net een aantal eigen beddingen worden weggehaald. Hoe verklaart u dat?

Zijn er plaatsen waar er nieuwe eigen beddingen komen? Voorziet men op de zwarte punten van het bus- en tramverkeer in maatregelen om de mobiliteit van bussen en trams vlot te trekken?

Een tweede oplossing voor het probleem van bussen en trams die vast komen te zitten, wordt aangereikt door het Avantiprogramma. Het is een goede zaak dat bussen en trams voorrang krijgen op kruispunten met verkeerslichten. Het is ook goed dat het programma wordt voortgezet, maar dat zou wel in een hogere versnelling moeten gebeuren. Er zijn nog veel te weinig kruispunten die op die manier zijn uitgerust.

Bovendien is het niet voldoende om bussen en trams voorrang te geven aan kruispunten met verkeerslichten. Daarnaast moet men er ook voor zorgen dat de verkeersregels op die kruispunten goed worden nageleefd. Vaak gebeurt het dat een

leur utilisation, nous devons veiller à améliorer la vitesse de déplacement des usagers.

La mise en œuvre du Plan Iris 2 et de son objectif de réduction de 20% de la circulation automobile permettrait de renforcer l'attractivité des transports publics à Bruxelles.

Pour éviter que les bus et les trams soient prisonniers des embouteillages, il faut aménager davantage de sites propres, ainsi que des bandes réservées aux bus avec un marquage spécifique, comme le prévoit le contrat de gestion de la STIB. Ce type de dispositifs donne la priorité aux bus et aux trams aux points de congestion, qui sont encore nombreux à Bruxelles.

À cet égard, comment expliquer la décision de la Ville de Bruxelles de supprimer plusieurs sites propres ?

De nouveaux sites propres seront-ils aménagés à certains endroits ? Des mesures sont-elles prévues pour faciliter la mobilité des bus et des trams aux endroits problématiques ?

Une deuxième solution, avancée dans le programme Avanti, consiste à instaurer la priorité pour les trams et les bus aux carrefours munis de feux de signalisation. La mise en œuvre de ce programme reste encore trop limitée.

Cette mesure devrait, en outre, s'accompagner d'un renforcement du contrôle policier aux carrefours, afin de garantir le respect des règles en vigueur dans le Code de la route.

La Région a par ailleurs renforcé les subsides de la police locale pour qu'elle garantisse une plus grande fluidité du trafic des bus et des trams. Il faudrait vérifier la manière dont ces subsides sont utilisés et convaincre les bourgmestres de la nécessité d'un contrôle policier renforcé.

La STIB a-t-elle élaboré un plan stratégique concernant les points noirs de la circulation à Bruxelles ? Comment se passe la collaboration avec les communes autour de ce thème ?

Qu'en est-il du contrôle du stationnement en double file et du respect du Code de la route ? Où en est l'aménagement des sites propres ?

bus voorrang heeft en mag doorrijden, maar dat het kruispunt wordt geblokkeerd door auto's die nog snel even door het rood zijn gereden. In dat geval heeft het Avantiprogramma totaal geen resultaat. Er zijn investeringen gedaan, maar ter plekke zitten de bussen en trams net zo goed vast, omdat de lokale politiezone de naleving van de verkeersregels onvoldoende controleert.

Het gewest heeft aan de lokale politiezones subsidies verstrekt voor het uitwerken van maatregelen voor een betere doorstroming van bussen en trams. Misschien moet het gewest controleren hoe die subsidies precies worden gebruikt, of ze wel zo efficiënt zijn en of de politieagenten er wel mee bezig zijn. Misschien moet het er de burgemeesters van overtuigen dat iedereen er belang bij heeft dat de lokale politie voor de controle ingezet wordt. Vandaag stellen we op heel wat plaatsen vast dat er geen controle is. Op die manier blijft het openbaar vervoer in het verkeer vastzitten.

Ten slotte heb ik een vraag over de zwarte punten, namelijk de plaatsen waar het openbaar vervoer geen goede tijden neerzet. Heeft de MIVB daar intussen een actieplan voor opgesteld? Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten rond dat thema?

Ik veronderstel dat de heer Doyen zal beweren dat het in Jette allemaal fantastisch verloopt, maar de problematiek overschrijdt de grenzen van de gemeente Jette. Hoe staat het met de controle op het dubbel parkeren en het naleven van de verkeersregels? Hoever staat men met de aanleg van de eigen beddingen? Wij hebben immers de indruk dat het op dat vlak eerder achteruit- dan vooruitgaat.

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *In het verslag valt op dat het busgebruik in vergelijking met de afgelopen jaren met meer dan 14% is gestegen. Hoewel de bussen nog niet overal in eigen bedding rijden en ze vast komen te zitten in de vele files, neemt het succes van de bus toe.*

We moeten vermijden dat de bus het slachtoffer wordt van haar eigen succes en dat de gebruikers het vervoermiddel weer links laten liggen. Zijn er

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

M. Ridouane Chahid (PS).- Ce qui a attiré mon attention dans ce rapport, c'est qu'il dégage que le bus, contrairement aux autres années, a connu un incroyable succès puisque la fréquentation de ce mode de transport a augmenté de plus de 14%. C'est assez exceptionnel : les années précédentes, le métro était le mode vedette de la STIB. Le succès du bus augmente, malgré la congestion permanente et le fait que les sites propres ne sont pas encore généralisés, comme viennent de le

richtlijnen opgenomen in het masterplan om de files terug te dringen door de eigen beddingen te coördineren en intelligente verkeerslichten te plaatsen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De doelstelling voor 2017 bestaat erin een gemiddelde reissnelheid te halen van meer dan 20 km/u voor alle prioritaire bovengrondse lijnen.*

Er werd geopteerd voor de drie chronotramlijnen (3, 4 en 7), tramlijn 94 en buslijn 49, die mogelijk in de toekomst ook chronolijnen worden.

De doelstelling voor de overige lijnen bedraagt 15 km/u.

Eind 2014 bedroeg de gemiddelde reissnelheid volgens de dienstregeling van het tramnetwerk van de MIVB 16,1 km/u en 15,4 km/u tijdens de spits. Voor de bus was dat respectievelijk 16,5 km/u en 15,2 km/u.

Tijdens de spits halen slechts drie van de zestien tramlijnen (19, 39 en 44) die doelstelling. Tijdens de daluren zijn er dat vijf (19, 25, 39, 44 en 51).

De drie chronotramlijnen halen de doelstelling van 20 km/u niet. In de toekomst zullen tramlijnen 3 en 4 de metrolijn Bordet-Albert worden. Het probleem van de reissnelheid zal dan ook verdwijnen.

Bepaalde lijnen halen de doelstelling niet, omdat ze een reeks van zwarte punten met elkaar verbinden.

Bij het oversteken van de grote kruispunten gaat er uiteraard tijd verloren. Bovendien is het niet eenvoudig om daar de verkeersstromen te regelen.

Tijdens de spits bereiken 16 van de 49 buslijnen de

souligner mes collègues.

Il faut éviter que ce succès ne génère un effet négatif : que le bus soit victime de son succès et que les usagers se désintéressent de ce mode de transport longtemps négligé qui ne fait que commencer à reprendre sa place dans l'espace public. Dans le cadre du plan directeur, existe-t-il un dispositif pour essayer de combattre cette congestion, en coordonnant les sites propres et les feux intelligents qui ne sont pas présents partout, afin que la fréquentation du mode bus ne diminue pas ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Pour 2017, l'objectif est d'atteindre une vitesse client moyenne, calculée sur la journée, de plus de 20km/h pour toutes les lignes prioritaires de surface.

Les choix se sont portés sur les trois lignes de tram Chrono existantes (3, 4 et 7), qui assurent la desserte des axes les plus emblématiques du réseau de trams. À celles-ci ont été ajoutées la ligne de tram 94 et la ligne de bus 49, qui circulent le long de grandes voiries urbaines structurantes et qui pourraient devenir de futures lignes Chrono, moyennant des adaptations et éventuellement l'aménagement de leur itinéraire.

L'objectif pour les autres lignes est de 15km/h, toujours à l'horizon 2017.

Fin 2014, d'après les horaires du réseau de tram de la STIB, la vitesse commerciale moyenne était de 16,1km/h, et de 15,4km/h à l'heure de pointe. Pour le bus, cette valeur est de 16,5km/h en moyenne, et de 15,2km/h à l'heure de pointe.

À l'heure de pointe, seules trois lignes de tram (19, 39 et 44) sur les seize lignes en circulation atteignent l'objectif fixé. Aux heures creuses, cinq lignes y parviennent (19, 25, 39, 44 et 51).

Les trois lignes Chrono actuelles (3, 4 et 7) n'atteignent pas l'objectif des 20km/h. Nous savons tous qu'à l'avenir, même si ce n'est pas pour tout de suite, les lignes de tram 3 et 4 deviendront la future ligne de métro Bordet-Albert. Le problème de la vitesse commerciale sera donc résolu.

doelstelling: buslijnen 12, 13, 17, 42, 43, 45, 50, 53, 57, 58, 69, 75, 76, 77 en 98. Tijdens de daluren zijn dat er zelfs dertig. Daaruit blijkt dat er meer inspanningen moeten gebeuren voor de bovengrondse lijnen.

Het hoeft niet te verbazen dat de lijnen die door de Vijfhoek rijden of door wijken met een vergelijkbare bevolkingsdichtheid de traagste lijnen zijn.

Volgende week wordt het centrum autovrij, waardoor het traject van een aantal buslijnen zal wijzigen. Naar aanleiding daarvan zal de situatie opnieuw geëvalueerd moeten worden.

De ontwikkeling van de nieuwe chronolijnen (bus 49 en tram 94) vormt een grote uitdaging voor het verkrijgen van nieuwe vergunningen voor het aanleggen van eigen beddingen voor bus en tram. De reissnelheid hangt af van een hele reeks parameters die elkaar beïnvloeden. Men kan dus geen conclusies trekken, als men één parameter isoleert.

Het Avantiprogramma is specifiek gericht op prioritaire locaties en moet de daling van de reissnelheid tegengaan. De werkzaamheden aan de Adolphe Buylaan sluiten daarbij aan.

De tests die in het kader van het Avantiprogramma worden uitgevoerd beantwoorden niet volledig aan de verwachtingen. Het heeft niet veel zin om de volledige infrastructuur van een hele wijk om te gooien, alleen maar om vijf minuten tijd op een traject te winnen. De werkzaamheden aan de Oudergemlaan en de Leuvensesteenweg zijn ook van start gegaan. De buurtbewoners zijn daar niet blij mee. Nog andere projecten zijn gepland voor de komende maanden.

De doelstellingen van het Avantiprogramma zijn het creëren van nieuwe infrastructuur voor het openbaar vervoer, het verbeteren van de lichtenbeïnvloeding, waarbij 450 kruispunten met dergelijke verkeerslichten moeten worden uitgerust en tegen 2017 ook de 180 resterende kruispunten, voorts ook het rationaliseren van haltes als Hansen-Soulie, het vernieuwen van de sporen en het trekken van lessen uit het verleden en het opstellen van een jaarlijkse balans.

We hebben de MIVB gevraagd om het

Certaines lignes n'atteignent pas l'objectif parce qu'elles doivent traverser une succession de points noirs. Ainsi, on peut associer aux lignes les différents points noirs traversés (les carrefours de Trooz, Van Praet, Bockstael, Merode, Gare de l'Ouest et Schweitzer, ou la rue du Bailli, l'avenue Rogier, la chaussée de Charleroi et la rue Lesbroussart).

Traverser les grands carrefours fait perdre du temps de parcours sur la ligne. Il est difficile de gérer le flux de la circulation sur ces carrefours.

Pour les bus, 16 lignes sur 49, soit une sur trois, atteignent l'objectif aux heures de pointe : 12, 13, 17, 42, 43, 45, 50, 53, 57, 58, 69, 75, 76, 77 et 98. Ce nombre passe à 30 lignes pendant les heures creuses. Ceci démontre qu'il est impératif de faire davantage d'efforts pour mener à bien les aménagements en faveur de la circulation des lignes de surface.

Sans surprise, les lignes les plus lentes sont des lignes pénétrant dans le Pentagone ou circulant dans des quartiers à densité comparable au Pentagone (Ixelles, quartier européen, Saint-Josseten-Noode).

La piétonnisation du centre de Bruxelles, dans une semaine, modifiera l'itinéraire de certaines lignes de bus. À la suite de ces changements, la situation devra être à nouveau évaluée.

Le développement des nouvelles lignes Chrono (bus 49 et tram 94) constitue un grand défi pour l'obtention des autorisations pour changer le réseau routier, avec la création de sites propres pour les bus et les trams. Il convient également de tenir compte du fait que la vitesse commerciale dépend de toute une série de paramètres qui s'influencent mutuellement, comme les voies réservées aux bus, mais aussi les feux de signalisation, le nombre de voyageurs qui indique le temps nécessaire à l'arrêt pour faire monter les passagers, l'itinéraire via des rues avec une circulation automobile dense ou non, la longueur de la ligne, la météo, etc. On ne peut donc tirer aucune conclusion en isolant un paramètre.

Le programme Avanti (autrefois Vicom) vise justement à agir aux endroits prioritaires et à contrer cette baisse tendancielle.

Avantiprogramma op het richtplan bus af te stemmen. Dat betekent uiteraard niet dat we de tram zullen veronachtzamen. Ik kan u vandaag dus nog geen details meedelen.

De twee eigen beddingen zijn uiterst belangrijk met het oog op de nieuwe tramlijn 9 enerzijds en de uitbreiding van tram 94 anderzijds. Voor tram 9 is er reeds een eigen bedding voor prioritaire voertuigen. Bussen rijden vandaag veel vlotter dan vroeger.

72,5% van het tramnetwerk en 18,1% van het busnetwerk beschikt vandaag over een beschermde bedding.

We werken aan een precieze inventarisering van die infrastructuur, waarbij we een onderscheid maken tussen exclusieve busstroken en stroken die ook zonder aanvullende maatregelen door taxi's kunnen worden gebruikt, en speciale beddingen die kunnen worden overschreden en een aangepaste signalisatie nodig hebben.

De regering heeft het principe goedgekeurd om alle busstroken open te stellen voor taxi's, en indien mogelijk ook voor fietsen, behalve indien de verkeersveiligheid daardoor in het gedrang komt. We moeten de MIVB die boodschap duidelijk overbrengen.

Eigen beddingen zijn bijzonder efficiënt om de reissnelheid van het openbaar vervoer te verhogen. Het zijn echter niet altijd de files die de vertraging veroorzaken.

(verder in het Nederlands)

De heer De Lille heeft gelijk wanneer hij zegt dat er een probleem is met de naleving van de verkeersregels. We stellen niet alleen een probleem vast op de kruispunten, die vastzitten doordat automobilisten door het rode licht rijden, daarnaast is er ook het groeiende probleem van auto's die op de eigen bedding van de bus of tram rijden. We moeten beide problemen met de politie bekijken.

Ik ben er niet echt voorstander van dat het gewest de politie subsidieert om de naleving van de verkeersregels op de kruispunten te controleren. Ik heb het systeem destijds zelf ingevoerd en de contracten voor het controleren van de kruispunten mee opgesteld. Toch is het wat vreemd dat het

Dans ce contexte, les travaux sont en cours avenue Buyl. Sans vouloir minimiser l'importance d'Avanti, les tests effectués en la matière ne sont pas très probants eu égard aux attentes. Bouleverser toute l'infrastructure d'un quartier pour gagner cinq secondes lors d'un trajet n'est pas toujours justifié, et il importe de pouvoir relativiser la situation. Les travaux ont également débuté dans l'avenue d'Auderghem, ainsi que dans la chaussée de Louvain, non loin de la place Madou. Les riverains ne sont pas enchantés par ces travaux et la situation est loin d'être toujours facile. D'autres projets sont prévus au cours des prochains mois dans l'avenue de la Brabançonne, rue des Éburons et au terminus de Berchem Station, et des tests sont en cours à Schaerbeek et aux alentours de la Basilique de Koekelberg.

Les différents objectifs du programme Avanti sont :

- créer de nouvelles infrastructures en faveur du transport en commun, comme c'est le cas pour l'avenue Buyl ;

- travailler sur la télécommande de feux. Le contrat de gestion prévoit d'équiper 450 carrefours de feux à télécommande. L'analyse des offres est en cours et permettra de traiter les 180 carrefours restants d'ici 2017 ;

- rationaliser les arrêts tels que Hansen-Soulie ;

- renouveler des appareillages de voies qui entrent également dans le cadre du programme Avanti. Je pense à la place Vanderkindere à Uccle, où des choix importants sont opérés en accord avec la commune ;

- tirer les enseignements de ce qui a été effectué et réaliser un bilan annuel.

M. Chahid a raison. Nous avons demandé à la STIB d'examiner le programme Avanti en fonction du Plan directeur bus. Cela ne signifie évidemment pas que nous allons négliger le tram, mais que nous élaborons le nouveau plan directeur en l'accordant au programme Avanti. Cette coordination est l'un de nos objectifs. C'est ainsi que je ne peux vous répondre dans les détails aujourd'hui sur ce travail en train d'être peaufiné.

Les deux sites propres sont très importants avec la

gewest de politie voor de controle op de kruispunten betaalt, aangezien dat sowieso tot de opdracht van de politie behoort. Misschien moet de betaling worden stopgezet. We zijn dat momenteel aan het bekijken.

(verder in het Frans)

De MIVB telde 250 plaatsen waar het netwerk regelmatig met problemen wordt geconfronteerd, gaande van eenvoudige vertragingen tot volledige blokkeringen.

Ook het afschaffen van de eigen beddingen in tegengestelde richting in de Vijfhoek maakt deel uit van de evaluatie van het circulatieplan van Brussel-Stad, die acht maanden zal duren. Toch zullen de bussen soms in eigen bedding blijven rijden, in dezelfde richting als het verkeer. Indien dat problemen stelt, zullen we Brussel-Stad vragen het plan aan te passen.

Samen met de stad zullen uiteraard ook de problemen voor de bussen die voortvloeien uit de aanleg van de voetgangerszone worden geëvalueerd. We willen uiteraard geen acht maanden wachten om in te grijpen, indien dat nodig blijkt.

De reizigersaantallen die mevrouw Delforge vermeldt, zijn gebaseerd op het volume van de ticket- en abonnementenverkoop. Dat is in 2014 toegenomen. De algemene tendens van de afgelopen jaren wordt voortgezet en wijst op een bijkomende vraag naar openbaar vervoer.

Het grotere reizigersaantal is deels te danken aan een modale verschuiving naar het openbaar vervoer, maar ook aan de aanhoudende stijging van het algemene aantal verplaatsingen in het gewest. Dat heeft waarschijnlijk te maken met de bevolkingsgroei van de laatste jaren.

Aangezien de gegevens op de Mobibkaart met betrekking tot het gebruik van het MIVB-net losgekoppeld zijn van de gegevens met betrekking tot de kaarthouder, is het niet mogelijk om na te gaan of de gebruikers al dan niet uit Brussel afkomstig zijn.

Sinds enkele weken stel ik bij mevrouw Delforge een negatieve houding vast tegenover de niet-Brusselaars, de pendelaars.

nouvelle ligne de tram 9 d'un côté, et l'extension du tram 94, de l'autre. Par exemple, pour le tram 9, nous avons aujourd'hui un site propre pour les voitures prioritaires (ambulances, pompiers, bus). Les bus ont aujourd'hui beaucoup plus de fluidité qu'autrefois.

Concernant la question sur le nombre de mètres de voirie exclusivement réservés aux trams et aux bus en site propre et sur la proportion réservée aux sites propres, rapportés à la longueur de chaque ligne, 72,5% du réseau de tram et 18,1% du réseau de bus sont en site protégé.

Nous travaillons actuellement sur un recensement précis de ces infrastructures en faisant la distinction entre les bandes de bus exclusives et celles qui peuvent également être empruntées par les taxis, sans mesures complémentaires, ainsi que les sites spéciaux franchissables qui ont besoin d'une signalisation appropriée pour une ouverture à d'autres modes tels que les taxis.

Le gouvernement a approuvé le principe selon lequel l'ensemble des bandes de bus doivent être ouvertes aux taxis, sauf raison de sécurité routière. Nous en débattons parfois avec la STIB, mais là, nous devons être clairs et c'est le message que je veux transmettre : les sites propres des bus doivent être ouverts aux taxis et, là où c'est possible, aux cyclistes également. C'est la décision de la Région.

Quel est l'impact des sites propres sur la vitesse commerciale ? Un site propre est une arme très efficace pour augmenter la vitesse commerciale des transports publics. Ce n'est cependant pas toujours la congestion du trafic qui est la cause des ralentissements. D'autres facteurs jouent également.

Pour poursuivre sur la vitesse commerciale, j'ai déjà rendu compte de notre travail sur plusieurs causes.

(poursuivant en néerlandais)

M. De Lille, les automobilistes transgressent le Code de la route non seulement aux carrefours en brûlant les feux rouges, mais également en empruntant les sites propres des bus et des trams. Nous devons aborder ces problèmes avec la police.

Nous examinons la possibilité de mettre fin à la

Brussel is een internationale, Europese en Belgische hoofdstad. Het is normaal dat wij mensen aantrekken die hier niet leven. Ik ben het met u eens dat het beter zou zijn als de mensen die in Brussel werkten er ook zouden wonen. Ik ben het met u eens dat de fiscaliteit gunstiger is op het platteland, maar we mogen de Brusselaars niet tegenover de niet-Brusselaars plaatsen en iedereen wijsmaken dat de MIVB in de eerste plaats de Brusselaars moet bedienen.

De niet-Brusselaars zijn geen subcategorie. Het netwerk van de MIVB moet zowel de Brusselaars bedienen als de personen die van buiten ons gewest komen. Dat is in ons eigen belang, want als iedereen met de auto naar Brussel zou komen, zou dat de situatie alleen nog maar verergeren.

Het verbaast mij dat u als Ecolo-parlementslid een dergelijke theorie ontwikkelt, die uit de vorige eeuw dateert en voorbijgestreefd is.

Uit de jaarlijkse tevredenheidsenquête van de MIVB blijkt dat 15% van de reizigers enkel de metro neemt. Dat aandeel bedraagt 28% voor de reizigers uit Wallonië, 24% voor de reizigers uit Vlaanderen en 11% voor de reizigers uit Brussel.

Brusselaars gebruiken vaker de drie vervoerswijzen (35%) dan Vlaamse (23%) of Waalse reizigers (21%). Brusselaars gebruiken vaker een combinatie bus/metro of bus/tram, terwijl reizigers van buiten Brussel vooral een combinatie metro/tram gebruiken. Ook uit de nationale enquête Belgian Daily Mobility (Beldam) van 2011 blijkt dat Brusselaars vaker de bus nemen dan niet-Brusselaars. Het was dus belangrijk om een nieuw busplan uit te werken en het busnetwerk op de behoeften af te stemmen.

Wij hebben het probleem van de Adolphe Buyllaan aangekaart met de gemeente en de buurtbewoners, maar gezien de resultaten van de test, lijkt het mij evident dat wij geen heilige oorlog in dit dossier zullen voeren.

Het is de bedoeling van de MIVB en een noodzaak om meer vrouwen in dienst te nemen. De heer Briec de Meeûs heeft dat nog benadrukt bij de voorstelling van het jaarverslag 2014.

Het diversiteitscomité bereidt een actieplan voor om meer vrouwen in de verschillende functies aan

subvention régionale octroyée à la police pour le contrôle du Code de la route aux feux de signalisation, puisque cette mission lui revient par définition.

(poursuivant en français)

La STIB a dénombré 250 endroits où le réseau est confronté à des problèmes récurrents, allant des simples ralentissements à des blocages complets.

La suppression des sites propres en contre-sens dans le Pentagone fera également partie de l'évaluation du plan de circulation de la Ville de Bruxelles, qui sera réalisée durant huit mois. Il semble cependant clair que les bus circuleront parfois en site propre dans la même direction que le trafic. Là où cela pose problème, nous demanderons à la Ville de Bruxelles d'adapter son plan.

Il va de soi que les difficultés de circulation des bus qui pourraient survenir à la suite de l'aménagement du piétonnier feront aussi l'objet d'une évaluation avec la Ville. Nous n'avons pas l'intention d'attendre huit mois avant d'intervenir si cela s'avère nécessaire.

Les chiffres de fréquentation évoqués par Mme Delforge sont basés sur le volume des ventes de tickets et d'abonnements. On constate que le nombre de personnes qui ont fait l'acquisition de titres de transport a augmenté en 2014. La tendance générale observée les années précédentes est poursuivie et elle traduit bien une demande supplémentaire de transports publics.

Sur la base d'observations effectuées par le passé, on sait que cette hausse de la fréquentation provient en partie d'un report modal vers les transports publics, mais également que le volume global des déplacements en Région bruxelloise continue d'augmenter. C'est probablement également lié à la croissance démographique de ces dernières années.

Les statistiques d'utilisation des cartes Mobib étant déconnectées des données relatives au possesseur de la carte, il n'est pas possible de savoir si les utilisateurs sont bruxellois ou non.

À ce propos, je perçois depuis quelques semaines une attitude négative à l'égard des non-Bruxellois

te nemen (chauffeurs, technisch personeel, directiepersoneel). Het aantal vrouwelijke chauffeurs is overigens tussen 2013 en 2014 met meer dan 20% toegenomen.

dans le chef de Mme Delforge. Vous faites de plus en plus une distinction entre les bons Bruxellois et les mauvais non-Bruxellois, navetteurs !

Je trouve cela dangereux, car Bruxelles est une capitale internationale, européenne et belge. Elle a des atouts et des défauts, mais chaque capitale attire des personnes qui n'y habitent pas. Je suis d'accord avec vous sur le fait qu'il est souhaitable que les gens qui travaillent dans cette ville y habitent. De plus, je partage l'analyse selon laquelle dans ce pays, la fiscalité est plus favorable à ceux qui habitent la campagne. Ceci étant, il n'est pas bon d'opposer les non-Bruxellois et les Bruxellois et de faire croire que la STIB doit en premier lieu desservir les Bruxellois.

Les non-Bruxellois ne sont pas une sous-catégorie de personnes. Bruxelles a aussi pour vocation de transporter tous ceux qui viennent visiter la ville. Les gens ont parfois de très bonnes raisons pour ne pas habiter en ville et nous devons être contents qu'ils viennent la visiter.

La vocation de la STIB est bien entendu d'avoir un réseau qui dessert les Bruxellois, mais aussi les personnes qui viennent de l'extérieur. C'est dans notre intérêt, car si tout le monde décidait de prendre sa voiture pour se rendre à Bruxelles, ce ne serait pas agréable pour nous. Il y a déjà trop de voitures qui entrent à Bruxelles.

Je m'étonne que vous développiez cette thèse, qui date du siècle dernier et dont nous ne voulons plus. De la part d'une parlementaire Ecolo, cela me frappe encore plus ! Nous devons faire très attention à ce genre de logique. Il en va de la position de Bruxelles dans la Belgique actuelle et future.

Le baromètre annuel de satisfaction de la STIB démontre que 15% des clients utilisent habituellement uniquement le métro. Cette proportion est de 28% pour les clients de la STIB résidant en Wallonie, de 24% pour ceux qui résident en Flandre et de 11% pour ceux qui habitent Bruxelles.

Les Bruxellois sont plus nombreux à avoir recours aux trois modes de transport (35%) que les clients résidant en Flandre (23%) ou en Wallonie (21%). Les Bruxellois utilisent également significativement plus de combinaisons bus/métro

ou bus/tram, tandis que les clients résidant hors de Bruxelles utilisent davantage des combinaisons métro/tram.

L'enquête nationale Belgian Daily Mobility (Beldam) menée en 2011 indique que les non-Bruxellois ont moins recours au bus que les Bruxellois. En définitive, ces chiffres démontrent que le plan directeur bus inscrit dans notre déclaration de politique régionale est nécessaire. Étant donné que le nombre d'utilisateurs du bus augmente et que les Bruxellois ont beaucoup recours à ce moyen de transport, il est en effet important d'adapter le réseau de bus aux réalités actuelles.

Nous avons déjà débattu de la question de l'avenue Adolphe Buyl avec la commune, mais également avec les gens qui habitent à hauteur du carrefour. Au regard des résultats du test, il est certain que nous ne mènerons pas une guerre sainte à ce sujet !

La volonté d'engager davantage de femmes est bien présente et est une nécessité. Monsieur Briec de Meeûs l'a rappelé lors de la présentation du rapport annuel 2014.

La question du genre a fait l'objet de recommandations du comité de diversité, qui est en train de préparer un plan d'action visant à augmenter la présence de la population féminine au sein de différentes fonctions (ouvrier de conduite, personnel technique, personnel de direction).

Ce week-end, j'étais avec une délégation à Riga pour l'EuroPride. Ce qui m'a immédiatement frappé en me promenant dans la ville dimanche, c'est qu'il y avait beaucoup de conductrices de trams. Cela signifie que nous en avons beaucoup moins ici.

Pour toutes ces fonctions, nous avons besoin de femmes. La STIB est donc en train de préparer un plan d'action pour y parvenir. Je signale encore que le nombre de femmes qui conduisent les véhicules a commencé à croître : entre 2013 et 2014, il a augmenté de plus de 20%.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Het is logisch dat de auto en het openbaar vervoer in een stad soms met elkaar in conflict komen. Op*

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je vous remercie, M. le ministre, pour la précision de vos réponses. De manière générale, la question de la logique de la

sommige plaatsen zullen we op een gegeven ogenblik een duidelijke keuze moeten maken, zoals in de Baljuwstraat of in de Charleroiesteenweg. Heel wat Europese steden hebben ervoor gekozen om de auto uit bepaalde straten te bannen en enkel nog de tram te laten rijden. Soms moeten we moeilijke keuzes durven te maken.

Ik passeerde onlangs aan het kruispunt van de Louizalaan met de Kleine Ring. Ik was verbaasd over het aantal trams dat achter elkaar stond te wachten tot ze het Louizaplein op konden. De verkeerssituatie is er rampzalig.

Er zijn dus helaas plaatsen in de stad waar eigenlijk te weinig plaats is om zowel openbaar vervoer als personenwagens te laten rijden en waar trambeddingen niet mogelijk zijn. Wij zullen op een gegeven ogenblik dus voor een bepaalde vervoerswijze moeten kiezen. Er zijn steden die pragmatische, en niet noodzakelijk dogmatische keuzes hebben gemaakt en op bepaalde plaatsen voor de tram hebben gekozen. Ik denk bijvoorbeeld aan het hartje van Istanboel.

Onze stad telt alsmaar meer inwoners. Worden er meer ticket voor het openbaar vervoer gekocht? Is het aandeel van alle vervoerswijzen toegenomen? Of neemt het gebruik van bepaalde vormen van openbaar vervoer toe ten koste van andere vormen van openbaar vervoer of van het autoverkeer? Ik heb de indruk dat alle verkeer toeneemt, ook het autoverkeer.

De autodruk in Brussel bereikt een verontrustend niveau. Zelfs op zondag sta je in de file.

De ontwikkeling van het openbaar vervoer is een collectieve verantwoordelijkheid en komt iedereen ten goede, in het bijzonder de meest kansarme Brusselaars.

Dat mensen zich in Brussel kunnen verplaatsen, is een basisbehoefte. Daarom zou de auto moeten verdwijnen op plaatsen waar de trams en bussen vastzitten in het verkeer. Dat zijn moeilijke, maar noodzakelijke keuzes.

Tijdens een vorig bezoek aan de MIVB meen ik te hebben begrepen dat er was beloofd om de dienstroosters van de chauffeurs meerdere dagen op voorhand mee te delen, maar blijkbaar gebeurt dat nog altijd vaak pas de dag voordien. Dat is een

voiture et des transports publics en ville se pose inévitablement. Il faudra un jour faire des choix en faveur de l'un ou de l'autre. Le ministre a cité la rue du Bailli, la chaussée de Charleroi, etc. Ce sont de superbes exemples. Les lignes de tram dans des lieux comme ceux-là sont historiques. Elles existaient avant la voiture. Des villes en Europe ont fait le choix sur certaines de leurs voiries de ne pas concilier les deux modes de transport et d'opter pour le tram. Il faudra parfois faire des choix durs et douloureux.

L'autre jour, je remontais le goulet Louise. Je n'y suis pas tous les jours, mais les quelques fois où j'y passe, je suis saisi par le nombre de trams qui attendent les uns derrière les autres que la place Louise se dégage. C'est infernal. La dernière fois que j'y suis passé, pas plus tard qu'il y a une quinzaine de jours, il y avait un transport de prisonniers qui était coincé entre deux trams, ne pouvant plus bouger et toute sirène hurlante. C'est à devenir fou. Des policiers qui l'accompagnaient et qui se trouvaient derrière le tram sont descendus en courant.

Cette anecdote montre bien qu'il y a des endroits dans la ville où la logique du transport en voiture personnelle et la logique du tram ne peuvent plus être complémentaires. Le site propre n'est pas possible. Il faudra à un moment donné faire un choix clair en faveur de l'un ou de l'autre, sinon nous ne nous en sortirons pas. Des villes ont opéré des choix pragmatiques, pas nécessairement dogmatiques, en optant pour le tram en certains endroits. Cela s'est même fait dans le cœur d'Istanbul où, par endroits, la voiture ne circule plus au profit du tram, notamment dans le piétonnier du haut de la ville où assez étonnamment le tram passe en plein milieu du bazar sans que cela ne pose problème.

Dans une ville qui compte de plus en plus d'habitants, le nombre de tickets ou de voyages par personne augmente-t-il parce que la population augmente et que tous les régimes de transport augmentent ? Ou bien s'agit-il de la part relative de transports publics qui augmente au bénéfice d'une diminution des autres parts et singulièrement de la part voitures ? Je suis enclin à penser que tout augmente, y compris la voiture.

Il ne faut pas être grand clerc pour se rendre compte, en se promenant dans Bruxelles, que la

enorme struikelblok voor de aanwerving van vrouwen, zeker als ze kinderen hebben. De MIVB zou haar verantwoordelijkheid op dat vlak moeten nemen.

Verbeteringen vragen tijd, maar als beleidsverantwoordelijken moeten we alles in het werk stellen om ze mogelijk te maken.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *In uw antwoord hebt u uitgebreid de oorzaken van de daling van de reissnelheid toegelicht. Ik ben echter minder enthousiast over het feit dat u de lijnen in de Vijfhoek wilt inkorten om het probleem op te lossen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat is niet wat ik heb gezegd!*

saturation automobile atteint un niveau préoccupant. Même le dimanche, prendre la voiture est pure folie !

Si l'on veut développer la logique du transport public et rappeler ainsi qu'il bénéficie à tout un chacun et plus précisément aux moins nantis d'entre nous, il en va de notre responsabilité collective, car cette problématique est une véritable réalité sociale dans notre ville.

Se mouvoir à Bruxelles est une question de première nécessité et c'est dans cette logique que la voiture pourrait être amenée à disparaître à certains endroits de Bruxelles, où le tram par exemple ne peut plus circuler. Il s'agit de choix certes difficiles à faire, mais non moins nécessaires.

Lors d'une précédente visite à la STIB, j'ai cru comprendre que celle-ci s'était engagée à remettre, notamment aux chauffeurs, les horaires de travail plusieurs jours à l'avance. Or, encore aujourd'hui, les horaires sont vraisemblablement remis la veille. Cela représente un frein immense à l'engagement des femmes.

En effet, tant parce qu'un grand nombre de femmes actuelles sont seules que parce que les choses mettent du temps à évoluer, cette problématique de la remise des horaires est un obstacle majeur pour les mères. Il en va pourtant de la responsabilité de la STIB, en tant qu'employeur, de respecter ses engagements en la matière.

Les choses ne se résoudre pas du jour au lendemain, mais, en tant que responsables politiques, il nous faut tout mettre en œuvre pour les rendre possibles !

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Merci d'avoir détaillé les causes de la diminution de la vitesse commerciale. Votre exposé a bien montré où se situent les problèmes. Je suis par contre moins contente d'entendre que l'on va raccourcir des lignes dans le Pentagone pour régler le problème.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas dit cela !

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Dat is wat ik heb begrepen. Een hele reeks lijnen wordt ingekort, alsof u het probleem daardoor wordt opgelost.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U hebt mij verkeerd begrepen. Naar aanleiding van de invoering van de voetgangerszone veranderen een aantal eindhaltes van plaats. De concentratie van meerdere eindhaltes aan De Brouckère zorgt momenteel al voor problemen in de Hallenstraat en omgeving. Brussel-Stad had gevraagd om die eindhaltes te verplaatsen en ze niet allemaal op dezelfde plaats te concentreren. Ik begrijp dat verzoek, ook al zijn er ook argumenten voor die concentratie.*

Wij zullen een analyse maken van de impact van de voetgangerszone op de reissnelheid en de vlotte doorstroming van de bussen die in de richting van de Vijfhoek rijden. Als de problemen toenemen, zullen we in overleg met Brussel-Stad maatregelen nemen.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik hoop dat dat de bedoeling is. De beslissing om bepaalde lijnen niet langer door de Vijfhoek te laten rijden, leidt tot ongerustheid.*

U zegt dat de bussen tegen de richting van het gewone verkeer in rijden, maar ik pleit voor specifieke busstroken. Wanneer men het over beperkt eenrichtingsverkeer heeft, wordt ook niet bedoeld dat er specifiek plaats wordt gereserveerd voor fietsers die tegen de richting in rijden. Hetzelfde geldt voor bussen. U omschrijft iets anders dan busstroken.

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

U hebt het over een mogelijke omleiding van de lijnen 49 en 94, die chronolijnen zouden moeten worden. Dat gaat regelrecht in tegen de filosofie die de heer Doyen heeft verwoord. Het is jammer dat bussen of trams, die aan een reële behoefte voldoen, naar minder drukke plaatsen worden omgeleid, onder het voorwendsel dat dat beter is voor de buurtbewoners.

Het viel te verwachten dat de test in de Buyllaan een negatief resultaat zou opleveren aangezien de plannen op het laatste ogenblik door de gemeente

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *C'est comme cela que je l'ai compris. On raccourcit toute une série de lignes, comme si on résolvait le problème en supprimant sa cause.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Je voudrais éviter un malentendu. Je n'ai pas dit cela. Avec la piétonnisation, des terminus changent d'endroits. Aujourd'hui, une concentration de terminus pose d'ailleurs des problèmes à De Brouckère, dans la rue des Halles et ailleurs. Le souhait de la Ville de Bruxelles était de déplacer ces terminus en évitant de les concentrer tous au même endroit. On peut le comprendre, même s'il existe des arguments pour et contre cette concentration.*

Ce que j'ai affirmé, c'est qu'il faut bien mesurer l'impact de cette mesure sur la vitesse commerciale et sur la fluidité des bus circulant vers le Pentagone, en sachant que la circulation pose déjà des problèmes dans le Pentagone aujourd'hui. Si ces problèmes augmentent, nous prendrons des mesures avec la Ville de Bruxelles.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *J'espère que c'est comme cela qu'il faut le comprendre ! De fait, certaines lignes sont raccourcies et s'arrêtent aux portes du Pentagone : elles n'y vont plus du tout et c'est une philosophie qui pourrait faire peur.*

Une évaluation sera effectuée. Vous parlez des contre-sens, tandis que je parle des sites propres, même si les bus vont dans l'autre sens. Lorsqu'on parle de sens unique limité, on ne dit pas que les cyclistes circulent à contre-sens. Ils ne circulent pas sur une voirie à sens unique. C'est la même chose pour les bus. En termes de conception, il faut arrêter de parler de contre-sens, car il s'agit de sites propres pour les bus.

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

Vous parlez de dévier éventuellement les lignes 49 et 94, qui devraient devenir des lignes Chrono. Cela nous éloigne de la philosophie dont parlait M. Doyen, mais il faut parfois faire des choix et il n'est pas toujours possible de mettre tous les modes de déplacement dans une seule rue. Je trouverais dommage que l'on choisisse de dévier le bus ou le tram, qui répond à des besoins, pour le faire passer à des endroits où la densité est moindre, sous prétexte que cela ne dérangerait pas les riverains.

werden gewijzigd. De voorgestelde oplossing was niet logisch, maar omdat de test niet overtuigend was, werd besloten om het project niet door te voeren. Op die manier kan je onverschillig welk project om zeep helpen!

Het is fout om te beweren dat de buurtbewoners tegen het project waren. Heel wat buurtbewoners zijn voorstander van maatregelen voor het openbaar vervoer. In plaats daarvan is voor de slechtste, de minst dappere oplossing gekozen. Dit is een mooi voorbeeld van een dossier waarin het Brussels Gewest capituleert voor een gemeente. Het compromis zal geen verbetering brengen. Er wordt enkel een bushalte verplaatst om op afstand bediende verkeerslichten te kunnen plaatsen.

De voorrangregels werden niet gewijzigd. Het is absurd dat niet alle Brusselse straten waar trams rijden, voorrangswegen zijn. Daardoor zitten de trams niet alleen vaak vast in het verkeer, achter de auto's, maar verhoogt ook het risico op ongevallen. Omdat trams altijd voorrang hebben, telt immers de voorrang van rechts niet.

U vind blijkbaar dat ik geen onderscheid zou mogen maken tussen Brusselaars en pendelaars. Ik wil gewoon aanstippen dat uit de jongste studies blijkt dat verplaatsingen binnen het Brussels Gewest meer tijd vergen dan verplaatsingen van en naar het gewest. Op die manier wordt de stadsvlucht in de hand gewerkt.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wilt u zeggen dat wij Brussel van zijn hinterland moeten afsnijden?*

Cela nous ramène à la situation de l'avenue Buyl et au test. Il était évident que ce test ne fonctionnerait pas, car il s'agissait d'une version sur-adaptée des plans initiaux. C'est la commune qui, en dernière minute, est revenue sur sa parole et a changé le dispositif qui devait être testé et le permis qui devait être déposé. La solution choisie était faite de bric et de broc. Elle a été testée et, comme le test s'est avéré non concluant, il a été décidé de ne pas agir.

De cette manière, il est possible de couler n'importe quel projet ! Il est faux d'affirmer que les riverains y étaient opposés. Je connais des habitants du quartier qui souhaitent que l'on agisse pour les transports publics. Certains sont furieux parce que ce sont les mauvais choix, les moins audacieux, qui ont été faits. Il s'agit d'un superbe exemple de capitulation devant une commune particulièrement rétive. Le compromis qui a été trouvé n'apporte rien. Seul un arrêt de bus sera déplacé, afin de pouvoir placer un feu télécommandé.

Le sens des priorités n'a pas été changé. Comment est-il possible que, dans cette Région, les rues où passent les trams ne soient pas toutes des voiries prioritaires ? D'une part, les trams se retrouvent bloqués dans la circulation, derrière les voitures, et d'autre part, des accidents ont lieu parce que, comme le tram est prioritaire, la priorité de droite ne s'applique pas. Le fait que ces voiries soient prioritaires pourrait donc représenter également un avantage en termes de sécurité routière. Et qui dit moins d'accidents, dit aussi moins de temps perdu pour les véhicules en question.

Vous vous inquiétez de la distinction que j'opère entre Bruxellois et navetteurs. Ne vous en faites pas, M. le ministre, et n'y voyez aucune considération morale. Je vous rappelle simplement que les derniers ouvrages d'experts sur la mobilité bruxelloise montrent que les temps de déplacements sont plus élevés à l'intérieur de la Région qu'en venant de l'extérieur, ce qui alimente l'exode urbain. Ma réflexion ne consiste pas à dire que certains sont mieux et d'autres moins bien, mais vise à tenter d'arrêter cet exode.

M. Pascal Smet, ministre.- *Voulez-vous dire que nous devons couper Bruxelles de son hinterland ? Je souhaite simplement comprendre.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Dat is niet wat ik zeg. Het probleem is dat de NMBS haar rol niet vervult op het vlak van de intergewestelijke verbindingen en de reizigers in de drie grootste Brusselse stations loost, zonder ze naar hun eindbestemming te brengen. Het gevolg is dat de MIVB die grote stromen reizigers moet opvangen, terwijl dat werk perfect door de NMBS zou kunnen worden gedaan als die haar rol goed zou vervullen.*

Er moet een netwerk worden ontwikkeld op basis van de vraag en het aanbod. Als men vaststelt dat de vraag groter is op bepaalde lijnen tijdens de spitsuren, moeten de inspanningen op die plaatsen worden opgevoerd, tenzij u natuurlijk over voldoende middelen beschikt om overal uit te breiden.

Iedere dag ontmoet ik mensen die in Brussel wonen en werken en hun auto nemen omdat hun traject minder langt duurt met de auto dan met het openbaar vervoer. Het netwerk is ontworpen voor het woon-werkverkeer tijdens de spitsuren en voor de grote passagiersstromen. Het gevolg is dat verplaatsingen tijdens het weekend te lang duren. De wachttijden lopen op tot twintig minuten. Wie een of twee keer moet overstappen, verliest enorm veel tijd. Het is dus niet verwonderlijk dat zowel goedgee als minder goedgee gezinnen beslissen om in de Rand te gaan wonen, in de nabijheid van een station met een goede verbinding tijdens de spitsuren.

Het resultaat is dat het aantal pendelaars alsmaar toeneemt en dat steeds meer Brusselaars een auto hebben. Zolang wij de reïssnelheid en de bediening van minder drukke trajecten niet verbeteren, zullen de Brusselaars hun auto's blijven gebruiken. Op die manier wordt er niets opgelost en ruimen auto's van pendelaars enkel plaats voor auto's van Brusselaars. Zolang wij het openbaar vervoer naar de Rand blijven ontwikkelen zonder de verbindingen binnen het Brussels Gewest te verbeteren, zal de situatie er niet op vooruitgaan.

Het kruispunt van de Louizalaan met de Kleine Ring is een zwart punt in het MIVB-net. Vaak wordt daar van chauffeur gewisseld. Het volstaat dat een chauffeur te laat komt om de hele lijn te blokkeren. Het lijkt mij belangrijk dat de MIVB die werkwijze aanpast.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne dis pas ça du tout. Je dis simplement que nous avons d'une part une SNCB qui a pour vocation le transport interrégional et qui ne remplit pas son rôle. Ce n'est pas de ma faute, ce n'est pas spécialement de la vôtre non plus. En tous cas, il y a un vrai problème parce que la SNCB déverse ses voyageurs dans les gares principales sans suite. C'est donc la STIB qui se retrouve à gérer de gros flux de voyageurs qui pourraient en fait continuer leur trajet sur le réseau de la SNCB et d'Infrabel, si celles-ci remplissaient correctement leur rôle. Mais non, elles se rabattent sur la STIB.

On élabore le réseau en suivant une constatation sur l'offre et la demande. On remarque que la demande est plus élevée sur tels gros axes aux heures de pointe. C'est là qu'il faut mettre le paquet et élargir. Vous pouvez aussi m'annoncer que nous avons les moyens financiers et que tout est permis ! En attendant, quand on gère un réseau, on suit des logiques et des philosophies de réseaux.

Tous les jours, je rencontre des personnes qui me disent habiter et travailler à Bruxelles sans aller dans l'hypercentre et qui doivent prendre leur voiture, car de fait, les temps de parcours sont infiniment moindres en voiture qu'en transport public. Le dimanche, le réseau est conçu pour les heures de pointes, pour le trajet domicile travail et sur les gros flux. Le problème, c'est que le dimanche les déplacements prennent trop de temps. Faites le test. Ce sont des temps d'attente de 20 minutes. Avec une ou deux correspondances, ceux qui n'ont pas les moyens rament. Le phénomène concerne autant les ménages aisés que les ménages à petit budget. Ceux-ci constatent qu'il est plus facile d'aller habiter en périphérie pas trop loin d'une gare avec de bonnes connexions SNCB en heure de pointe.

Le résultat est que nous avons plus de navetteurs qui viennent et des Bruxellois qui ont un taux de motorisation toujours plus élevé, car c'est le maillage le fond de l'affaire. Tant que l'on ne se concentrera pas sur l'amélioration de la vitesse commerciale et sur les trajets qui ne sont pas les gros flux, nous aurons de plus en plus de Bruxellois en voiture. Nous n'aurons rien résolu. Si c'est pour remplacer une voiture de navetteurs par une voiture de Bruxellois, je ne fais pas de différence. Ce qui sort du pot d'échappement et qui finit dans les poumons ne change rien en fonction

du lieu d'immatriculation du véhicule ! C'est ce que nous devons résoudre sinon c'est le serpent qui se mord la queue. Si on continue à se dire qu'il faut aller tirer plein de lignes en périphérie sans rien résoudre à l'interne, on n'a rien résolu. C'est un débat qui n'est certainement pas clos.

On en parlait concernant le rond-point Louise, problématique du point de vue de la gestion de la STIB, le dernier aspect concerne la prise de service sur réseau. Régulièrement, sur des lignes de tram ou de bus, j'assiste à des prises de service sur réseau de la part de chauffeurs.

Or, il suffit qu'un chauffeur arrive en retard pour que toute la ligne soit bloquée. Il conviendrait de remettre en question cette méthode de travail ou du moins de chercher à l'améliorer pour que tout le réseau ne se retrouve pas paralysé à la suite d'un incident.

- De incidenten zijn gesloten.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

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

**betreffende "de diensten voor gedeeld
autogebruik in Brussel".**

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)
(in het Frans).- Volgens persberichten zouden BMW en Mercedes uw kabinet onder druk zetten om de auto's van DriveNow en Car2Go bij autodelen niet op voorbehouden parkeerplaatsen maar om het even waar in de hoofdstad achter te kunnen laten. Tegelijk hebben inwoners de grootste moeite om een parkeerplaats te vinden.

Met internationale topmerken het mobiliteitsprobleem in Brussel trachten op te lossen is een politieke keuze, want het echte doel van deze multinationals is niet de vermindering van het aantal auto's in Brussel, maar het lokken van nieuwe klanten.

INTERPELLATION DE M. YOUSSEF HANDICHI

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

**concernant "les services de voitures
partagées à Bruxelles".**

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Nous apprenons via la presse qu'une nouvelle législation relative aux voitures partagées est à la rédaction au sein votre cabinet, sous la pression de marques automobiles allemandes bien connues. Celle-ci permettrait de lancer des services de voitures partagées dans la capitale sans que l'utilisateur ne soit obligé de garer son véhicule là où il l'a pris ou sur des places spécialement réservées. Tant BMW que Mercedes sont prêts avec leurs services DriveNow et Car2Go.

D'un côté, les Bruxellois galèrent pour trouver une place de stationnement et doivent s'y retrouver dans le système kafkaïen des cartes de riverains.

Door deze manier van autodelen worden niet de auto's aan de kant geschoven, maar het openbaar vervoer. 50% van de Cambio-gebruikers hebben een MIVB-abonnement, maar waarvoor zouden gebruikers van het systeem van BMW en Mercedes het openbaar vervoer nog nodig hebben?

In München wordt het systeem gebruikt om naar de luchthaven te rijden. In Brussel kan men daar evenwel al met de trein, de bus of de taxi naartoe, en binnenkort zelfs een tram. Waarom dan nog inzetten op dure wagens? Als het om de luxe te doen is, moet u meer investeren in het openbaar vervoer, zodat het voor iedereen aantrekkelijk wordt!

Ook Cambio is tegen. Behalve de concurrentie vrezen zij dat het verkeer zal dichtlibben, want het systeem biedt geen stimulansen om trein, tram, bus of taxi te nemen.

Voor ons moet dus eerst de bezettingsgraad van Cambio en de taxi's omhoog. Na de debatten in de commissies dacht ik dat net dat de bedoeling was. Het Brusselse Parlement heeft trouwens een voorstel van ordonnantie van de MR afgewezen om een systeem als dat van BMW en Mercedes in te voeren.

Hebt u het systeem van Cambio geëvalueerd?

Wat is er op wetgevend vlak gebeurd?

Waarom nog maar eens beroep doen op de privésector en nog maar spelers op het terrein brengen, in plaats van in te zetten op het openbaar vervoer?

Mais d'un autre côté, le gouvernement est prêt à aider BMW et Mercedes pour garer leurs voitures n'importe où.

Accueillir des multinationales de luxe, soi-disant pour essayer de résoudre la mobilité à Bruxelles est encore un choix politique. L'objectif de ces multinationales semble pourtant clair : appâter des futurs clients et donc clairement pas, à terme, réduire le nombre de voitures à Bruxelles. Ce système de voitures partagées se profile comme un remplaçant non pas de la voiture, mais des transports en commun. Alors que 50% des clients de Cambio sont aussi abonnés à la STIB, on peut se demander si ce sera le cas avec BMW et Mercedes, puisqu'on se gare où on veut et qu'il ne faut donc plus utiliser les transports en commun pour arriver à une station.

À Munich, les gens utilisent ce système pour aller à l'aéroport, par exemple. À Bruxelles, c'est totalement inutile puisqu'il y a déjà le train, le bus, bientôt un tram, et le taxi. Pourquoi faire confiance à des multinationales vendant des voitures haut de gamme plutôt que se tourner vers les transports publics pour désengorger Bruxelles ? Si on veut vraiment le luxe, c'est dans le confort des transports en commun qu'il faut investir et faire en sorte que cela soit accessible pour tous !

Cambio a aussi réagi. Il s'oppose à ce système. Outre la concurrence, il met en avant le risque d'engorgement accru de la circulation. C'est un incitant de plus à ne pas prendre les transports publics.

Pour nous, il faut d'abord augmenter le taux d'occupation de Cambio et des taxis. Il n'y a aucune raison d'admettre une concurrence supplémentaire qui n'aura d'autre effet que d'augmenter le nombre de voitures circulant en ville.

À la suite de tous les débats que nous avons eus en commission, je pensais que le projet était de réduire les appels à la voiture. Bruxelles a les moyens de relever le défi de la mobilité avec les transports en commun, le taxi et le service Cambio. Par ailleurs, le parlement bruxellois a pourtant été clair le 22 mai dernier, en rejetant la proposition d'ordonnance du MR qui prévoyait un système de voitures partagées comme celui que BMW et Mercedes veulent mettre en place.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- Er bestaan vier vormen van autodelen waarvan er al twee in het Brussels Gewest actief zijn. Car2Go hanteert een free floating-systeem, waarbij auto's eender waar in een bepaald gebied kunnen worden gebruikt en achtergelaten. Dit systeem heeft drie grote voordelen.

Een eerste pluspunt is dat de vraag wordt gestimuleerd. Het Iris 2-plan en het besluit van 21 maart 2013 willen dat tegen 2020 25.000 gebruikers of 2% van de Brusselse bevolking aan autodelen doen. Zen Car en Cambio hebben samen 13.000 klanten. Er moeten op vijf jaar tijd dus nog 92% gebruikers bijkomen om deze doelstelling te verwezenlijken.

Met free floating moet de wagen niet noodzakelijk naar het vertrekpunt worden teruggebracht, waardoor dit model voor meer complementariteit met andere transportmiddelen zorgt.

Een tweede voordeel zit hem in een kwaliteitsvoller gebruik van de openbare ruimte. En auto staat 95% van de tijd stil en neemt daarbij veel plaats in, waardoor parkeerplaatsen in vele woonwijken schaars zijn.

Brussel telt ongeveer 750.000 parkeerplaatsen, die meestal overvol staan. 478.000 (64%) daarvan bevinden zich langs de rand van de weg en voor woningen. Autodelen kan het aantal personenwagens langsheen de straten doen afnemen.

Deelauto's zijn bovendien goed voor het milieu, aangezien een deelauto drie gewone auto's kan

Avez-vous effectué une évaluation du système Cambio ?

Où la législation en question en est-elle ? À quel stade en êtes-vous ?

Pourquoi faire à nouveau appel au privé plutôt que de miser au maximum sur les transports en commun ? Pourquoi encore augmenter le nombre d'acteurs dans le secteur ?

Discussion

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

M. Boris Dilliès (MR).- L'interpellation de M. Handichi fait écho aux propositions de résolutions que Vincent De Wolf et moi-même avons déposées et qui ont été débattues au sein de notre commission.

Je profite de cette interpellation pour rappeler à la majorité, comme à l'opposition, la nécessité de l'ouverture du système d'autopartage. À cet égard, la littérature sur le sujet distingue quatre modèles de voitures partagées, dont deux existent déjà en Région bruxelloise.

La société Car2Go, comme d'autres sociétés d'ailleurs, développe le modèle "free floating", ou "autopartage en libre-service intégral", qui se caractérise par la mise en disponibilité de véhicules disposés à n'importe quel endroit dans un territoire donné.

Eu égard à l'exemple international, on peut distinguer trois avantages majeurs à l'instauration de ce mode d'autopartage. Premièrement, il s'agit de stimuler la demande et atteindre ainsi le seuil prévu de 25.000 utilisateurs d'ici 2020. Dans le Plan Iris 2 ainsi que dans l'arrêté du 21 mars 2013, on projette d'atteindre le seuil de 25.000 utilisateurs de voitures partagées, soit 2% de la population bruxelloise. Zen Car et Cambio disposant ensemble de 13.000 clients, il faudrait donc une progression de 92% des utilisateurs en cinq ans pour atteindre cet objectif.

Le modèle "free floating" permet d'offrir une autre solution que l'obligation de retour à la station de départ qui constitue un réel frein à l'utilisation de ce mode de transport. Ledit modèle "renforce la

vervangen.

Tot slot kan autodelen de koopkracht van de gezinnen verhogen. Een individuele auto kost de Brussels gezinnen ongeveer 3.000 euro per jaar. Door een auto te delen, kunnen zij tot 2.000 euro per jaar besparen.

Het free floating-systeem is bijzonder flexibel, zowel wat de installatie als het gebruik betreft. Het systeem kan dus perfect per sector worden aangepast aan de behoeften.

Het gewest kan de mobiliteitsproblemen niet in zijn eentje oplossen. Wij moeten daarom openstaan voor nieuwe initiatieven uit de privésector. U hebt zelf opgemerkt dat de MIVB onmogelijk het hele Brusselse grondgebied kan bedienen, ondanks het huidige investeringstempo. Wij moeten nieuwe mobiliteitspartners een plaats geven, te meer daar ze ook werkgelegenheid zullen creëren.

Dit model van autodelen wordt al toegepast in heel wat landen, zoals Duitsland, Nederland, Italië, Oostenrijk, Canada en Denemarken. Waar wachten wij nog op?

Zal het free floating-systeem in het regeringsbesluit worden opgenomen?

Overwegen de erkende autodeelmaatschappijen op het Brussels grondgebied om 'free floating' te ontwikkelen? Is de nota aan de regering klaar? Wat is het tijdsplan voor de wijziging van de regelgeving? Hebt u de burgemeesters en de schepenen van Mobiliteit ontmoet? Zijn zij voorstander van deze nieuwe vorm van autodelen?

complémentarité avec les autres modes de transports. Dans une chaîne de déplacements successifs, elle permet d'utiliser l'autopartage pour un trajet sans se soucier de stationner le véhicule à son point de départ".

Deuxièmement, il y a lieu d'améliorer la qualité des espaces publics. Un véhicule est immobilisé 95% de son existence. Cela fait beaucoup de véhicules inutilisés qui occupent l'espace public et rendent difficile la recherche d'un emplacement de stationnement dans beaucoup de quartiers résidentiels. Cette problématique nous ramène à la question du manque de places de parking pour le nombre de voitures.

Bruxelles compterait environ 750.000 places de stationnement, dont 64% des emplacements (478.000) se situent en voirie et en parkings de logements. Ces dernières sont saturées. On sait que l'autopartage permet de réduire le nombre de voitures particulières présentes en voirie.

Troisièmement, il existe les modèles dits ouverts, en tant qu'offre complémentaire en matière de voitures partagées, qui stimulent cette tendance. Ainsi, un véhicule partagé dans ce type de configuration permettrait de remplacer jusqu'à trois voitures particulières, ce qui engendre notamment des conséquences positives sur l'environnement.

Une étude démontre que les usagers du libre-service intégral permettent de réduire l'émission moyenne de CO2 d'une part et de contribuer, à moyen terme, d'autre part, à réduire le nombre de véhicules présents en voirie.

Enfin, le système d'autopartage permet également d'augmenter le pouvoir d'achat des ménages. Le poste budgétaire d'une voiture particulière dans les dépenses des ménages bruxellois représente en moyenne plus ou moins 3.000 euros par an, les modèles ouverts en tant qu'incitants à l'utilisation de la voiture partagée permettraient de réduire le coût de ce poste budgétaire important pour les ménages et, in fine, d'augmenter leur pouvoir d'achat.

L'autopartage permettrait d'économiser un peu plus de 2.000 euros par an et par voiture pour un ménage. En outre, le modèle de voitures partagées en libre-service intégral est beaucoup plus flexible, tant d'un point de vue opérationnel (par sa mise en

place) que d'utilisation (les usagers peuvent aller et venir où ils veulent dans les territoires de desserte). De même, ce mode permet une implantation ciblée par secteur, selon les besoins.

M. le ministre, je reste convaincu que le pouvoir public, en l'occurrence ici la Région, ne peut pas tout en matière de mobilité. Ces questions continueront à alimenter les débats, mais il est évident que l'État de ne peut pas tout, même bien au-delà de la Région. Il faut donc s'ouvrir à ces nouvelles solutions provenant du secteur privé qui est très créatif puisqu'il ne se passe pas un mois sans que des propositions, bonnes ou mauvaises, arrivent. Il faut donc entendre le secteur privé et être le plus proactif possible. Vous l'avez d'ailleurs rappelé lors des débats autour de nos deux propositions en indiquant que, je cite : "Bruxelles est une des rares régions de Belgique à investir dans les transports en commun, mais même avec le rythme d'investissement actuel, il est impossible de couvrir intégralement le territoire régional." Cette situation appelle à ce que de nouveaux acteurs puissent prendre place en matière de mobilité, acteurs qui créeront par ailleurs de l'emploi.

Enfin, ce modèle d'autopartage est présent dans de nombreux pays, notamment en Allemagne, aux Pays-Bas, en Italie, en Autriche, au Canada ou encore au Danemark. Allons-y !

Afin de compléter les questions de M. Handichi, je souhaiterais vous poser les questions suivantes : a-t-il été retenu d'intégrer le modèle "en trace directe" d'une part et "en libre-service intégral" d'autre part ?

Enfin, les sociétés agréées de voitures partagées actuellement opérationnelles sur le territoire de la Région ont-elles retenu la possibilité de développer ce "free floating" ? La note au gouvernement est-elle prête ? Pouvez-vous nous donner un calendrier plus précis quant à la modification de la réglementation en la matière ? Avez-vous rencontré les échevins et bourgmestres en charge de la mobilité ? Le cas échéant, ont-ils accueilli favorablement ce nouveau mode de voitures partagées ?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb de indruk dat de heer Dilliès de voordelen van het

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *J'ai l'impression que M. Dilliès met en exergue les*

autodeelbedrijf Cambio gebruikt om een ander autodeelsysteem met heel wat minder voordelen aan de man te brengen. Dat is een probleem. Er wordt over twee totaal verschillende autodeelsystemen gesproken, die elk een heel andere impact hebben. Om die reden hadden wij tijdens het vorige debat over hetzelfde onderwerp gezegd dat wij weliswaar geen taboes kenden, maar dat wij er zeker van moesten zijn dat een dergelijk systeem de autodruk op Brussel zou doen dalen.

Het maakt mij niet uit voor welke autoleverancier, BMW of Mercedes, men kiest. Ik wil niet meegaan in het verhaal dat het systeem niet mag toegelaten worden omdat het om chique wagens gaat. Wat wel belangrijk is, is dat die wagens altijd ter beschikking staan en dat ze wellicht voornamelijk voor korte afstanden gebruikt worden. In andere steden heeft men gemerkt dat een dergelijk systeem de mensen niet zozeer van de eigen wagen weglokt maar wel van het openbaar vervoer, waardoor de druk op het autoverkeer verder stijgt. Zoiets kunnen wij in Brussel missen als kiespijn.

Cambio heeft ondertussen bewezen dat het een systeem is voor mensen die geen wagen hebben en die een auto gebruiken voor langere afstanden. Voor kortere afstanden is het systeem niet ontwikkeld. Er zijn een aantal drempels ingebouwd die ervoor zorgen dat mensen met een Cambioabonnement in bijna alle gevallen ook een abonnement op het openbaar vervoer hebben. Cambio en openbaar vervoer zijn dus heel complementair.

Over dit nieuwe systeem bestaan er veel meer twijfels. Vandaar onze vraag om met een studie aan te tonen dat de invoering van een dergelijk systeem een positieve impact zou hebben op de autodruk in Brussel. Voordat wij het als overheid ondersteunen, moeten wij zwart op wit weten wat het effect zal zijn. Ik wil er wel mee instemmen dat we ons proactief moeten opstellen, maar we mogen toch geen dingen doen waarmee we ons in de vinger snijden en het beleid tegenwerken dat wij al jaren voeren ter promotie van het openbaar vervoer en de taxi.

Beschikt de regering ondertussen over een dergelijke studie? Heeft ze gekeken naar het voorbeeld van buitenlandse steden waar het systeem werd ingevoerd? Ik lees in de krant dat u

qualités de Cambio pour vanter un autre système, qui est pourtant nettement moins intéressant. Ces deux systèmes de voitures partagées diffèrent totalement et ont chacun un tout autre impact. C'est pourquoi, lors du précédent débat sur le même sujet, nous avons insisté sur la nécessité de s'assurer qu'un système de ce genre contribue effectivement à la réduction de la pression automobile à Bruxelles.

Dans le système dont il est question aujourd'hui, le choix du fournisseur n'a pas d'importance. Ce qui importe en revanche, c'est que ces voitures sont toujours à disposition et qu'elles sont principalement utilisées pour des trajets courts, au détriment des transports publics. Il ne fait donc qu'accroître la pression automobile.

Le système Cambio, par contre, s'adresse aux personnes qui ne possèdent pas de voiture personnelle et qui utilisent un véhicule pour des déplacements sur de plus longues distances. Il convient moins bien pour les petits trajets. De ce fait, les abonnés à Cambio utilisent quasi tous également les transports publics. Les deux sont complémentaires.

L'effet positif du nouveau système est, par contre, plus douteux. C'est pourquoi, nous plaçons pour la réalisation d'une étude d'impact. Il ne faudrait pas qu'en tant que pouvoirs publics, nous soutenions un système qui contrecarre la politique de promotion des transports publics et des taxis que nous menons depuis des années.

Le gouvernement a-t-il réalisé cette étude d'impact? A-t-il étudié les expériences menées dans des villes étrangères? Votre décision d'instaurer ce système à Bruxelles est-elle fondée sur une analyse chiffrée, qui permettrait de lever les nombreux doutes qui entourent un tel système?

blijkbaar van plan bent om het systeem in Brussel mogelijk te maken. Baseert de regering die beslissing op cijfers? Ik zou die studie heel graag zien. Ik heb mijn twijfels bij het systeem. Het parlement moet eerst over cijfers beschikken vooraleer het de beslissing kan steunen. Vandaag heerst er te veel twijfel om zomaar met de invoering van het systeem in te stemmen. Maar als u ons ervan kunt overtuigen dat de impact positief zal zijn, staan we ervoor open.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Het is niet de eerste keer dat wij 'free floating' bespreken. Hier is er echter sprake van het stimuleren van de vraag. Waarom moet die gestimuleerd worden?*

Het gebruik en het bezit van een persoonlijk voertuig vermindert. Jongeren behalen hun rijbewijs steeds later of helemaal niet. Daarom betalen de autofabrikanten studiebureaus om de omschakeling van hun producten te bestuderen.

Dat het uitgerekend de constructeurs zijn die dit project voorstellen, is dan ook geen toeval! Zij streven echter niet naar een betere levenskwaliteit in de stad, zij willen vooral Koning Auto redden!

Het voorstel lijkt op het systeem Villo. Dat systeem is gemakkelijker, maar zet niet meteen aan tot het zoeken naar oplossingen zonder wagen. Het is vooral heel eenvoudig voor mensen die over de nodige financiële middelen beschikken. Ik heb dan ook ernstige twijfels over het voorstel.

Volgens mij is er geen gebrek aan wagens. Cambio komt tegemoet aan gezinnen die van een wagen of tweede voertuig willen afzien. In dit geval gaat het echter eerder om een middel om zich gemakkelijk met de wagen te kunnen verplaatsen en dus om de auto te redden.

Dit systeem zal de algemene mobiliteit niet verbeteren, maar het autogebruik net stimuleren.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Ce n'est pas la première fois que nous abordons la question du système de voitures partagées en "free floating". Comme l'a dit mon collègue M. Dilliès, il est question ici de stimuler la demande. Mais pourquoi la stimuler ?

L'industrie automobile se cherche, l'usage et la détention individuelle de la voiture étant en déclin. Les jeunes passent d'ailleurs leur permis de conduire de plus en plus tard, voire pas du tout. Les constructeurs automobiles payent dès lors des bureaux de prospective pour anticiper la reconversion de leurs produits.

Que des constructeurs automobiles proposent ce projet n'est donc pas un hasard ! Leur objectif n'est pas d'améliorer la qualité de vie en ville et les conditions de déplacement des voyageurs, mais bien de sauver le soldat voiture ! C'est là que s'arrête le rôle des pouvoirs publics, qui sont censés améliorer les déplacements et diminuer les nuisances liées aux voitures.

Ce n'est pas un hasard si des sociétés comme Cambio imposent le retour des véhicules là où on les a pris : cela correspond au cas où l'on utilise une voiture lorsque l'on en a vraiment besoin, par exemple pour se rendre dans un magasin pour acheter quelque chose d'encombrant.

Ce qui est proposé ici ressemble plus au système Villo, qui est plus facile, mais qui n'incite pas à réfléchir à une solution pour ne pas utiliser la voiture. C'est très simple pour ceux qui ont les moyens financiers. Je suis donc fort dubitative vis-à-vis de cette proposition.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans)*.- *Er klopt iets niet: twee totaal verschillende dingen krijgen hier hetzelfde etiket opgeplakt. Autodelen, zoals Cambio, biedt mensen de mogelijkheid om bij een specifieke gelegenheid een auto te gebruiken, die ze daarna terugbrengen naar de plaats waar ze hem geleend hebben. In zo'n geval hebben we het niet over een manier om je door de stad te verplaatsen.*

Het model dat het Duitse merk voorstelt, beoogt niet hetzelfde, aangezien het wel de mogelijkheid biedt om je door de stad te verplaatsen en dus een alternatief biedt voor het openbaar vervoer.

(Opmerkingen van de heer Handichi)

Cambio brengt u terug naar huis met de zekerheid dat er een parkeerplaats op u wacht, wat voor andere systemen niet geldt. Het voorgestelde model gaat in zekere zin oneerlijke concurrentie aan met het openbaar vervoer, want het kan mensen met middelen het idee geven dat ze het openbaar vervoer niet meer hoeven te gebruiken, zich comfortabeler kunnen verplaatsen en bovendien ook nog parkeerplaats hebben als ze aankomen. De mogelijkheid om te parkeren is trouwens een van de factoren die mensen naar de auto drijft.

Het debat loopt in het honderd omdat dezelfde termen gebruikt worden voor twee verschillende systemen.

Ik heb er geen bezwaar tegen dat de privésector de tekorten van het openbaar vervoer op de ene of de andere manier aanvult, maar de privésector wil winst maken. Ik denk niet dat er een vorm van

J'ai l'impression que l'on ne souffre pas d'un manque au niveau de l'offre automobile. Cambio répond aux besoins d'un ménage qui souhaite se passer d'une voiture ou d'une seconde voiture, mais en l'occurrence, il s'agit plutôt de trouver un moyen de faire survivre la voiture et d'offrir un moyen de se déplacer facilement en voiture.

Je ne vous relirai pas le profil type de l'utilisateur qui a été mis en avant à la suite de l'implantation du système Autolib à Paris, mais il s'agit, à mes yeux, du même cas de figure. Ce système ne va pas améliorer les déplacements de tous pour tous, mais bien continuer à augmenter la part de la voiture dans nos déplacements.

M. Hervé Doyen (cdH).- Je réagis aux propos de Mme Delforge et M. De Lille, car il m'apparaît qu'un sophisme apparaît dans ce débat. Quelque chose est illogique : on donne le même nom à deux choses totalement différentes. L'optique de l'autopartage du type Cambio consiste à permettre à des gens qui se défont de leur voiture d'avoir accès à un véhicule pour des raisons particulières : aller chercher un lit dans un magasin d'ameublement, puis rapporter le véhicule à l'endroit où on l'a emprunté. Dans ce cas, il ne s'agit pas d'un moyen de déplacement dans la ville.

Le modèle proposé par la marque allemande citée ici ne répond pas au même objectif, puisqu'il permet des déplacements dans la ville autres que ceux qui consistent à monter sur une plate-forme de tram occupée par deux cents personnes. Les optiques sont différentes.

(Remarques de M. Handichi)

Cambio vous ramène chez vous avec la certitude de retrouver une place de parking, ce qui n'est pas le cas des autres systèmes. Le modèle présenté ici introduit une sorte de concurrence déloyale vis-à-vis des transports publics, puisqu'il offre à ceux qui ont les moyens l'idée qu'ils peuvent arrêter d'utiliser les transports en commun et opter pour un transport plus confortable, avec l'assurance d'avoir une place de parking à l'arrivée. C'est d'ailleurs l'un des arguments qui poussent les gens à prendre ou non leur voiture pour se déplacer : la possibilité de garer leur véhicule quelque part.

Le débat est vicié par ce sophisme, qui consiste à utiliser les mêmes mots pour définir des systèmes

openbaar vervoer bestaat die rendabel kan zijn voor de privésector.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *De auto's waarover u het hebt, zijn kleine, al dan niet elektrische modellen.*

Privébedrijven willen vanzelfsprekend geld verdienen. Autobouwers hebben echter begrepen dat de markt in Europa, Australië en zelfs in bepaalde Amerikaanse steden aan het veranderen is.

Jongemannen hebben geen auto meer nodig om hun mannelijkheid te bewijzen, zoals in mijn tijd.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

(Vrolijkheid)

Autoproducenten weten dat jonge Europeanen er niet meer zo op uit zijn om een rijbewijs te halen en een auto te kopen. Toch moeten we beseffen dat iedereen af en toe wel eens een auto gebruikt.

Met deze wetenschap in het achterhoofd proberen autobouwers nieuwe systemen in het leven te roepen.

In steden als Brussel is het goed om mensen een auto te laten gebruiken wanneer ze hem echt nodig hebben. Daardoor vermijden we dat stedelingen een privéauto kopen die 95 tot 98% van de tijd stilstaat in de openbare ruimte!

Als ik me niet vergis, bezit 65% van de Brusselaars een auto en die verhouding ligt veel te hoog.

In de ideale wereld zou de stedeling geen eigen auto meer hebben, maar er een kunnen gebruiken als dat nodig is. Daar droom ik van en het is een

différents.

Je n'ai rien contre le fait que le secteur privé puisse pallier d'une manière ou d'une autre les carences du secteur public et lui permettre d'atteindre ses objectifs. Toutefois, le secteur privé n'a pas vocation à faire de la philanthropie, mais bien du profit. Qu'est ce qui pourrait être rentable pour le secteur privé en matière de transport public ? J'ai quelques interrogations à ce propos, mais poser la question, c'est déjà y répondre !

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

M. Pascal Smet, ministre. - Pour information, les voitures auxquelles vous faites allusion sont de petits modèles, électriques ou non. Il ne s'agit donc pas de grosses voitures d'entreprise !

Il est certain que lorsqu'une entreprise privée s'implante quelque part, son but est de faire de l'argent. Les constructeurs automobiles ont néanmoins compris que le marché en Europe, en Australie et même dans certaines villes américaines, est en train de changer.

Les jeunes hommes aujourd'hui ne font plus montre de leur masculinité par le biais d'une voiture ! C'était pourtant le cas à mon époque, où les voitures étaient des symboles de liberté, mais aussi de virilité.

(Remarques de Mme Delforge)

(Sourires)

Les constructeurs savent que les jeunes Européens, depuis quelques années, ne sont plus autant désireux d'obtenir leur permis de conduire et d'acheter une voiture. Cela étant, ne soyons pas hypocrites : tout le monde a recours à la voiture de temps à autre.

Forts de ces constats, pour continuer à avoir des parts de marché à l'avenir, en particulier dans les villes, les constructeurs cherchent à établir de nouveaux systèmes liés aux voitures.

Particulièrement dans une ville comme Bruxelles, il convient de donner la possibilité aux gens de retrouver une voiture lorsqu'ils en ont besoin. Cela permettra d'éviter que les gens achètent un véhicule

kwestie van keuze en opvoeding.

We zijn bijna klaar met een nota voor de regering. Ik wil voor het parlementaire reces een aanpassing van de Brusselse regeling voorstellen om het systeem mogelijk te maken.

We hebben het verschil tussen Cambio en het one-waymodel al belicht. Dat laatste gaat een stap verder dan Cambio. Cambio is trouwens voorstander van one way, maar tegen free floating.

In steden waar free floating ingevoerd is, blijkt dat ook het klassieke Cambio-systeem gegroeid is. Er is dus een nieuwe clientèle ontstaan.

Ik ben dan ook voorstander van het idee, niet omdat het van een Duitse multinational komt of omdat het om grote luxeauto's gaat, maar gewoon omdat het een aanvulling op het openbaar vervoer kan zijn. De risico's zijn een kwestie van opvoeding en pertinente keuze bij de verplaatsingswijze. Daar draait het debat om.

De nota wordt voor de zomer in eerste lezing aan de regering voorgelegd. De tweede lezing zal in september of oktober plaatsvinden. Pas daarna kan het systeem in Brussel ingevoerd worden.

Een heleboel steden zoals Wenen en Kopenhagen, die niet echt als autovriendelijk bekend staan, hebben het systeem al ingevoerd, maar we moeten bij de invoering ervan natuurlijk de nodige pedagogie aan de dag leggen. Volgens mij is het geenszins een gemakkelijheidsoplossing.

Ik heb vrij veel vertrouwen in de jeugd en in de keuze van de mensen als we hen alternatieven aanbieden.

Wat ik uiteindelijk wil bereiken is een vermindering van het aantal auto's, maar ik wil ook dat de inwoners van Brussel een auto kunnen gebruiken als ze er een nodig hebben. Het systeem blijft betaalbaar, want het kost slechts 0,24 euro per minuut. Brussel telt nog altijd moeilijk toegankelijke plekken en dit aanbod kan het openbaar vervoer in de avond en de nacht aanvullen.

Als we echt alternatieve mobiliteitsoplossingen willen, moeten we durven. We mogen niet elke vernieuwing afwijzen.

à titre privé en milieu urbain et qui sera immobilisé 95 à 98% du temps dans l'espace public !

À l'heure actuelle, sauf erreur de ma part, 65% des Bruxellois ont une voiture et ce ratio est beaucoup trop élevé.

L'idéal serait d'arriver à une situation où le citoyen n'a plus de voiture privée, mais sait qu'en cas de besoin, il peut trouver une voiture à sa disposition. C'est mon rêve que je vous décris là. Il s'agit d'une question de choix et d'éducation.

Nous sommes en train de préparer une note pour le gouvernement qui est presque prête. Mon idée est de proposer, avant les congés parlementaires, une adaptation de la réglementation à Bruxelles pour rendre ce système possible.

Nous avons déjà expliqué les différences entre Cambio et le modèle "one way" qui est une forme évoluée de Cambio qui se prononce d'ailleurs en faveur d'un tel système. Cambio est pour le "one way", mais contre le "free floating". Je vais bientôt rencontrer les responsables de la société Cambio qui, je le rappelle, a pu exister grâce à l'argent public que j'ai moi-même libéré lorsque j'étais ministre en 2004-2009.

Dans les villes où le principe du "free floating" a été introduit, il a été constaté que le système classique de type Cambio a aussi augmenté. Une autre clientèle a vu le jour, des clients qui recherchent une voiture ponctuellement, pour aller d'un point A à un point B. Même avec Cambio, ce n'est pas toujours le cas à Bruxelles.

Par conséquent, oui, je suis favorable à cette idée, non pas parce qu'elle émane d'une multinationale allemande ou qu'il s'agit de grosses voitures de luxe, mais simplement parce que ce système peut être considéré comme un complément aux transports en commun. Peut-être y a-t-il des risques ? C'est une question d'éducation et de choix pertinent en termes de modes de déplacement. Voilà l'enjeu du débat.

Cette note en cours de préparation sera soumise à l'ordre du jour du gouvernement avant l'été pour adopter en première lecture l'adaptation de la réglementation, avec une deuxième lecture prévue au mois de septembre ou d'octobre. Ce n'est qu'ensuite qu'un tel système pourra être introduit à

Kortom, ik denk dat het systeem voordelen biedt en dat het de mobiliteit kan verbeteren, zeker op lange termijn.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer De Lille, ik ontken niet dat er risico's zijn. Het komt erop aan om het systeem goed te volgen en vooral om de Brusselaars ervan te overtuigen de juiste mobiliteitskeuze te maken. Het is niet omdat er risico's zijn, dat we het systeem niet moeten toelaten.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *U lijkt niet te begrijpen dat het niet de privésector is die de milieu- en mobiliteitsproblemen moet oplossen, maar wel de overheid door modern en comfortabel openbaar vervoer aan te bieden.*

Bruxelles.

Je veux rappeler que beaucoup de villes au monde, comme Vienne ou Copenhague, qui ne sont pas reconnues pour être pro-voitures, ont accepté un tel système. Je suis cependant d'accord. Nous devons être attentifs à cette question qui doit être traitée avec la pédagogie nécessaire. Il ne s'agit nullement à mes yeux d'une solution de facilité.

Je suis assez confiant en la jeunesse et dans la capacité de choix des gens si on leur donne des alternatives, notamment en aménageant des pistes cyclables.

Mon objectif final est de faire diminuer le nombre de voitures à Bruxelles, et que les gens sachent qu'ils peuvent disposer d'une voiture quand ils en ont besoin. Et ce système n'est pas destiné aux riches. Il reste abordable pour tout le monde puisque son prix sera environ de 0,24 euros par minute de trajet. Pour rappel, il existe des endroits difficiles d'accès à Bruxelles. En outre, le soir ou la nuit, cette offre peut compléter celle des transports en commun.

Si on veut vraiment offrir des solutions de mobilité alternatives, il faut oser. Il ne faut pas devenir ce que les Allemands appellent un 'Neinsager', c'est-à-dire quelqu'un qui dit tout le temps non et refuse la nouveauté.

En bref, je pense que le système a des avantages et qu'il peut aider la mobilité, surtout à long terme.

(poursuivant en néerlandais)

M. De Lille, je ne nie pas qu'il existe des risques. Il importe cependant surtout d'inciter les Bruxellois à faire le bon choix de mobilité. Reconnaître qu'il existe des risques ne doit pas nous empêcher d'autoriser le système.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Ce qui m'inquiète, c'est que le secteur privé a compris quelque chose. Cependant, j'aurais également espéré que vous auriez compris qu'en termes d'écologie et de réponses à apporter aux problèmes de mobilité des Bruxellois, la solution passait par des transports publics modernes et confortables. Je

Ik dacht dat u van plan was om opnieuw te investeren in de MIVB en dat u de problemen bij de kern zou aanpakken, maar de enige signalen die ik opvang gaan over de initiatieven van Uber en van de privésector.

In plaats van de problemen werkelijk op te lossen, bevestigt u dat u plaats biedt aan multinationals en kleine luxewagens. Het personenvervoer garanderen is de taak van het openbaar vervoer! Waarom zouden we dat vervangen door een privé-initiatief? En de gebruikers van dat systeem zouden dan ook nog eens zeker zijn van een parkeerplaats!

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Free floating biedt geen garantie voor parkeerplaatsen. De gebruiker parkeert gewoon op de openbare weg en de prijs daarvoor is in de huurprijs inbegrepen.*

(Opmerkingen van de heer De Lille)

De kosten worden berekend op jaarbasis en een deel van de prijs dekt de parkeerkosten. Er is een verschil tussen, enerzijds, de systemen met gereserveerde standplaatsen zoals Cambio en het oneway-model en, anderzijds, free floating, waarbij de gebruikers gewoon op dezelfde openbare standplaatsen parkeren als alle anderen.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Dat onderscheid stelt me geenszins gerust. Alle oplossingen die u voorstelt, komen van de privésector en telkens als er iets misloopt, zegt u dat de oorzaak daarvan bij de vorige legislatuur ligt. En nu komt u zelf aanzetten met initiatieven van de privésector. Ik vind dat zeer zorgwekkend.*

pensais que ce serait le sens dans lequel vous vous dirigeriez : réinvestir dans la STIB !

Je ne reviendrai pas sur les 116 millions d'euros d'économie qui ont accompagné le dernier contrat de gestion de la STIB, car vous n'étiez pas aux affaires à ce moment-là. Je pensais cependant que vous alliez prendre véritablement les problèmes évoqués à bras-le-corps, mais les seuls signaux que je perçois sont ceux d'Uber pour répondre aux problèmes du secteur des taxis et celui du secteur privé pour répondre aux problèmes de mobilité et de saturation des transports publics.

M. le ministre, je pensais que vous aviez compris, tout comme le secteur privé, et que vous alliez vous attaquer au problème. Or, vous êtes en train de confirmer que vous allez accueillir des multinationales et des petites voitures de luxe. Se déplacer d'un point A à un point B, c'est le travail des transports publics. Pourquoi offrir une alternative privée à ces transports publics ? En outre, si vous avez un problème de stationnement, votre place est réservée !

M. Pascal Smet, ministre.- Le "free floating" n'offre pas de garantie de place de parking. L'utilisateur se gare sur l'espace public et il n'y a pas de station. Le prix du parking est inclus dans le prix de la location.

(Remarques de M. De Lille)

Les coûts sont étalés sur une base annuelle et une proportion du prix de la location représente les frais de stationnement. Il faut faire la distinction entre Cambio et ses stations et le modèle "one way", qui a des stations également, et le "free floating", où le stationnement est effectué sur l'espace public, dans les zones dédiées au stationnement de toutes les voitures.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Ce n'est pas cette distinction qui va me rassurer. Vous ne proposez que des solutions qui viennent du secteur privé. Depuis que vous êtes ministre, chaque fois que quelque chose ne va pas, vous dites que c'est parce que cela a été fait sous la précédente législature. Et maintenant, nous voyons que le privé débarque avec vous ! Cela m'inquiète sérieusement.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *En het busplan dan?*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Het busplan?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We werken daar momenteel aan.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Bij alle oplossingen die u aanreikt, is de privésector betrokken, zoals Uber.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb Uber niet naar hier gehaald! Ik probeer het systeem naar onze hand te zetten!*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Ik dacht echt dat uw beleid een andere richting zou uitgaan. Ik betreur dat u de rode loper uitrolt voor de privébedrijven.*

De voorzitter.- *Bussen moeten we toch ook kopen bij privébedrijven!*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Dat is een aankoop van openbaar nut.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

betreffende "de coördinatie van de bouwplaatsen".

De voorzitter.- *Mevrouw Persoons heeft het woord.*

Mevrouw Caroline Persoons (FDF) *(in het Frans).*- *De coördinatie van de bouwplaatsen is nodig om de mobiliteit te verbeteren en om de*

M. Pascal Smet, ministre.- *Et le Plan bus ?*

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

M. Pascal Smet, ministre.- *Nous sommes en train d'y travailler.*

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- *D'accord. Mais toutes les nouvelles solutions que vous proposez sont des partenariats avec le secteur privé. Uber en est un exemple.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Ce n'est pas moi qui ai amené Uber ! En plus, je veux domestiquer le système.*

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- *Qui l'a amené si ce n'est vous ? Ce n'est pas le débat qui nous occupe aujourd'hui, mais je pensais vraiment que vous alliez prendre un autre cap. Malheureusement, je vois que vous déroulez le tapis rouge à ces sociétés privées. J'en suis navré.*

M. le président.- *Les bus, il faut aussi les acheter à des sociétés privées !*

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- *Oui mais dans ce cas, c'est un achat d'utilité publique. C'est différent.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CAROLINE PERSOONS

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

concernant "la coordination des chantiers".

M. le président.- *La parole est à Mme Persoons.*

Mme Caroline Persoons (FDF).- *Tant pour permettre une meilleure mobilité que pour rationaliser les travaux sur les voiries publiques,*

kosten onder controle te houden. Daarom heeft het Brussels Gewest twintig jaar geleden wetgeving ingevoerd om de bouwplaatsen te coördineren. Hoewel er wat vooruitgang werd geboekt, zijn er nog veel problemen.

In 2008 werd een nieuwe ordonnantie ingevoerd over dit thema. Behalve voor kleinere bouwplaatsen of voor dringende gevallen, moeten alle betrokken instanties sindsdien afspraken maken over de coördinatie van de geplande werkzaamheden, voordat ze een vergunning aanvragen om ze uit te voeren. De bouwplaatsen worden opgevolgd van bij het concept tot de voltooiing.

In de regeringsverklaring staat dat, met de bedoeling om de verkeersoverlast aan te pakken, de coördinator van de wegwerkzaamheden nutsbedrijven kan dwingen rekening te houden met de planning van de werkzaamheden. De coördinator zal ook de bestekken kunnen controleren en aanpassen voor het uitschrijven van de openbare aanbesteding en alle werkzaamheden kunnen controleren om eventuele fouten en gebreken voor het einde van de werkzaamheden te kunnen vaststellen.

Niet alleen zal het gewest het softwareprogramma Osiris ter coördinatie van de bouwplaatsen evalueren, het zal ook het aantal gewestelijke bouwplaatsen beperken en erop toezien dat alle toepasselijke instanties er van in het begin bij worden betrokken.

Volgens de website van Brussel Mobiliteit moet de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen de werken die nutsbedrijven van plan zijn uit te voeren op, onder of boven de openbare weg, in tijd en ruimte te coördineren. Zij bepaalt de plaats, de duur en de aanvangsdatum van de werken, evenals de eventuele begeleidingsmaatregelen om de mobiliteit van alle weggebruikers te waarborgen. Uit het jaarrapport van 2012 blijkt alvast dat de commissie niet heeft stilgezeten.

De vorige minister klaagde echter dat de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen over te weinig middelen beschikt voor een efficiënte controle op het terrein. Bovendien vindt de commissie moeilijk bekwaam personeel, wat nefast is voor de slagkracht van Brussel Mobiliteit. Is dat euvel inmiddels opgelost? Werkt de commissie

une bonne coordination des chantiers en voirie est essentielle, car ceux-ci incommode tant les piétons que les automobilistes.

Il y a près de 20 ans que la Région bruxelloise a mis en place une législation visant à coordonner les chantiers à Bruxelles. Il existe incontestablement des avancées, mais également certains manquements.

En 2008, une nouvelle ordonnance venait remplacer celle du 5 mars 1998. Le principe prévoit que sauf travaux de minime importance et sauf urgence dûment motivée dans l'attestation de coordination, dans la demande d'autorisation d'exécution de chantier ou dans l'avis de démarrage de chantier, les services d'exécution et les personnes concernées (concessionnaires institutionnels), coordonnent leurs chantiers avant d'introduire la demande d'autorisation d'exécution de chantier ou d'exécuter leurs chantiers.

Ceux-ci sont suivis de la conception jusqu'à l'achèvement. Différentes phases rythment cette coordination. J'ai établi un résumé de toutes les phases dans mon interpellation et je ne les évoquerai pas oralement.

La longueur de certains chantiers, les difficultés de mobilité qui y sont liées, l'ouverture récurrente des mêmes voiries ou trottoirs posent parfois question quant à l'efficacité de l'ordonnance. Il est vrai que la réalisation et la mise en œuvre de celle-ci constituent déjà un chantier à elles seules !

Dans la déclaration gouvernementale, il est mentionné que "pour lutter contre la congestion automobile, le gouvernement renforcera la coordination des chantiers en conférant au coordinateur le pouvoir de contraindre les impétrants d'intervenir sur les grands chantiers en fonction des programmations d'ouverture des voiries, de contrôler (et éventuellement modifier) les cahiers des charges avant le lancement des procédures de marchés publics et de contrôler tous les travaux en cours d'exécution afin de détecter, avant la fin des travaux, les erreurs et les malfaçons éventuelles.

L'efficacité de la coordination des chantiers par le biais du logiciel Osiris sera évaluée. D'autre part, la Région rationalisera l'exécution des chantiers régionaux et imposera que ses opérateurs soient

naar behoren, zodat de ordonnantie correct wordt uitgevoerd? Indien niet, waarom?

Soms laat de informatie aan buurtbewoners in geval van grote werken te wensen over. Worden de klachten die Brussel Mobiliteit daarover ontvangt bestudeerd? Welke kanalen gebruikt u om informatie te verstrekken over de grote gewestelijke werven? Wordt er informatie verstrekt over private renovatie-, afbraak- of bouwwerken, die soms ook het verkeer sterk kunnen hinderen?

Het computersysteem Osiris is bedoeld om alle werken in het Brussels Gewest die een invloed hebben op het dagelijks verkeer te inventariseren, coördineren en beheren. Momenteel is echter enkel de module voor professionals beschikbaar. De module voor het algemene publiek moest toegankelijk worden in de loop van 2014.

Op de website van Brussel Mobiliteit staat dat alle gegevens over openbare werken zullen worden beheerd met een computersysteem. Je kunt er een kaart bekijken waarop alle grote werven zijn aangegeven, maar de informatie is niet altijd volledig.

Het computersysteem Osiris is volgens de website operationeel sinds 7 april 2014 en alle aanvragen voor werken moeten worden geregistreerd.

Volgens mij worden bepaalde werven niet weergegeven op de kaart. Wordt de informatie nog aangevuld?

De ordonnantie is niet van toepassing op installatie-, onderhouds- en aansluitingswerken, noch op werken van kleinere omvang. Nadat er voor bepaalde werken een coördinatieplan is uitgewerkt, kunnen er in die wijk geen nieuwe werken worden gepland binnen de twee tot drie jaar na de voltooiing van die werken. Moet die termijn niet worden verlengd tot vijf jaar, vooral in historische wijken, buurten met veel verkeer of toeristische zones?

Naar verluidt zijn de boetes voor het niet respecteren van de voorwaarden van de vergunningen en het coördinatieplan, die automatisch worden uitgereikt, zeer hoog. Hebt u een evaluatie gemaakt van het boetesysteem?

(De heer Boris Dilliès, voorzitter, treedt opnieuw

impliqués dès l'entame d'un dossier."

Je voudrais donc vous interroger au sujet de l'évaluation globale du nouveau dispositif. Quels sont les points qui devraient être améliorés ?

Selon le site de Bruxelles Mobilité, la commission de coordination a pour mission de coordonner, dans le temps et l'espace, les travaux que les impétrants se proposent d'effectuer sur, sous ou au-dessus de la voie publique, notamment en fixant leur localisation, leur durée, la date de leur début, ainsi que les mesures éventuelles d'accompagnement assurant la mobilité de l'ensemble des usagers. La nouvelle commission a été mise en place en 2012 et le rapport 2012 montre que le travail n'a pas manqué. On peut y voir le nombre de dossiers traités, ainsi que les réunions d'assemblées.

Quelque temps après l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance, la ministre précédente a dénoncé le peu de moyens humains dont disposait la cellule de coordination, insuffisants à ses yeux pour permettre un contrôle efficace sur le terrain. Ce manque de moyens est couplé à la difficulté de trouver du personnel qualifié à cet effet. Cela réduit la force de frappe de Bruxelles Mobilité en la matière, ajoutait-elle. La cellule fonctionne-t-elle aujourd'hui comme il le faudrait pour assurer une pleine exécution de l'ordonnance ? Si non, pourquoi ?

Concernant l'information des riverains, si certains grands chantiers régionaux avec impétrants institutionnels sont accompagnés d'un vrai travail d'information, d'autres laissent parfois à désirer. Une évaluation sur les modalités d'information a-t-elle déjà été réalisée ? Existe-t-il une analyse des plaintes parvenant à Bruxelles Mobilité à ce sujet ? Quels médias sont-ils généralement utilisés pour les grands chantiers régionaux ? Qu'en est-il des chantiers privés - rénovations, destructions et reconstructions - qui ont parfois un impact très lourd sur la mobilité parce qu'ils empiètent sur la voie publique ?

Sur plusieurs sites de communes bruxelloises, on peut lire qu'une nouvelle plate-forme dédiée à la gestion des travaux en voirie sur le territoire de la Région est entrée en fonction. Communément dénommée Osiris, elle a pour but de répertorier, coordonner et gérer les différentes interventions

als voorzitter op)

des acteurs dont l'activité a une influence plus ou moins importante sur la circulation quotidienne. Actuellement, seul le module professionnel est actif. Une déclinaison publique devrait être accessible dans le courant de l'année 2014.

En outre, sur le site de Bruxelles Mobilité, on peut lire que les données relatives à tous les chantiers réalisés dans le domaine public et tous les événements seront regroupées dans un format informatique. La carte est effectivement claire et on peut y voir les grands chantiers, mais l'information n'est pas toujours complète.

Sur le site même de Bruxelles Mobilité, on peut lire qu'à partir du 7 avril 2014, Osiris sera opérationnel et toutes les demandes de chantier devront être enregistrées. L'information publique ne me semble pas suffisamment claire et il faudrait une mise à jour de certaines données.

La carte est très intéressante. Elle permet de découvrir les chantiers. Cette information est-elle toutefois complète ? Il me semble que certains chantiers ne s'y trouvent pas. Cette information doit-elle encore être développée ?

En ce qui concerne les travaux couverts par la coordination, l'ordonnance n'a pas pour objectif de couvrir l'ensemble des chantiers et des voiries. C'est la raison pour laquelle sont exclus de son champ d'application les travaux d'installation, d'entretien ou de raccordement de riverains aux réseaux, ainsi que les autres travaux de moindre importance.

Cette coordination étant réalisée, aucun nouveau chantier ne pourra être entamé, sauf exception, dans les deux ou trois années qui suivent la fin des travaux ayant fait l'objet d'une coordination. Ce délai ne devrait-il pas être allongé à cinq ans, au moins dans certains quartiers, par exemple les quartiers historiques, les quartiers où la mobilité est dense ou les quartiers touristiques ?

Enfin, il me revient que l'application des amendes pour non-respect des modalités des autorisations de chantiers et de la coordination se fait de manière automatique, et parfois avec des montants très élevés. Avez-vous eu des échos sur ce point ? Une évaluation de ces amendes a-t-elle été réalisée ?

(M. Boris Dilliès, président, reprend place au

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De praktijk heeft duidelijk uitgewezen dat de coördinatie van de werkzaamheden goed functioneert. Dat neemt niet weg dat sommige zaken nog beter moeten.*

De ordonnantie over dit onderwerp dateert van 2008, maar het heeft zes jaar geduurd vooraleer Osiris in april 2014 operationeel werd. Het systeem moet nog worden geëvalueerd, maar daar gaan we niet op wachten om vooruitgang te boeken.

We werken momenteel met de administratie aan een beter beheer van de openbare ruimte tijdens werkzaamheden. We bekijken ook of de middelen efficiënt ingezet worden en of de wetgeving moet worden aangepast om het proces te verbeteren. Een eenvoudige app voor de aangifte van een werf wordt ook bestudeerd.

We willen Osiris intuïtiever en efficiënter maken. Het systeem moet bruikbaar zijn op tablets en mobiele telefoons en inzake IT moeten een aantal punten worden verbeterd.

Het aantal werven neemt aanzienlijk toe. Het commissiesecretariaat heeft sinds het begin van het jaar bijna dubbel zo veel dossiers behandeld als vorig jaar. Meer dan 2.800 werven staan in 2015 al op stapel. Dat vergt grote inspanningen van alle diensten. We bekijken nu of het werk vereenvoudigd en geautomatiseerd kan worden door het ontwerp van toepassingen voor de commissie en het secretariaat.

We werken ook aan betere communicatie voor buurtbewoners over werven in het gewest.

Tot nu toe ging er 2,3 miljoen euro naar de ontwikkeling van Osiris. De definitieve prijs hangt af van de wijzigingen die we nog aanbrenghen.

Voor werkzaamheden die gecoördineerd worden, is het onmogelijk om op alle mogelijke situaties te anticiperen. Tijdens de evaluatie van de wetgeving

fauteuil présidentiel)

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- La pratique a clairement démontré la pertinence, l'adéquation et la pleine utilité de l'ensemble des processus d'organisation et de coordination des travaux. Certaines choses doivent cependant encore être améliorées.

L'ordonnance date de 2008, mais il a fallu six ans - jusqu'au mois d'avril 2014 - pour que l'outil Osiris soit opérationnel. Il doit encore faire l'objet d'une évaluation globale, comme le prévoit l'accord de gouvernement. Nous n'allons pourtant pas attendre cette évaluation pour agir.

Nous travaillons actuellement avec l'administration sur la manière d'optimiser la gestion du domaine public durant des chantiers. Nous vérifions également si les ressources données sont utilisées de manière assez efficace. Nous sommes par ailleurs en train d'étudier certains changements du volet législatif, afin d'améliorer le processus de traitement, la programmation des chantiers et la communication. La création d'un processus de déclaration de chantier utilisant une application très légère est aussi à l'étude.

Nous examinons également comment rendre l'outil Osiris plus intuitif (user friendly) et plus efficace. La portabilité du logiciel (fonctionnement sur tablette et téléphone mobile) doit être renforcée. Nous analysons également une série d'améliorations du système informatique. Pour tous ces aspects, nous étudions la préparation des adaptations.

Il est clair que le nombre de chantiers en général, et ceux introduits dans Osiris également, augmentent considérablement. Le travail accompli depuis le début de l'année 2015 par le secrétariat de la commission a pratiquement doublé par rapport à 2014. Plus de 2.800 chantiers ont déjà été programmés en 2015. Cela demande beaucoup de travail de la part de tous les services. Une simplification et une automatisation du travail par la création d'outils destinés à la commission et au secrétariat sont actuellement à l'étude.

zal ook aandacht worden besteed aan de evaluatie van de voorwaarden.

De mogelijkheid om alle aansluitingen in een keer aan te vragen moet nog verbeteren, zodat kleine interventies die veel ellende veroorzaken beter worden gecoördineerd.

De regelgeving bepaalt nu slechts de minimale en maximale boetes, terwijl de beheerder over het eindbedrag beslist. Daarom ga ik momenteel na of het niet wenselijk is om standaardbedragen in te voeren

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (FDF) *(in het Frans).*- *U zei dat er een algemene evaluatie aan de gang was.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Nee, op dit moment werken we aan gerichte verbeteringen.*

Mevrouw Caroline Persoons (FDF) *(in het Frans).*- *Er werd dus nog geen termijn bepaald.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Nee, we weten al welke punten problematisch zijn. Ik wil die eerst oplossen en daarna beginnen met*

Selon moi, il faut améliorer l'information des riverains. Nous nous y attelons et nous examinons comment diffuser des informations sur les chantiers dans la Région auprès des citoyens et des entreprises.

Jusqu'à présent, le développement d'Osiris a été assuré pour un montant de 2,3 millions d'euros. Le coût définitif dépendra des modifications qui seront mises en œuvre, entre autres à la suite de l'élaboration de la liste des besoins fournie dans le cadre des comités de suivi qui seront organisés avec les différentes organisations impliquées.

Pour les travaux couverts par la coordination, il est en effet impossible de prévoir toutes les situations. L'évaluation des conditions de zones figées sera reprise dans une évaluation du volet juridique.

La nécessité de demander les raccordements des concessionnaires en une seule fois doit être renforcée, pour obtenir une meilleure coordination de ces petites interventions qui occasionnent de nombreux désagréments. Il faut parfois être flexible. J'ai récemment été confronté à un cas de ce genre. L'objectif est de trouver un bon équilibre.

À l'heure actuelle, les textes ne prévoient que des minima et des maxima pour les amendes, tout en laissant au gestionnaire la liberté de décider du montant final. C'est la raison pour laquelle je vérifie actuellement si une standardisation des montants qui seront affectés en regard de chaque infraction n'est pas souhaitable.

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

Mme Caroline Persoons (FDF).- Vous avez dit que l'évaluation globale était en cours.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, pour le moment, nous ne travaillons pas à l'évaluation globale, mais à des améliorations ponctuelles.

Mme Caroline Persoons (FDF).- Il n'y a donc pas encore de délai fixé.

M. Pascal Smet, ministre.- Non. Nous connaissons déjà les points qui s'avèrent problématiques et je voudrais d'abord les résoudre

een algemene evaluatie.

Mevrouw Caroline Persoons (FDF) (*in het Frans*):- *Ik zou ook nadrukkelijk aandacht willen vragen voor kleine werkzaamheden van nutsbedrijven. Het gebeurt soms dat Vivaqua het trottoir openbreekt en dat Sibelga dat zes maanden later nog eens overdoet. Zo iets komt niet goed over bij de mensen. Die openbare werken zijn ten laste van de gemeenten en beschadigen het trottoir.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

EN AAN MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN - VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORTINFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,

betreffende "de reiniging van de eigen beddingen aan en de haltes van de MIVB".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS

pour ensuite entamer une évaluation globale.

Mme Caroline Persoons (FDF).- J'insiste aussi sur les petites interventions. Il arrive que Vivaqua ouvre un trottoir et que Sibelga vienne le rouvrir six mois plus tard pour une nouvelle intervention. Les gens ne comprennent pas ce genre de situation ridicule ! Ces travaux publics sont pris en charge par les communes et abîment les trottoirs. Il faut y être attentif !

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

ET À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

concernant "le nettoyage des sites propres et des arrêts de la STIB".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS

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

betreffende "de website en de applicatie Fix My Street".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

betreffende "de verbazingwekkende cijfers van de MIVB over de toegankelijkheid van haar net voor de personen met beperkte mobiliteit (PBM's)".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

betreffende "de illegale reclameposters op de bushokjes van de MIVB".

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

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

betreffende "de demolition party van het Reyersviaduct".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
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 "le site web et l'application Fix My Street".

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

concernant "les chiffres étonnants publiés par la STIB au sujet de l'accessibilité de son réseau aux personnes à mobilité réduite (PMR)".

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

concernant "l'affichage publicitaire illégal sur les abribus gérés par la STIB".

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

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

concernant "la demolition party au viaduc Reyers".

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

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

**betreffende "de busbestellingen bij de
MIVB".**

De voorzitter.- De mondelinge vragen worden
naar de volgende vergadering verschoven.

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

**concernant "les commandes de bus de la
STIB".**

M. le président.- Les questions orales sont
reportées à la prochaine réunion.
