

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET
DES QUESTIONS**

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR

BELAST MET DE OPENBARE WERKEN EN DE MOBILITEIT

RÉUNION DU LUNDI 4 DÉCEMBRE 2017

VERGADERING VAN MAANDAG 4 DECEMBER 2017

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

VOORLOPIG VERSLAG

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

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

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de evaluatie van het autodelen via free floating".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Sinds vorig jaar worden er in het Brussels Gewest deelwagens aangeboden via een systeem van free floating. Voor het zomerreces vroeg ik u naar een eerste evaluatie daarvan. U zei toen dat u het Brussels Studies Institute (BSI) van de VUB verzocht had om een analyse te maken zodra het systeem volledig operationeel was. Eind dit jaar zou er een eerste evaluatie beschikbaar zijn.

Onlangs werden er echter al resultaten van een bevraging gepresenteerd door MOBI, de VUB-onderzoeksgroep inzake mobiliteitsproblemen. Uit een bevraging van bijna 4.000 respondenten tijdens het voorjaar van 2017 is gebleken dat het gebruik van het freefloatingsysteem stijgt, vooral dan bij jonge hoogopgeleiden met een hoger dan gemiddeld inkomen. Het gebruik is het populairst in de gemeenten Elsene, Brussel-Stad, Schaarbeek, Sint-Gillis en Etterbeek. Uit dezelfde bevraging blijkt dat 60% van de freefloaters over een eigen wagen beschikt. Bij gebruikers van autodelen met een vaste standplaats is dat maar zo'n 15%.

Een andere opmerkelijk verschil tussen beide systemen is dat het autodelen via een vaste standplaats vooral gebruikt wordt om boodschappen te doen en voor vrijetijdsactiviteiten, terwijl free floating ook gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. Het is interessant om na te gaan of dat woon-werkverkeer met autodelen al dan niet ten koste gaat van het openbaar vervoer. Zo ja, is dat natuurlijk geen goede zaak. Volgens MOBI is er echter verder onderzoek nodig om dat na te kunnen gaan.

Het Brussels Gewest eist alvast dat elke aanbieder van autodelen via een freefloatingsysteem binnen het jaar na zijn erkenning een gecombineerd aanbod met het openbaar vervoer ontwikkelt. Voor de zomervakantie werd er met de MIVB overlegd om de Brussel'Air-premie te hervormen en die in het kader van de lage-emissiezone te verruimen tot de andere autodeelsystemen. Autodeelsystemen, al dan niet op basis van free floating, kunnen immers een belangrijke bijdrage leveren aan de mobiliteit in en de leefbaarheid van Brussel.

Werd de MOBI-enquête in opdracht van de minister uitgevoerd? Welke relatie bestaat er tussen de MOBI-enquête en de studie die de minister aan het BSI gevraagd heeft? Kan de minister de resultaten van de MOBI-enquête toelichten? Hoe zal hij de enquête in zijn beleid opnemen? Kan de minister de eerste evaluatie van het BSI toelichten?

Wordt er nagegaan welk effect free floating heeft op de globale mobiliteit en op het autoverkeer en het openbaar vervoer in Brussel? We moeten immers vermijden dat gebruikers van het openbaar vervoer naar free floating overstappen.

Hoe staat het met het gecombineerde aanbod autodelen-openbaar vervoer waartoe elke freefloatingaanbieder verplicht is? Welke operatoren bieden dat nu al aan? Hoe ziet een dergelijk aanbod er uit?

Is de Brussel'Air-premie al uitgebreid naar het freefloatingsysteem? Op welke manier is dat gebeurd?

Freefloatingauto's moeten aan een aantal voorwaarden voldoen. Hoe wordt daarop controle uitgeoefend?

[113]

Beschikken alle freefloatingwagens over parkeerkaarten? Zo neen, waarom niet?

Voldoen alle deelwagens aan de milieueisen? Hoeveel gewestelijke vrijstellingskaarten voor freefloatingauto's werden er al aangevraagd, uitgereikt of ingetrokken?

Welke aanbieders van een freefloatingsysteem hebben hun jaarverslag aan u bezorgd? Staat daarin informatie over de gemiddelde afstanden en duurtijden van de afgelegde trajecten?

[115]

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Uyttendaele.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Comme vous le savez, la mobilité alternative est une thématique qui m'intéresse en tant que député, mais aussi en tant qu'usager.

La législation que nous avons adoptée organise une déduction concernant le stationnement des véhicules en libre-service, ce qui est une bonne chose pour le développement de ces nouveaux services de transport. Bruxelles est clairement à la pointe dans ce domaine. Néanmoins, nous remarquons aussi quelques failles à corriger.

Il n'existe, par exemple, pas de réel service universel de partage de véhicules en libre-service intégral (carsharing en free floating) en Région bruxelloise, et nous observons une ségrégation territoriale assumée par ces différentes entreprises. Selon moi, ce n'est pas normal. Dès lors qu'on leur fait un cadeau pour le coût du stationnement de leurs véhicules dans le périmètre de la Région, il me semble à tout le moins nécessaire de les contraindre à offrir ce service sur l'ensemble du territoire des dix-neuf communes, ce qui n'est pas le cas.

Ensuite, la réglementation prévoit une tarification horokilométrique sur la base de deux critères. Or, lorsqu'on utilise ces systèmes, on s'aperçoit qu'un seul critère est pris en considération. Le paiement s'effectue à la minute sans tenir compte du nombre de kilomètres. Vu la congestion automobile que nous connaissons à Bruxelles, l'absence de ce deuxième critère ne permet pas de neutraliser le premier. Si l'on est coincé dans un embouteillage avec ce type de véhicule, le montant payé in fine n'est donc pas atténué puisque les kilomètres n'entrent pas en ligne de compte dans la tarification, alors que la réglementation actuelle le prévoit.

[119]

Je vous ai également interrogé à maintes reprises sur la localisation des immatriculations. En effet, nous offrons une déduction très intéressante sur les frais de stationnement à des entreprises, alors que certaines ne paient pas de taxes dans notre Région, leurs véhicules étant immatriculés, en l'occurrence, en Région wallonne. C'est d'autant plus paradoxal que les véhicules ne sont pas censés quitter le territoire bruxellois. Je suis donc impatient d'entendre vos réponses quant à l'évaluation de la mesure.

Par ailleurs, je partage l'avis de mon collègue sur la prime Bruxell'Air et son élargissement à toute une série de services de transport, comme le partage de véhicules en libre-service intégral ou les taxis bruxellois.

[121]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het freefloatingsysteem heeft op relatief korte tijd een hoge vlucht genomen in Brussel en dat vindt mijn fractie een heel goede zaak. Dat het systeem iets flexibeler is dan Cambio, speelt ongetwijfeld een rol. U gaf eerder al aan dat gebruikers van het systeem relatief vaak geneigd zijn de eigen wagen te verkopen of, beter gezegd, er geen aan te kopen.

Het is waarschijnlijk nog wat vroeg om te weten of het systeem een blijver wordt in Brussel, al heeft het er alle schijn van. Zullen de ervaringen in buitenlandse steden opgenomen worden in de studie waarvan u de resultaten voor begin 2018 aankondigt?

Bestaan er gegevens over de mate waarin freefloatingwagens als tweede gezinswagen fungeren? Heel wat Brusselse gezinnen hebben noodgedwongen maar één gezinswagen, terwijl er dat buiten de stad vaak twee zijn. Het zou interessant zijn om na te gaan of freefloatingwagens ingezet worden als een occasionele tweede wagen. Dat heeft onder meer gevolgen voor de parkeerproblematiek.

De Open Vld-fractie is alleszins voorstander van het systeem. We zijn vooral benieuwd naar de ontwikkeling van het gebruik, de naamsbekendheid en de populariteit van het systeem.

[123]

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De studie werd gratis door de onderzoeksgroep MOBI uitgevoerd. Mijn kabinet heeft MOBI in contact gebracht met Brussel Mobiliteit en met parking.brussels. Het Brussels Studies Institute (BSI) werd er tot dusver niet bij betrokken. Ook ik verwarde het BSI en MOBI aanvankelijk met elkaar. Het zijn twee onderzoeksgroepen die nauw samenwerken, maar de studie in kwestie werd wel degelijk door MOBI uitgevoerd. MOBI zal samen met Brussel Mobiliteit een formeel projectvoorstel doen om de toekomstige enquêtes en analyses te 'verwetenschappelijken' en te volgen.

(Opmerkingen van de heer Delva)

De bevraging gebeurt door parking.brussels, in samenwerking met Brussel Mobiliteit en later ook in samenwerking met MOBI.

De resultaten van de bevraging bevestigen enerzijds dat er minder particulier autobezit is en anderzijds dat er nog meer onderzoek nodig is om de impact op het openbaar vervoer te becijferen.

Uit de resultaten voor de autodeelwagens met een vaste standplaats blijkt dat de populairste dagen vrijdag en zaterdag zijn. Zaterdag is een echte piekdag. Van de gebruikers zegt 30% dat ze hun auto hebben weggedaan, terwijl 50% stelt zeker of wellicht een nieuwe wagen te hebben overwogen mocht het systeem niet bestaan hebben. Dat laatste cijfer bedraagt 40% bij het freefloatingsysteem. Op het vlak van de andere vervoersmodi daalt het eigen wagengebruik met ongeveer 50%, maar al de rest blijft onveranderd.

Uit de resultaten bij freefloatinggebruikers blijkt dat 44% het systeem één- tot driemaal per maand gebruikt. Een op vier gebruikers verklaart de eigen wagen minder vaak te gebruiken. De populairste gemeenten zijn inderdaad Elsene, Brussel-Stad, Schaarbeek, Sint-Gillis en Etterbeek, wat logisch is aangezien er zich vooral in die zones overlappings voordoen.

[127]

De aanbieders zijn verplicht om samen met de MIVB een gecombineerd aanbod met het openbaar vervoer uit te werken. Vandaag is er nog geen enkele aanbieder die een dergelijke overeenkomst heeft gesloten met de MIVB. Daarom hebben we het initiatief genomen om alle partijen rond de tafel te verzamelen en een standaardpakket voor alle partijen uit te werken. Er komt ook nog een optioneel pakket.

De werking van de Brussel'Air-premie wordt momenteel herzien in het kader van de invoering van de lage-emissiezone. Ook het freefloatingaanbod wordt daarin opgenomen.

Op de openbare weg gebeurt de controle door de parkeerstewards. Zij controleren of de wagens over een gewestelijke parkeerkaart beschikken. Bij de aanvraag van die kaart worden de gegevens van de auto doorgegeven om te controleren of die wel aan de voorwaarden voldoen. Alle auto's moeten over een parkeerkaart beschikken. Is dat niet het geval, moet er een retributie worden betaald. Alle voertuigen voldoen aan de milieueisen die in het besluit staan opgesomd. Er zijn 301 parkeerkaarten voor DriveNow afgeleverd en 254 voor Zipcar. Dat aantal schommelt af en toe lichtjes.

De jaarverslagen moeten in het begin van het jaar worden opgesteld en bezorgd. Voor 2016 werden ze in het begin van dit jaar overgemaakt; voor 2017 zal dat binnenkort het geval zijn. De gemiddelde afstand bedroeg in het startjaar 2016 circa 7,5 kilometer, met een gemiddelde duurtijd van ongeveer 30 minuten.

[131]

(poursuivant en français)

Je comprends la question posée par M. Uyttendaele concernant la couverture intégrale du territoire régional, mais nous ne disposons pas de mesures de contrainte. Nous-mêmes, ou les citoyens, pouvons convaincre les opérateurs de déployer leurs services dans certains quartiers où ils ne sont pas encore présents. C'est la demande qui organisera l'offre. Si nous les obligeons à couvrir toute la Région, je suis certain qu'ils nous réclameront une intervention financière. Dans le cadre de ce modèle économique, c'est le secteur privé qui réalise tout l'investissement. Les opérateurs ont donc la liberté de déterminer leur zone d'activité.

Il en va de même pour les immatriculations. Nous avons vérifié. Les voitures de Zipcar ne sont pas immatriculées à Bruxelles pour la simple raison que cet opérateur utilise des voitures de leasing qui sont immatriculées en fonction de la localisation de la société de leasing. Certaines d'entre elles sont situées à Bruxelles, mais beaucoup d'autres en Brabant flamand ou wallon. Les voitures de DriveNow, par contre, sont toutes immatriculées à Bruxelles.

Après vérification, il n'est pas possible d'imposer à ces sociétés de leasing de faire immatriculer leurs véhicules à Bruxelles. Nous vivons encore dans une union économique belge.

(Remarques)

Européenne, mais aussi belge !

[133]

(verder in het Nederlands)

Bij de evaluatie zal er inderdaad worden gekeken naar de ervaringen in het buitenland.

Vandaag al uit de cijfers conclusies trekken over het gebruik van freefloatingauto's als tweede gezinswagen, zou al te voorbarig zijn.

Er is alleszins nood om, samen met de aanbieders, een campagne op het getouw te zetten om het freefloatingsysteem beter bekend te maken. Het is immers nog niet algemeen bekend in Brussel.

[135]

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het is van cruciaal belang om de precieze impact van het freefloatingsysteem op het gebruik van het openbaar vervoer in Brussel na te gaan. Het is immers de bedoeling dat free floating het autobezit doet dalen en dus zeker niet dat het openbaarvervoergebruik erdoor zou afnemen.

[137]

Mme la présidente.- La parole est à M. Uyttendaele.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Concernant l'immatriculation, vous m'apprenez que ce n'est pas possible aujourd'hui parce que notre ordonnance n'est pas adaptée.

Ne serait-il pas pertinent de demander que les entreprises qui exercent leurs activités à 100% dans notre Région et qui reçoivent une déduction importante pour leur stationnement localisent leur immatriculation sur le territoire régional ?

En ce qui concerne la discrimination territoriale, les opérateurs demanderont de l'argent, mais je pense que leur rentabilité est assurée, sans quoi ils ne développeraient pas leur offre sur le territoire.

[139]

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous nous tirerions une balle dans le pied parce que nous sommes aussi demandeurs. Nous ne leur octroyons pas de faveur. Nous soutenons ce système pour avoir moins de voitures particulières en circulation à Bruxelles.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Avez-vous une idée de ce qui se passe dans d'autres villes comme Munich ou Berlin ?

(Remarques de M. Smet)

Combien paient-ils annuellement pour le stationnement par véhicule ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je l'ignore.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je crois que c'est 25 euros.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, c'est de cet ordre pour encourager le développement du système.

M. Julien Uyttendaele (PS).- C'est une somme anecdotique. J'utilise le système tous les jours et j'en suis ravi. Toutefois, je pense qu'il y a lieu de créer un rapport de force à ce niveau. Avec les déductions et les avantages que nous offrons, ce rapport de force peut être en notre faveur. Pour ce faire, il faut défendre l'offre territoriale à toute la Région. Aujourd'hui, les habitants des quartiers délaissés sont tout aussi discriminés que ceux qui veulent s'y rendre.

- L'incident est clos.

[155]

INTERPELLATION DE MME FATOUMATA SIDIBÉ

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

concernant "le bilan négatif en matière de handicap en Belgique".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

[161]

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "la présence de caméras dans les publicités diffusées sur le réseau de la STIB".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "la publicité à la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- La presse nous informe de la présence de caméras dans des dispositifs publicitaires installés sur le réseau de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB), sans qu'elle soit signalée par les mentions légales informant les citoyens qu'ils font l'objet d'une vidéosurveillance. Cette pratique a de quoi susciter de nombreuses questions d'ordre juridique mais aussi éthique. Quelle que soit l'imagination des publicitaires pour attirer l'attention des passants, on ne peut cautionner ces pratiques manifestement contraires aux principes piliers d'une vie en société : non-respect de la législation en matière d'information obligatoire de la présence d'une caméra dans l'espace public, respect de la vie privée et du droit à l'image, collecte par l'annonceur d'informations plus ou moins confidentielles... Les irrégularités sont nombreuses.

Par ailleurs, il est étonnant que la STIB ait approuvé cette initiative sans autre forme de procès. Ce n'est pas la première fois que la STIB est associée, directement ou indirectement, à des campagnes publicitaires finalement très peu flatteuses pour son image.

Quelles sont les injonctions de la STIB pour faire retirer ces caméras de ces panneaux publicitaires ?

De manière générale, quel contrôle la STIB exerce-t-elle sur l'utilisation des panneaux publicitaires sur son réseau ?

Une charte de déontologie impose à la STIB de ne pas diffuser sur son réseau divers types d'annonces publicitaires contraires aux valeurs véhiculées par la STIB et la Région. Comment fait-elle pour respecter cette charte ?

[169]

Mme la présidente.- La parole est à M. Kompany pour sa question orale jointe.

M. Pierre Kompany (cdH).- La STIB assure une partie de ses recettes en autorisant la publicité dans les stations, sur et dans les véhicules ainsi que dans les abribus. Ces supports sont particulièrement visibles. Nombre de sociétés et d'associations l'ont bien compris. Je souhaiterais néanmoins revenir sur la manière dont la STIB gère la question publicitaire sur et dans son réseau.

Ce n'est pas la première fois que nous nous questionnons sur la déontologie publicitaire lorsqu'il s'agit d'outils publics. Le contrat de gestion prévoit d'ailleurs l'existence d'un code de déontologie publicitaire qui fixe un cadre déterminant ce qui est permis ou non, en termes de publicité, sur et dans le réseau STIB. Cette déontologie vise notamment à éviter que la STIB s'associe à des campagnes qui peuvent s'avérer négatives pour son image.

Ces dernières semaines, plusieurs campagnes publicitaires ont créé la polémique : des trams habillés aux couleurs de voitures de luxe ; des panneaux pour une campagne de Gaia contre l'abattage des moutons durant les jours qui ont précédé la fête de l'Aïd, alors que la Région gère au mieux cette question à Bruxelles. Malheureusement, nous sommes face à ce type de contradiction.

Cette dernière publicité, qui avait d'ailleurs une connotation politique affirmée, a été particulièrement mal vécue par une partie importante des Bruxellois. Cette campagne est d'autant plus inopportune sur le réseau de la STIB que bon nombre de ses collaborateurs sont clairement stigmatisés par ce type de message. Est-il normal que l'image de la STIB soit associée à des propos politiques ?

[171]

On notera d'ailleurs que la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) a refusé d'afficher cette campagne dans les gares du pays.

Plus généralement, M. le ministre, quelles sont les dispositions prises par la STIB pour éviter que certaines publicités nuisent par association à son image ? Une analyse a priori est-elle menée par le service marketing de la STIB ? Existe-t-il un règlement particulier ou un comité de décision pour cette matière ? Combien de publicités ont-elles été refusées pour cette raison ?

Quels montants la publicité génère-t-elle pour la STIB ?

Quelles mesures prendrez-vous pour que ces dérapages cessent ?

Un renforcement du code de déontologie, qui met à l'amende les publicitaires contrevenants, est-il à l'ordre du jour des négociations menées par le gouvernement et la STIB sur le nouveau contrat de gestion ?

[173]

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'y a pas de caméras intégrées dans les dispositifs publicitaires JCDecaux installés dans les infrastructures gérées par la STIB et pour lesquelles la STIB est donneuse d'ordre.

Au cas où ces caméras auraient été placées dans les abribus, il faut rappeler que ce sont les communes qui en ont la gestion et que la STIB n'a aucun pouvoir de contrôle sur la gestion des communes en matière de publicité.

Comme vous le savez, nous envisageons un marché global pour les abribus. La STIB a déjà fait des tentatives pour y parvenir, jusqu'ici en vain. Nous espérons y arriver bientôt.

C'est donc, pour l'heure, aux communes qu'il faut poser la question.

Nous comptons préparer une ordonnance pour confier la gestion des abribus à la STIB.

Sachez que la STIB a refusé la proposition de JCDecaux d'installer des caméras dans des infrastructures pour lesquelles elle est donneuse d'ordre, c'est-à-dire dans les stations de métro ainsi qu'à l'extérieur et à l'intérieur des véhicules.

On m'a rapporté que les caméras proposées par JCDecaux étaient davantage destinées au comptage et ne pouvaient, en tout cas techniquement, récolter aucune donnée privée sur les personnes.

J'ai déjà répondu à toutes les questions posées par M. Kompany, d'abord, en juillet 2017 à l'occasion d'une interpellation de Mme Delforge, ensuite, en septembre dernier, dans le cadre d'une question orale de M. El Khannouss. Depuis lors, rien n'a changé.

Je vous annonce en tout cas que le futur contrat de gestion réglera mieux la question.

[175]

Mme la présidente.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je remercie le ministre pour sa réponse qui me rassure. Il est intéressant de vérifier si des autorisations ont été données dans les différentes communes. Je suis choqué par la présence de caméras dans des dispositifs publicitaires. Même si nous sommes dans l'ère des télécommunications, c'est là un pas de trop qui a été franchi.

M. Pascal Smet, ministre.- Pas par la STIB !

M. Benoît Cerexhe (cdH).- En l'occurrence, non.

[181]

Mme la présidente.- La parole est à M. Kompany.

M. Pierre Kompany (cdH).- Je suis satisfait d'entendre que vous avez déjà répondu deux fois à ce sujet, à Mme Delforge et à M. El Khannouss. Néanmoins, la question reste d'actualité et taper sur le même clou lui permet de bien rentrer !

- Les incidents sont clos.

[185]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de MIVB-chauffeurs zonder geldig rijbewijs".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "de overtredingen door chauffeurs van de MIVB".

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Een MIVB-tramchauffeur die reeds vijftigmaal werd veroordeeld voor allerlei verkeersovertredingen en die geen geldig rijbewijs meer had, is zonder enig probleem als tramchauffeur in dienst gebleven. De politierechter vroeg zich tijdens het proces af of de MIVB die mensen eigenlijk wel controleert.

De MIVB geeft toe dat ze enkel bij de indienstneming het voorleggen van een bewijs van goed zedelijk gedrag en van een geldig rijbewijs eist. Daarna wordt er blijkbaar op geen enkele manier meer aan enige follow-up gedaan. De MIVB gaat ervan uit dat bestuurders zelf spontaan hun veroordelingen opbiechten omdat dat zo in het arbeidsreglement staat.

Deze eerder lakse manier van werken roept toch wel een aantal vragen op. Waarom controleert de MIVB niet accuraat of de chauffeurs nog steeds over een geldig rijbewijs beschikken? Van hoeveel chauffeurs weet de MIVB dat hun rijbewijs in de loop van de voorbije drie jaar ingetrokken werd? Wat gebeurt er met chauffeurs van wie tijdelijk dan wel definitief het rijbewijs is ingetrokken? Krijgen ze tijdelijk dan wel definitief een andere functie of worden ze technisch werkloos?

Wat hebt u of wat heeft de MIVB reeds ondernomen om te vermijden dat er bij de MIVB nog langer chauffeurs zonder geldig rijbewijs actief zijn? Op welke manier komt er een betere en een meer systematische controle?

[191]

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik betreur ten zeerste dat een enkeling op die manier het prachtige werk van zijn talrijke collega-chauffeurs bij de MIVB beschadigt. Natuurlijk oefent het overgrote deel van de MIVB-chauffeurs zijn job zeer behoorlijk uit. Als er dan zoiets naar buiten komt, werpt dat een smet op de hele MIVB en dat is jammer.

Wat is uw reactie op de gebeurtenissen? Is de persoon in kwestie sinds zijn rijverbod nog actief geweest als MIVB-chauffeur? Zo ja, over hoeveel ritten gaat het?

Heeft hij in die periode een verkeersovertreding begaan tijdens zijn diensturen? Heeft de MIVB naar aanleiding daarvan een klacht ontvangen van een passagier? Zo ja, wat gebeurt er in dat geval?

Hoe wil de MIVB in de toekomst vermijden dat een chauffeur met een rijverbod toch met een bus of tram de baan opgaat? Kan de MIVB met betrekking tot haar chauffeurs door een rechtbank rechtstreeks op de hoogte worden gebracht over begane overtredingen, veroordelingen, het uitspreken van een rijverbod enzovoort?

Hoeveel verkeersovertredingen begingen bus- en tramchauffeurs van de MIVB de voorbije drie jaar tijdens hun diensturen? Om welke verkeersovertredingen gaat het dan?

Hoeveel MIVB-chauffeurs kregen de voorbije drie jaar een rijverbod? Om welke reden? In hoeveel gevallen was de aanleiding een incident tijdens de diensturen?

Wie betaalt de boetes voor verkeersovertredingen tijdens de diensturen? Voor welk bedrag werden er de voorbije drie jaar boetes betaald?

[193]

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De chauffeur in kwestie werd geschorst vanaf het moment dat zijn identiteit bekend was. Sinds zijn veroordeling en het opleggen van een rijverbod heeft hij geen bus of tram meer bestuurd.

De MIVB heeft over deze zaak geen formele klachten ontvangen, wel algemene opmerkingen op de sociale media.

Elke klacht over een bestuurder wordt aan de directie bezorgd. Die onderzoekt dan of de klacht gegrond is en confronteert de betrokken bestuurder met alle elementen. Eventuele sancties zijn afhankelijk van de aard van de feiten.

Het arbeidsreglement van de MIVB schrijft voor dat wie tot een rijverbod veroordeeld wordt, de directie daarvan meteen moet verwittigen en haar een kopie van de veroordeling moet bezorgen. Wie dat nalaat, kan op staande voet ontslagen worden.

De MIVB is enkel op de hoogte van verkeersovertredingen die begaan worden tijdens de diensturen. De rechtbank brengt de MIVB niet op de hoogte van eventuele overtredingen of een rijverbod buiten de diensturen.

In 2014 ontving de MIVB 634 processen-verbaal voor verkeersovertredingen, in 2015 waren dat er 510 en in 2016 718. In die periode steeg ook het aantal door MIVB-voertuigen afgelegde kilometers. De meeste overtredingen zijn snelheidsovertredingen.

De MIVB is op de hoogte dat er tussen 1 januari 2015 en 1 november 2017 voor twintig van haar chauffeurs een rijverbod werd uitgesproken. Alle overtredingen werden begaan met een privévoertuig, meestal wegens snelheidsovertredingen.

De chauffeurs betalen in principe zelf hun boetes, tenzij er verzachtende omstandigheden zijn. De afgelopen drie jaar werd er in totaal voor 83.500 euro aan boetes betaald, waarvan de MIVB ongeveer de helft voor haar rekening heeft genomen.

Tijdens de aanwervingsprocedure van nieuwe chauffeurs eist de MIVB het voorleggen van een bewijs van goed zedelijk gedrag. Als dat een rijverbod vermeldt, is aanwerving uitgesloten.

Elke vijf jaar moet de chauffeur opnieuw een attest van vakbekwaamheid halen. Hij moet dan een kopie van zijn rijbewijs bezorgen, zodat de MIVB de geldigheid ervan kan controleren. Als er twijfel heerst of het rijbewijs geldig is of als er een vermoeden bestaat dat er een rijverbod is uitgesproken, wordt het rijbewijs gecontroleerd.

[195]

Elke vastgestelde inbreuk wordt met ontslag bestraft.

Bij een rijverbod in de privé sfeer zal de chauffeur betaald verlof nemen. Als hij geen betaald verlof meer heeft, moet hij onbetaald verlof nemen. Bij een rijverbod in het kader van de beroepsactiviteiten zal de chauffeur tijdens die periode voor reizigersinformatie instaan. Lange of herhaaldelijke periodes van rijverbod worden geval per geval bekeken en kunnen tot ontslag leiden.

Ik heb aan de MIVB gevraagd om de controlemechanismen onder de loep te nemen. De maatschappij onderzoekt momenteel welke praktische en wettelijke bepalingen er kunnen worden ingevoerd voor de invoering van een systematische en periodieke controle van de geldigheid van het rijbewijs op basis van het bewijs van goed zedelijk gedrag, en dat voor alle MIVB-personeelsleden die mogelijk met een voertuig van de MIVB rijden. Ik heb echter nog geen concreet voorstel van de MIVB ontvangen.

[197]

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- De conclusie is: vertrouwen is goed, maar controle is beter. Het zou ideaal zijn mocht iedereen die een rijverbod heeft gekregen, om welke reden dan ook, dat meteen spontaan aan de werkgever melden. Maar dat gebeurt blijkbaar niet altijd. Het zou nuttig zijn dat de controlemechanismen strenger worden. Ik begrijp dat u vandaag nog niet kunt zeggen op welke manier een en ander zal verlopen, maar er moet in elk geval een zware sanctie worden opgelegd aan diegene die het vertrouwen beschaamt en bij zijn werkgever geen melding maakt van het rijverbod dat hem is opgelegd.

Vandaag gebeurt dat trouwens al buiten de openbaarvervoermaatschappij. Wie zonder geldig rijbewijs met de auto de weg opgaat, wordt door de politierechter immers zwaar gestraft. Het is nogal evident dat de MIVB, die als openbaarvervoermaatschappij het vervoer verzorgt van personen die ervan uitgaan dat ze op een correcte manier van de ene naar de andere plaats worden gebracht, strenger toeziet op de naleving van de wetgeving en van de verkeersregels.

Als de minister mij een termijn kan geven, dan weet ik meteen wanneer ik een nieuwe vraag over deze kwestie kan stellen. Zo niet, dan zal ik dat over een paar maanden doen.

[199]

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het is van cruciaal belang dat dergelijke incidenten zich nooit meer voordoen. De vraag om de controlemechanismen te versterken, die de minister tot de MIVB heeft gericht, is de logica zelf. Ik hoop dat de MIVB op die vraag zal ingaan. Ik ben er eigenlijk zeker van dat dat zal gebeuren, want dergelijke feiten mogen zich echt nooit meer herhalen.

Nogmaals, ik betreur dat de MIVB op die manier in het nieuws komt, zodat al het goede werk dat de maatschappij levert, als het ware teniet wordt gedaan. Ik hoop dat een dergelijk incident nooit meer ter sprake moet komen in de pers noch in deze commissie.

- De incidenten zijn gesloten.

[203]

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la lutte contre la fraude sur le réseau de la STIB".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[209]

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la durée de vie d'une carte Mobib".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[215]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Brussels Airport is een aanzienlijke economische speler vlakbij het gewest. Het is belangrijk dat de luchthaven goed bereikbaar is vanuit Brussel, zowel overdag als 's nachts. We hebben het daar voor het zomerreces al regelmatig over gehad. Nachtlijn 620 stond toen ter discussie. Omdat de bussen op die lijn vaak leeg zijn, wilde De Lijn het aanbod herzien.

U antwoordde toen op mijn vraag dat de laatste hand gelegd werd aan een gezamenlijk voorstel met De Lijn omtrent een volwaardig alternatief voor de nachtlijn. Alvorens dat toe te lichten, wilde u eerst uw collega's en de regering inlichten en met De Lijn afspraken maken. Een vorm van georganiseerd collectief vervoer met busjes of taxi's leek u de juiste oplossing. Het overleg met De Lijn in die zin zou zeker constructief verlopen.

Gezien het potentieel van de luchthaven voor de werkgelegenheid van de Brusselaars is het belangrijk dat de luchthaven te allen tijde goed bereikbaar is. Kunt u het gezamenlijke voorstel met De Lijn toelichten? Op welke manier zal het nachtelijk openbaar vervoer van en naar Brussels Airport vanuit Brussel georganiseerd worden?

Zal lijn 620 blijven bestaan of niet? Zo ja, op welke manier? Zo neen, wat komt er in de plaats? Welke afspraken zijn er gemaakt tussen de MIVB, Brussels Airport, De Lijn en u of uw kabinet?

[219]

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Wij hebben inderdaad een voorstel uitgewerkt in samenwerking met De Lijn. Dat wordt momenteel besproken in de regering, maar zolang de regering geen beslissing heeft genomen, kan ik daar niets over zeggen.

(Vrolijkheid)

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat is wel een zeer kort antwoord, maar voor mij is dat geen probleem. Ik blijf de kwestie van nabij volgen en zal er over enkele weken of maanden op terugkomen. Het is immers echt een belangrijk thema en dat vindt u ongetwijfeld ook. Ik kijk uit naar uw volgende, hopelijk uitgebreide antwoorden.

- Het incident is gesloten.

[227]

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le développement du covoiturage à Bruxelles".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[233]

(clip 233)

[235]

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "la campagne de lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun".

Mme la présidente.- La parole est à M. Maingain.

M. Fabian Maingain (DéFI).- Le harcèlement sexuel est un phénomène urbain (même si pas exclusivement) qui touche de nombreuses personnes principalement féminines. Lors d'une récente étude,

l'asbl Vie féminine relevait que 98% des jeunes femmes avaient déjà vécu du sexisme dans l'espace public, notamment dans les transports en commun.

La ville de Bordeaux a lancé une campagne percutante contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun, avec des images fortes rappelant que le fait d'insister, d'insulter, de fixer, de peloter et le "manspreading" (comportement masculin consistant à s'asseoir en écartant les jambes) sont des définitions de ces harcèlements et agressions. Ces images ont été affichées dans les transports en commun et les stations de trams de Bordeaux.

En outre, le Transport Bordeaux Métropole a lancé une expérimentation dans les bus qui consiste à pouvoir s'arrêter entre deux arrêts afin d'être plus proche de son domicile. La société en fera le bilan d'ici six mois.

En juillet 2016, feu ma collègue Barbara d'Ursel-de Lobkowicz vous interpellait sur le harcèlement sexuel dans les transports en commun. À cette époque, vous répondiez que le nombre de plaintes reçues par la STIB était très faible et que, si la STIB intégrait l'aspect du harcèlement dans sa campagne Responsible Young Passengers dans les écoles, aucune campagne de masse n'était prévue en 2016.

[239]

J'ajoute le témoignage d'une jeune fille qui a subi des attouchements dans un transport en commun et qui, lorsqu'elle s'est plainte violemment, n'a bénéficié d'aucune réaction des autres passagers. En outre, quand elle a interpellé le chauffeur, celui-ci lui a répondu ne rien pouvoir faire et lui a conseillé d'aller porter plainte à la police alors que le harceleur était encore à bord du bus ! Il reste donc un gros travail de sensibilisation à faire, notamment auprès des chauffeurs de la STIB.

Quel est le nombre de plaintes reçues par la STIB en 2016 et 2017 pour harcèlement sexuel sur son réseau ? La STIB étudie-t-elle, avec, par exemple, les zones de police, les endroits sensibles de son réseau qui regroupent le plus de plaintes pour harcèlement sexuel ? La STIB pourrait-elle procéder à une étude spécifique sur le harcèlement sexuel et le sentiment d'insécurité des femmes sur son réseau ? Les résultats seraient probablement étonnants.

La STIB entend-elle lancer une campagne de lutte contre le harcèlement, à l'instar de Bordeaux ou de villes wallonnes ? La STIB pourrait-elle étudier l'initiative bordelaise d'arrêt entre deux stations pour permettre, dans certains cas, de descendre moins loin de son domicile ?

[241]

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB a reçu, en 2016, quatre plaintes pour des faits de harcèlement sexuel au sens large : exhibitionnisme, gestes déplacés, propositions et allusions indécentes. Sur les dix premiers mois de 2017, la STIB a reçu sept plaintes pour ce type de faits. Les agents de la STIB ont la possibilité, par

l'intermédiaire d'un document appelé "fiche d'ambiance", de faire état des difficultés de tout type vécues à tel ou tel endroit du réseau.

La récurrence de certaines difficultés à certains endroits du réseau permet à la STIB de cibler ses équipes d'intervention là où les situations le justifient. Par le passé, en 2015, la STIB a travaillé avec le projet pilote de l'asbl Amazone qui étudie spécifiquement la place de la femme dans les transports publics. Cela s'inscrit dans les missions de l'équipe "societal and external affairs".

Chaque année, le baromètre de satisfaction fait le point sur la situation des femmes dans les transports en commun. La STIB est évidemment un reflet de la société ; par conséquent, elle doit être attentive à la place de la femme dans les transports publics sous tous ces aspects, d'autant plus que 53% des clients de la STIB sont féminins.

En dehors de la présence d'agents, des campagnes sont réalisées dans le cadre du "vivre ensemble dans les transports publics", comme le projet pilote mis sur pied par l'asbl Amazone en 2015 ou le projet de 2017 de l'asbl Vie féminine dont les résultats de l'enquête sur le harcèlement de rue permettent d'envisager des actions à mener sur le réseau de la STIB.

Concernant la question de l'arrêt entre deux arrêts, la STIB a déjà étudié cette situation, mais ne prévoit pas d'introduire cette possibilité vu, d'une part, que la distance moyenne entre deux arrêts de bus est inférieure à 400 mètres et que, d'autre part, cela pourrait s'avérer dangereux, entraînant un risque de chute, par exemple, en l'absence de quai. Des questions de responsabilité viendraient à se poser dans ce cas.

[243]

J'ai l'intention d'introduire un alinéa spécifique sur ce sujet dans le nouveau contrat de gestion, même si je veux l'alléger.

[245]

Mme la présidente.- La parole est à M. Maingain.

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je suis peu étonné du nombre faible de plaintes. Les témoignages montrent que le personnel n'est pas très réactif. Certes, il existe des fiches de signalement, mais vous ne m'avez pas dit combien ont été remplies par les chauffeurs, même si elles n'ont pas donné suite à une plainte. On doit véritablement agir en ce sens.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas les chiffres ici. Je vais les demander.

M. Fabian Maingain (DéFI).- La campagne de respect existe, mais elle est beaucoup plus large. Une campagne spécifique me semble nécessaire. Les questions du sexisme et du harcèlement sexuel sont sous les

feux des projecteurs depuis l'affaire Weinstein et l'on en découvre l'ampleur. C'est l'occasion de marquer le coup.

J'entends qu'au sein du prochain de contrat de gestion, vous en ferez un point particulier, c'est très bien, mais il faut agir dans les meilleurs délais. Je ne pense pas que cette campagne nécessiterait de gros moyens. Cet enjeu sociétal et urbain doit être saisi à bras-le-corps dès maintenant.

[253]

M. Pascal Smet, ministre.- Je pense surtout qu'il faut dénoncer les faits, les problèmes, et porter plainte. La STIB peut lancer une campagne, mais je ne pense pas qu'elle touchera ceux qui sont capables de ce genre d'actes.

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je crois quand même qu'il y a, dans l'esprit de pas mal de personnes qui se rendent coupables de ce genre de choses, une non-perception de ce qu'est harceler. Dans la campagne bordelaise, une affiche explique que regarder quelqu'un avec insistance, c'est déjà du harcèlement sexuel. Il y a une prise de conscience possible. On doit pouvoir travailler sur les deux. Il faut marquer le coup.

Le témoignage que j'ai reçu était assez troublant, car il venait de quelqu'un d'assez proche. Mais quand on interroge les associations, on découvre que ce n'est pas le premier cas de manque de réactivité du chauffeur, qui est pourtant en première ligne. Il y a quelque chose à faire à ce niveau. Porter plainte est une chose, mais il faut aussi exercer une pression sociale sur les harceleurs pour qu'ils se rendent compte que leur comportement n'a pas sa place dans nos transports publics.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est noté !

- *L'incident est clos.*

[265]

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 "le rétrécissement des trottoirs chaussée de Charleroi".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est avec étonnement que j'ai lu dans la presse que la STIB avait introduit une demande de permis pour procéder au rétrécissement des trottoirs dans la chaussée de Charleroi. L'explication avancée est que les trams sont fréquemment bloqués par des voitures, principalement de type sportif utilitaire (Sport Utility Vehicle, SUV), trop larges pour les places de parking et qui débordent donc sur la chaussée.

Alors que l'on sait, depuis de très longues années, que la seule solution pour améliorer la vitesse commerciale et la régularité des lignes empruntant la chaussée de Charleroi est la création d'un site propre moyennant la suppression de places de stationnement d'un côté de la voirie, c'est un choix lourd de sens qui est posé ici. On repartage l'espace public en faveur des voitures et au détriment des piétons. Mieux : on adapte l'espace public, on le redessine en fonction des évolutions du parc automobile.

Certes, depuis le dépôt de ma question, la demande de permis a été retirée grâce à une question parlementaire, selon ce qui s'est dit au conseil communal de Saint-Gilles.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela n'a rien à voir avec vous !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est ce qui m'a été rapporté.

Pourquoi ne pas interdire le stationnement là où il est problématique, même si je ne vois, personnellement, aucun inconvénient à ce que les voitures qui débordent du marquage soient enlevées ?

Une solution a minima eût été de rappeler l'interdiction de se garer en dehors des emplacements prévus, ceux faisant le choix d'un véhicule surdimensionné pour le milieu urbain n'ayant qu'à se garer plus loin. La commune de Saint-Gilles ayant déjà exprimé son refus de supprimer des emplacements de parking, j'espère que vous pourrez adapter et développer votre réponse.

[277]

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai clairement fait savoir à la STIB que je n'étais pas d'accord avec la proposition, bien avant que la presse en parle. On ne peut rétrécir un trottoir parce que les trams rencontrent des problèmes de fluidité ! Il faut s'attaquer à la cause réelle du problème : aux voitures qui sont mal garées.

Comme je l'ai demandé, la STIB a retiré sa demande de permis d'urbanisme. La meilleure manière de résoudre le problème est de mieux organiser le parking à cet endroit.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'avais imaginé, vu le volontarisme que vous affichez, que vous mentionneriez d'éventuels aménagements globaux, car je ne doute pas que la STIB soit réellement confrontée à un problème et que les trams soient régulièrement bloqués au détriment des usagers.

M. Pascal Smet, ministre.- Que proposez-vous pour la chaussée de Charleroi ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Cela fait vingt ans que l'on en parle...

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, mais que proposez-vous ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vous l'ai dit dans ma question.

M. Pascal Smet, ministre.- Un site propre pour le tram ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il en est question depuis que je siége au sein de ce parlement, et même avant. Apparemment, la commune de Saint-Gilles a refusé de supprimer les places de stationnement pour aménager un site propre pour le tram à cause d'un seul commerçant !

Les temps ont changé. L'heure est peut-être venue de pointer les vraies responsabilités et de développer les aménagements nécessaires.

M. Pascal Smet, ministre.- Encore un argument pour "une ville, une Région".

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est aller un peu vite en besogne ! On peut discuter des modalités. Je ne suis ni pour des institutions, ni pour des compétences figées.

Cela dit, il me semble qu'il faudrait mener une réflexion sur la taille des voitures qui pénètrent dans la ville. Ceux-là mêmes qui jugent trop agressive la circulation des bus articulés dans le Pentagone sont friands de voitures parfaitement surdimensionnées pour déplacer une seule personne.

Je vous invite à réfléchir à cet aspect des choses. Peut-on circuler avec n'importe quoi dans cette Région ?

- L'incident est clos.

[297]

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 kostprijs van de fietsboxen voor de gebruikers".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

[303]