

**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 23 AVRIL 2018**

**VERGADERING VAN MAANDAG 23 APRIL 2018**

**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 : M. Marc Loewenstein, premier vice-président.**

[105]

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

**concernant "la problématique du vol des vélos".**

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

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Le 3 mars dernier, un quotidien bruxellois consacrait une nouvelle fois un article à la recrudescence des vols de vélos. D'après ce journal, entre 2016 et 2017, les vols de vélos ont progressé de 5,75% dans notre seule Région. Ces chiffres, en outre, ne tiennent évidemment pas compte des vols non déclarés que la célèbre étude de Frédéric Héran estime, grosso modo, au même nombre que les vols enregistrés.

Il s'agit donc d'un phénomène criant et une politique volontariste est indispensable pour l'enrayer. On sait en effet que le vol est un frein important à l'usage du vélo, puisque près d'un quart des cyclistes qui en ont été victimes ne rachètent pas de vélo, toujours selon l'étude de Frédéric Héran.

C'est bien conscient de cet enjeu que notre parlement a adopté à une très large majorité, le 25 avril 2014, une résolution sur cette question, à l'initiative d'Annemie Maes. Le texte adressait cinq demandes au gouvernement :

- collecter les données des vélos volés, trouvés et restitués dans la Région, par commune et par zone de police ;
- étudier l'impact budgétaire de l'optimisation et de l'extension à l'ensemble des dix-neuf communes d'un dépôt centralisé ainsi que d'une base de données unique des vélos volés ou trouvés ;

- préparer un plan d'action régional de lutte contre les vols de vélos ;
  
- mettre en place une coordination formelle des différents acteurs ;
  
- aménager un stationnement sécurisé dans les principales gares et stations de métro, ainsi que des arceaux aux principaux arrêts de bus.

[111]

Je dois à l'histoire de préciser que le groupe sp.a s'était abstenu sur cette proposition, considérant que le texte "n'allait pas assez loin".

Interpellé par mes soins en 2015, vous évoquiez la création de grands parkings sécurisés ainsi que la mise en place d'un groupe de travail chargé d'étudier ces questions. Certes, un plan d'action a été élaboré, mais une constante demeure : la nécessité de coopérer avec les forces de police, notamment pour endiguer le recel et la revente.

Nous constatons qu'une initiative a été prise par la fédération belge du secteur automobile et des secteurs connexes (Traxio) - comble du paradoxe -, qui propose un nouveau système d'identification et de traçabilité. Cette démarche signifie-t-elle que le site [www.velosretrouves.be](http://www.velosretrouves.be) ne remplit pas les objectifs visés, notamment en termes de traçabilité ?

Pourriez-vous rappeler les grands axes du plan d'action régional en matière de lutte contre le vol de vélos ainsi que l'état de sa mise en œuvre ?

Le groupe de travail est-il toujours actif et réunit-il toujours les autorités policières ?

Une intensification des contrôles dans les points de revente a-t-elle été décidée ?

Un fichier centralisé et généralisé d'identification des vélos non encore volés est-il entre les mains de la police, comme c'est le cas à Londres ?

[113]

### *Bespreking*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Mijn tussenkomst vertrekt grotendeels van dezelfde vaststellingen als die van de heer Pinxteren. Ik zal me dan ook beperken tot enkele bijkomende vragen over de fietsboxen.

Werkt het gewest nog steeds samen met de gemeenten om fietsboxen te plaatsen of doet het dat nu ook zelf?

In welk budget is er in 2018 voorzien voor de fietsboxen, die een belangrijke maatregel zijn tegen fietsdiefstallen.

Hebt u de optie van GPS-opsporing uitgewerkt in de strijd tegen de diefstal van fietsen? Er liep eerder al een proefproject met lokfietsen. Is deze maatregel die al enkele keren werd aangekondigd intussen operationeel?

In 2018 zou er een website komen waarop fietsen kunnen worden geregistreerd via een unieke code. Wanneer kunnen we die verwachten? Waarom kiest u voor een nieuw systeem en niet voor een samenwerking met de fietsenhandelaars die de fietsen zouden kunnen registreren?

[117]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le plan d'action régional de lutte contre le vol de vélos reprend cinq axes majeurs : engineering, enforcement, évaluation, engagement et education.

Mon équipe a bien élaboré ce plan, mais vous savez sans doute que le ministre-président a souhaité l'intégrer au Plan global de sécurité et de prévention (PGSP) de la Région de Bruxelles-Capitale. En d'autres termes, pour certaines questions, il serait plus pertinent de vous adresser à ce dernier, puisque c'est à lui que les dossiers suivis par la police sont communiqués. Le PGSP ne relève pas de mes compétences.

S'agissant de l'engineering, des actions telles que l'ouverture d'un marché stock pour des boxes à vélos, le placement d'arceaux pour vélos et le subventionnement d'aides aux communes pour l'aménagement des emplacements et des boxes à vélos ont été lancées.

Le dépôt des vélos retrouvés est géré par l'asbl CyCLO.

Les aménagements de parkings dans les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, ainsi que dans

---

les stations de préméto Bourse et de Brouckère sont en cours, de même que dans les Park and Ride (P+R). Enfin, pour la création d'une base de données positive des "vélos enregistrés", le cahier des charges a été lancé et les offres sont en cours d'analyse. J'y reviendrai.

Au niveau de l'enforcement, soit de la mise en vigueur, le groupe de travail est toujours d'actualité et le projet de "vélos appâts" a été mis en place, il y a quelques mois, en collaboration avec les zones de police.

Quant à l'évaluation, chaque année, l'administration obtient de l'asbl Pro Velo, par le biais de l'Observatoire bruxellois du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, des chiffres spécifiques, par exemple sur la manière dont les vélos sont attachés ou sur leur gravage. Il apparaît qu'en 2017, 79% des vélos attachés l'étaient avec un bon cadenas, contre 49% en 2016, et que 58% d'entre eux l'étaient par le cadre, comme préconisé, alors que ce chiffre n'était que de 46% en 2016. On constate donc une amélioration de la sécurisation des vélos à Bruxelles.

[119]

De même, alors qu'en 2016, seuls 2% des 632 vélos stationnés étaient gravés, ce chiffre est passé à 5% des 1.107 vélos stationnés en 2017.

Par ailleurs, en 2016, une enquête spécifique sur les vols de vélos a été demandée à l'asbl Pro Velo afin de mieux cerner cette problématique.

Pour l'engagement, la récupération des vélos abandonnés et autres épaves est toujours assurée par l'asbl CyCLO, de même que leur remise en état. Ils sont réintroduits dans le circuit par le biais de demandes émanant d'écoles, d'administrations ou d'autres instances publiques.

En attendant la mise en place d'un étiquetage à numéro unique, le gravage traditionnel reprenant le numéro de registre national est toujours d'actualité et organisé dans les points vélo, ainsi que lors d'actions spécifiques dont les dates sont reprises sur la plate-forme [www.velosretrouves.be](http://www.velosretrouves.be).

Enfin, pour l'éducation, diverses actions de sensibilisation se poursuivent par le biais de stands et autres initiatives lancées par l'administration ou ses partenaires, comme lors du Dimanche sans voiture ou de la Bike Experience. Le placement d'autocollants sur les arceaux pour vélos reste d'actualité. Il permet de montrer concrètement comment bien attacher son vélo.

La task force s'est réunie en novembre dernier et sa prochaine réunion sera planifiée avant l'été. Ce groupe de travail englobe divers partenaires tels que les cabinets concernés, les associations de cyclistes, les zones de police, parking.brussels ou Bruxelles prévention et sécurité (BPS). L'intensification des contrôles dans les points de revente n'a pas encore été vraiment abordée.

---

Toutefois, le fait que le vol de vélos ne soit pas une priorité dans toutes les zones de police constitue un frein. Sur ce point, je vous propose de vous adresser à M. Rudi Vervoort.

[121]

Un cahier des charges a été publié pour la mise en œuvre d'un système d'enregistrement des vélos par toute personne qui le souhaiterait. L'administration est en train de dépouiller les offres soumises. J'espère que nous pourrions respecter les délais. Tout dépendra de la date d'attribution du marché.

Concernant les boxes pour vélos, nous menons le projet du Fonds européen de développement régional (Feder) avec CyCLO. Par ailleurs, je dois vérifier si la Région installera encore des boxes ou si seules les communes s'en chargeront.

Par contre, nous élaborons avec parking.brussels un projet à Saint-Gilles, que nous espérons bientôt développer dans d'autres communes. En effet, nous savons que sur les territoires des communes se retrouvent parfois des locaux, anciens commerces ou lieux de stockage, qui ne sont pas utilisés. J'ai demandé à parking.brussels d'élaborer des projets de location de ces espaces. Nous raisonnons toujours en termes d'espace public, mais quand un magasin d'une certaine superficie, par exemple, situé dans le centre ne trouve pas locataire, nous proposerons de le louer aux cyclistes qui recevront une clé et pourront y déposer leur vélo. Le premier projet de ce type sera lancé prochainement à Saint-Gilles.

Ce serait un autre système de parking pour vélos. Nous n'aurions plus besoin de boxes pour vélos dans l'espace public. Nous utiliserions des espaces privés inutilisés que, d'une certaine façon, nous recommercialiserions. C'est une nouvelle approche qui peut se révéler très utile. J'ai récemment demandé un état des lieux du déploiement de ce projet, élaboré avec parking.brussels, dans les autres communes, mais je n'ai pas encore reçu de réponse.

[123]

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

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Lorsqu'un ministre est interrogé, c'est au gouvernement que s'adresse la question. Je sais que le dialogue est compliqué entre vous et M. Vervoort, pour le moment.

*(Remarques de M. Smet)*

---

Manifestement, sur la sécurité et la politique policière en matière de répression des vols de vélos, vous ne communiquez pas beaucoup entre vous. C'est dommage.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La sécurité est une compétence spécifique du ministre-président. Elle ne relève pas du gouvernement. C'est comme cela que les choses sont organisées. Par analogie, la politique policière relève de la responsabilité du bourgmestre, pas de celle du collège des échevins.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Je m'adresserai donc au ministre-président, si le Bureau élargi m'y autorise.

J'entends qu'un système d'enregistrement est prévu. Quel est le lien entre celui-ci et l'initiative de Traxio ? Cette dernière fédération a-t-elle été contactée ? Elle a pris une initiative en matière d'enregistrement et il serait regrettable de voir plusieurs systèmes d'identification coexister. Je suis favorable à un système d'identification publique en lien avec les vélocistes. Il importe que tous les acteurs participent à la sécurisation du marché du cycle en Région bruxelloise.

Quelles sont les interactions entre les différents systèmes mis en place ? Comment éviter la concurrence entre eux et, donc, la confusion dans le chef des cyclistes ?

Qu'en est-il des vélos appâts ? À quel horizon envisagez-vous des résultats ? Quand le système sera-t-il évalué ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous procéderons à son évaluation dans un an.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Sachant que la police n'y voit pas une priorité, il serait intéressant de vérifier que ces vélos appâts sont utiles et qu'ils font réellement l'objet de poursuites. Dans le cas contraire, leur effet dissuasif disparaîtrait totalement. J'attire votre attention sur cet enjeu. Nous ne manquerons pas de vous réinterroger dans un an sur l'évaluation de cette technique.

[133]

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Het is belangrijk dat we het nieuwe registratiesysteem zo spoedig mogelijk in gebruik nemen. Daarom pleit ik voor samenwerking met de fietsenhandelaars. We moeten dan wel een systeem hanteren dat hetzelfde is over heel het land. Het heeft immers weinig zin om nog maar eens een nieuw systeem in te voeren. Mensen die zich inschrijven, hopen natuurlijk dat het resultaat oplevert. Maar als het systeem niet ruim genoeg bekend is bij iedereen die zich een fiets aanschaft, zal de registratie niet al te veel succes kennen. Ik ben er dan ook

voorstander van dat we vanaf nul beginnen en dat elke nieuwe fiets die verkocht wordt, meteen ook geregistreerd wordt. Fietsverkopers zouden eigenlijk verplicht moeten zijn om nieuwe fietsen te registreren, want dat lijkt me geen overbodige luxe. Het is bovendien ook in hun eigen belang. Ik hoop dat u daarmee rekening houdt bij de aanbesteding.

- *Het incident is gesloten.*

[137]

## **INTERPELLATION DE M. DAVID WEYTSMAN**

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

**concernant "le bon fonctionnement de l'agence parking.brussels".**

**M. le président.**- La parole est à M. Weytsman.

**M. David Weytsman (MR).**- Sans entrer dans les détails de l'ordonnance du 22 janvier 2009 que vous connaissez bien, je rappellerai que la section 5 de l'article 29 décrit toute une série de missions attribuées à parking.brussels. Je souhaite vous interpeller sur des missions qui nous semblent stagner, qui pourraient présenter certaines lacunes ou que nous pourrions prendre davantage à bras-le-corps dans les prochaines années, voire les prochaines semaines.

J'irai à l'essentiel. Ma première question dépasse le fonctionnement même de l'agence. Pourriez-vous nous dresser l'état des lieux des dysfonctionnements recensés à l'époque entre parking.brussels, les communes et la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) concernant la transmission des données relatives aux cartes de stationnement virtuelles ?

Comme vous le savez, plusieurs amendes ont été infligées, notamment dans la commune de Ganshoren, alors que les propriétaires des véhicules avaient déjà fait enregistrer leur carte de stationnement virtuelle. Je présume que cette situation s'explique simplement par la difficulté d'accéder à certaines données ou de disposer d'une base de données commune. Ces données ont-elles dès lors fait l'objet d'une mise à jour ?

Ensuite, j'aimerais obtenir des éclaircissements sur quelques points relatifs aux missions que je viens de mentionner. J'aborderai les missions n° 5, 7, 8, 9 et 10.

La mission n° 5 porte sur la gestion et le contrôle, ainsi que tout ce qui concerne les redevances. Pourriez-vous nous expliquer ce qu'il en est de la sous-traitance prévue mais qui n'est plus possible à l'heure actuelle ? Combien d'agences privées reste-t-il ? Quel est le calendrier retenu ?

La mission n° 7 concerne la construction, l'acquisition, la location, l'organisation ainsi que la gestion et le contrôle de tous les parkings publics dont la Région de Bruxelles-Capitale est propriétaire. Quel est le nombre de parkings désormais gérés par parking.brussels ? Disposez-vous d'une vision dynamique de l'évolution de ces places de stationnement ? Combien de parkings l'agence du stationnement a-t-elle construits ? Combien ont-ils été acquis ou loués ? Quelle est la ventilation de ces parkings entre les parkings dits "normaux" et les parkings de transit ?

[141]

Quels sont les futurs projets de parkings de transit ?

La mission n° 8, qui a trait à la conclusion d'accords avec une série de petites et grandes entreprises sur la mise à disposition d'emplacements de stationnement après les heures de bureau, revêt une grande importance pour nous. Contrairement à la construction de parkings de transit qui peut être une solution assez lourde et complexe, cette formule est relativement simple. D'ailleurs, les communes cherchent également à conclure ce type d'accord. Selon mes informations, cette solution avance pour de petits projets. Moi-même, lorsque j'étais encore échevin, j'ai pu développer quelques projets à Laeken avec parking.brussels. En revanche, il n'en va pas de même pour les grands parkings situés à l'entrée de Bruxelles.

Combien d'emplacements de stationnement ont-ils été mis à disposition, au total, pour 2017 ? Pouvez-vous ventiler votre réponse selon que les accords ont été signés avec des sociétés privées ou des entreprises publiques, telles que la SNCB, les sociétés de logement, la Tour des finances ou de grandes bibliothèques ?

Pour chaque accord, quelles sont les différentes formules de mise à disposition retenues : places réservées uniquement aux riverains, disponibles exclusivement le soir, accessibles toute la journée ?

La mission n° 9 concerne "l'organisation, la gestion ou le contrôle d'un service d'enlèvement de véhicules, dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans la politique de stationnement de la Région". Ce service a-t-il vu le jour ? Si oui, combien d'enlèvements ont-ils été effectués en 2017 ? Dans le cas contraire, pour quelle raison ? Quelles ont été les difficultés ? Avez-vous un calendrier ?

La mission n° 10 prévoit le développement d'une offre de parkings pour vélos, motocyclettes et vélomoteurs sécurisés, publics et couverts. On sait que deux projets intéressants vont voir le jour du côté de la Bourse et de la place de Brouckère. Quels autres grands projets sont-ils envisagés ?

Combien de parkings publics sécurisés pour vélos, motocyclettes et vélomoteurs ont-ils été créés sous la houlette de parking.brussels ? Comment se répartissent-ils sur le territoire régional ? Combien se situent aux abords des nœuds intermodaux ? Quelle est la capacité d'accueil totale de ces différents parkings ? Possédez-vous, afin d'évaluer leur succès éventuel, des chiffres sur leur taux de remplissage ?

*(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, prend place au fauteuil présidentiel)*

[145]

En gros, c'est toujours la même question : disposons-nous de données claires, mais aussi évolutives, sur le nombre de places de parking ?

Concernant la mission n° 11, j'ai l'impression que rien n'est entrepris, mais peut-être est-ce faute d'une définition exacte des actions à entreprendre ou, à tout le moins, des ambitions. En effet, il s'agit d'avoir une "réflexion sur le développement d'une offre de stationnement pour véhicules à haute performance écologique". Quelles sont vos ambitions dans ce domaine ? Combien de places existent-elles ? Si les places sont aujourd'hui inexistantes - ce qui est le cas, selon moi -, menez-vous tout de même une réflexion sur l'organisation du stationnement actuel ou futur et les modifications requises au niveau des infrastructures ? Disposer de places de parking pour les voitures électriques ou à hydrogène est intéressant mais perd son sens en l'absence d'infrastructures adaptées.

[147]

### *Bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Weytsman. Ik wil echter dieper ingaan op de mogelijkheid van het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen in de parkings van winkelcentra, kantoorgebouwen enzovoort. Welk beleid wordt er in dat verband gevoerd?

In Antwerpen bijvoorbeeld speurt een parkeermakelaar naar parkeerplaatsen om ze te verhuren aan buurtbewoners. Die hebben dan wel geen recht meer op een parkeerkaart voor bewoners waarmee ze in de gemeente kunnen parkeren. Ze beschikken immers over een vaste plaats in de parking van een bepaald winkelcentrum of kantoorgebouw.

Hoe zit dat in Brussel? Hier voert elke gemeente haar eigen parkeerbeleid. Denkt u dat het voor parking.brussels een struikelblok is om het Antwerpse voorbeeld te volgen? Het agentschap zou dan wel met het beleid van elke gemeente afzonderlijk rekening moeten houden.

[151]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- De nombreuses questions ont déjà été posées sur le sujet, notamment par moi-même, et ont donné lieu à des débats nourris.

J'aimerais revenir sur l'intervention de M. Weytsman, qui a évoqué plusieurs missions et s'est interrogé sur leur évolution.

J'interviens une à deux fois par an dans cette commission, ainsi qu'au moment des discussions budgétaires, au sujet d'une mission qui n'a pas été évoquée. Il s'agit du mode de calcul des compensations des places de stationnement supprimées en voirie, qui doivent être compensées hors voirie ou plus loin. Cette mission relève de la compétence de l'agence parking.brussels, qui doit soumettre un mode de calcul au gouvernement.

Où en est ce dossier ? Dans quel délai ce mode de calcul pourra-t-il enfin être soumis au gouvernement et exécuté ? Tant qu'il n'existe pas, certaines compensations s'opèrent de manière ponctuelle, comme par exemple à la place Reine Astrid (Miroir), à cause du chantier du tram 9.

Pour le reste, des places de stationnement continuent à être supprimées en voirie sans être compensées, à défaut d'un mode clair de calcul des compensations.

[153]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Parking.brussels, de parkeerordonnantie en aanverwante maatregelen zullen natuurlijk pas echt resultaat opleveren, wanneer alle gemeenten zich daarbij aansluiten en op dezelfde manier werken. Zover staan we helaas nog altijd niet. Kunt u een stand van zaken geven?

*(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)*

Hoe kan het Brussels Gewest ervoor zorgen dat de gemeenten die zich naar de parkeerordonnantie schikken dezelfde logica hanteren? Onlangs nog werd in de stad Brussel een heel gebied dat erg in trek is, ingekleurd als groene parkeerzone. Ik denk dat dat nooit de bedoeling was van de parkeerordonnantie. Eigenlijk wordt die ordonnantie in dit geval misbruikt. Wat kunnen parking.brussels en het gewest doen, opdat de ordonnantie op een eenduidige manier geïnterpreteerd wordt?

[159]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je tiens avant tout à préciser qu'il n'y a jamais eu de problème avec la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV). Les agents chargés du stationnement vérifient le numéro d'immatriculation afin de savoir si le véhicule en question bénéficie ou non d'une carte de dérogation valable. Si ce n'est pas le cas, l'agent distribue une redevance. La DIV n'intervient qu'en cas de non-paiement spontané de celle-ci. Par la suite, parking.brussels demande les coordonnées du propriétaire afin de suivre les étapes de recouvrement de l'amende.

Les causes de redevances injustifiées sont souvent le fait d'erreurs techniques, parfois d'erreurs humaines, l'agent encodant manuellement des informations erronées. L'Agence du stationnement (parking.brussels) est consciente de l'existence de tels cas. Il va de soi que les problèmes ont été résolus au cas par cas, car souvent cela nécessitait un travail individuel en raison de problèmes spécifiques par point de zone. Le service de technologie de stationnement de l'agence parking.brussels a adapté, lorsque c'était possible, un groupe de points de zone pour remédier à ces problèmes. Par ailleurs, à l'avenir, j'espère que nous pourrions multiplier les contrôles par surveillance vidéo, scooter ou voiture et que le conseil d'administration de l'agence prendra une décision allant dans ce sens.

Concernant vos questions sur la mission n° 5, le sort des concessions existantes pour l'exploitation du stationnement en voirie dans la Région de Bruxelles-Capitale est actuellement régulé par l'ordonnance de juillet 2016. L'article 44 de la version initiale de l'ordonnance du 22 janvier 2009 interdisait aux communes, dès son entrée en vigueur le 1er mars 2009, de conclure elles-mêmes des contrats concernant le contrôle du stationnement sur leur territoire avec des personnes de droit privé. L'objectif était, en effet, que ce contrôle soit désormais exclusivement exercé par les communes ou par parking.brussels.

[161] À titre de régime transitoire, l'obligation a été imposée aux communes qui avaient encore un contrat en cours avec une personne de droit privée au 1er mars 2009, de mettre fin à ce contrat afin qu'il ne soit plus valable au plus tard cinq ans après, à savoir au 1er mars 2014.

Le délai de cinq ans était jugé largement suffisant pour permettre aux communes de mettre fin aux

contrats. Dans la pratique, il s'est avéré qu'un certain nombre de contrats n'avaient pas encore pris fin au 1er mars 2014. C'est pourquoi un nouveau règlement a été repris dans l'ordonnance de juillet 2016, et plus précisément à l'article 17 concernant la fin des contrats en cours qui étaient encore en vigueur au 1er mars 2014.

Ces contrats peuvent être maintenus jusqu'à l'expiration de leur durée, mais au plus tard jusqu'au 31 décembre 2019. La date du 31 décembre 2019 a été choisie sur la base de la durée des différents contrats encore existants. L'article 17, § 1er stipule que ces contrats ne peuvent pas être étendus, prolongés ou renouvelés. Cette interdiction vaut depuis le 1er mars 2014.

Par ailleurs, ces contrats, toujours en vertu de l'article 17, § 1er, doivent prendre fin au 31 décembre 2019. Ceci vaut uniquement pour les contrats qui, au 31 décembre 2019, ne seraient pas encore terminés. Il s'agit donc des contrats qui étaient en vigueur au 1er mars 2014 et dont la durée contractuelle, comme il a été constaté au 1er mars 2014, dépassait la date du 31 décembre 2019.

Enfin, en vertu de l'article 17, § 2, le contrat peut uniquement être prolongé dans une seule hypothèse, à savoir si parking.brussels autorise cette prolongation. L'agence ne peut autoriser une prolongation de ce type que jusqu'au 1er juin 2018 au plus tard.

Concernant la mission n° 7, parking.brussels a géré de manière active le parking du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et chimiques (Ceria) dans le cadre du projet pilote de parking de dissuasion ou de transit (Park and Ride, P+R) entre septembre 2016 et décembre 2017. Il s'agissait d'exploiter le parking du Ceria (199 places) de manière à favoriser le stationnement des usagers qui effectuent un transfert modal de la voiture vers les transports en commun. Ce projet pilote a donc permis de tester les équipements et le modèle d'exploitation qui préfigureront la façon dont seront exploités à l'avenir tous les P+R régionaux.

[163] Début 2017, parking.brussels s'est vu octroyer les permis d'urbanisme et d'environnement lui permettant de mettre en gestion active le P+R Crainhem (193 places) à Woluwe-Saint-Lambert. Après une période de travaux d'aménagement nécessaires à l'équipement du parking, ce dernier devrait être opérationnel dans le courant de l'année 2018.

Les P+R Delta et Herrmann-Debroux devraient être opérationnels, respectivement en 2018 et 2019. Les démarches administratives requises pour leur mise en gestion active ont été entamées.

Par ailleurs, parking.brussels est l'interlocuteur des concessionnaires ou emphytéotes des six parkings publics régionaux : le parking des Deux Portes, le parking Porte de Hal, le parking Loi, le parking Simonis, le parking Centre de communication Nord (CCN) et le parking Lennik.

Tous les permis nécessaires à l'entame des travaux du P+R Ceria, qui permettra d'accueillir 1.350

---

véhicules, ont été obtenus en 2017, et les travaux de construction ont débuté le 8 janvier 2018. Parking.brussels aura pour mission d'équiper et d'exploiter ce nouveau parking.

En 2017, la place Reine Astrid a été réaménagée en coordination avec les travaux de construction du parking sous la place et avec les travaux d'extension de la ligne de tram 9. Parking.brussels est chargée d'équiper et d'exploiter le parking. Cette mission a été sous-traitée et un marché de concession a été attribué à Apcoa Parking, qui est l'actuel exploitant du parking.

Concernant les projets à venir, la construction de trois P+R régionaux est prévue : P+R Stalle (1.100 places), P+R Esplanade dit "A12" (1.800 places) et Crainhem (1.350 places). Un quatrième projet de P+R de minimum 500 places est en cours d'élaboration à hauteur de Bordet, en collaboration avec perspective.brussels.

En fonction du respect des procédures d'urbanisme, le calendrier prévisionnel est le suivant :

- P+R Ceria : 2018 ;
- P+R Stalle : fin 2019 ;
- P+R Esplanade : 2020 ;
- P+R Crainhem : 2021.

[165]

Aucun accord concernant la mission n° 8 n'a été conclu en 2017. Des contacts ont été noués avec une dizaine d'entreprises tant publiques que privées, et des négociations sont en cours avec la majorité d'entre elles, que ce soit dans le cadre des renouvellements de permis d'environnement ou du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) - ce dernier stipule que parking.brussels pourra, à la demande du titulaire du permis d'environnement, gérer les emplacements de parking excédentaires. Des contacts ont également été pris avec des secteurs jugés stratégiques parce qu'ils ont des besoins de stationnement constatés, sont situés en zone en réaménagement ou s'adressent à certains publics particuliers.

Des projets devraient certainement aboutir en 2018. Il s'agit, par exemple, de la périphérie de la Région ou de quartiers résidentiels, au travers d'hôpitaux, de commerces, d'immeubles de bureaux ou encore d'administrations. De la même manière, il n'y a aucun accord définitif avec de grandes surfaces à proximité des nœuds modaux, mais les discussions avancent bien avec une enseigne en particulier.

En ce qui concerne les acteurs publics, des contacts ont été établis et les discussions les plus avancées concernent le Centre de communication Nord (CCN). Le projet de mutualisation du parking CCN a été approuvé par le conseil d'administration de parking.brussels. Il a donné lieu à différentes démarches administratives et à une proposition de convention de partenariat, toujours en cours de finalisation. Cette convention fixe les obligations réciproques, le partage des recettes, les responsabilités, etc.

Cependant, ce projet reste soumis à une contrainte : il ne pourra démarrer que si une durée minimale de partenariat est garantie. Nous visons un minimum de deux ans pour apporter une réelle plus-value au client et amortir les investissements consentis pour l'équipement. Parking.brussels attend la réponse à un courrier envoyé au partenaire régional pour obtenir plus d'informations sur l'éventualité d'un déménagement de l'administration et donc sur la possibilité ou non de garantir un partenariat de minimum deux ans. En effet, des pourparlers sont en cours sur l'avenir du bâtiment CCN.

[167]

Aucun emplacement n'a été mis à disposition dans le cadre de cette mission spécifique en 2017 et 50 sont à prévoir en ce qui concerne le parking CCN. Rappelons que les titulaires de permis d'environnement ne sont nullement tenus d'ouvrir leur parking au public ou aux riverains par l'intermédiaire de parking.brussels. Ces derniers peuvent faire appel à l'agence mais la plupart s'adressent à des acteurs privés. Des sociétés comme B-Park, par exemple, ont intégré le partage de stationnement ("park sharing") dans leur offre. À la fin de l'année 2016, Bruxelles Environnement nous apprenait que 120 places excédentaires selon le Cobrace avaient été ouvertes aux riverains et 240 au public.

Rappelons également que le partage de stationnement est une mission qui continuera à s'accélérer en 2018. Parking.brussels améliorera la communication à ce sujet, sur son nouveau site web et d'autres supports. Un marché-cadre pour l'équipement et l'exploitation des parkings a été lancé début 2018 et une convention de partenariat entre Bruxelles Environnement et parking.brussels a été signée en vue d'améliorer la collaboration et le partage de données pour stimuler l'ouverture de parkings privés aux riverains dans le cadre du Cobrace.

Par ailleurs, parking.brussels joue pleinement son rôle d'expert et collabore en amont, avec perspective.brussels ou la Société d'aménagement urbain (SAU), au développement du stationnement dans des projets immobiliers ou de futurs réaménagements. On constate d'ailleurs qu'il est tenu compte de manière croissante du stationnement dès le stade de la conception des projets en vue d'en assurer la mutualisation.

[169] (*verder in het Nederlands*)

---

Dat is meteen ook een antwoord op de vraag van mevrouw Van Achter. Wij stimuleren BePark. Er is ook een andere operator actief op dit terrein. Naast parking.brussels nemen ook de gemeenten samen met die operatoren initiatieven.

[171] (*poursuivant en français*)

À ce stade des discussions, les négociations concernent des projets mixtes. Néanmoins, la dimension riveraine est à chaque fois présente : riverains/navetteurs, riverains/public. Il existe plusieurs modèles et tarifs d'abonnement. Il s'agit en effet d'optimiser l'usage du parking en fonction du public présumé dans le secteur et des besoins constatés. Une telle optimisation vise également le volet financier du projet.

Pour les riverains, les abonnements de sept jours sur sept seront toujours privilégiés dans la mesure du possible pour éviter l'obligation du recours à la voiture en journée. Les conditions des abonnements P+R seront calquées sur les conditions d'exploitation des parkings P+R prochainement en gestion (Ceria).

S'agissant de la mission 9, je renvoie à ma réponse à la question 1.031 posée par M. El Khannouss. Je vous donne néanmoins les éléments de réponse nécessaires afin que vous n'ayez pas à consulter les archives du site internet du parlement.

Dans la procédure de recouvrement, le sabot et le remorquage sont proportionnellement moins utilisés que les courriers de rappel et la procédure impliquant un huissier de justice. Lorsque le service de sabot et de remorquage peut être activé, cela est prévu dans les règlements de stationnement communaux. Le choix dépend notamment de la définition du "nombre élevé" de redevances qu'un véhicule "longuement" stationné se voit attribuer au cours d'une période donnée.

Vu le nombre beaucoup moins élevé de cas de sabot et remorquage, priorité a été donnée, lors du lancement opérationnel de l'agence en 2014, à l'élaboration d'une première étape dans le processus de contrôle et de recouvrement, à savoir les courriers de rappel adressés par le service clientèle. L'étape suivante est le recouvrement par huissier de justice des redevances impayées.

Le dossier de désignation d'un huissier de justice a été une première fois ouvert à la fin 2015 ; il a été relancé en 2016 et la mesure est opérationnelle depuis 2017. Ensuite, en 2016, le dossier relatif au service de sabot et de remorquage a été préparé par parking.brussels. Le service Onstreet a coordonné la rédaction d'un cahier des charges en vue de sa sous-traitance par un partenaire externe. Ensuite, le conseil d'administration a décidé de faire réaliser, par une procédure de marché public, une étude afin d'évaluer l'opportunité de sous-traiter ce service de sabot et de remorquage. L'étude a été lancée à la fin de l'année 2017.

[173]

Parking.brussels a reçu deux offres à cet effet. Le conseil d'administration a toutefois estimé le prix proposé trop élevé. Il a dès lors décidé, en janvier 2018, de relancer l'adjudication pour l'étude, en indiquant cette fois un budget maximum.

Je ne peux que déplorer que ce processus traîne en longueur, mais ces agences sont autonomes. C'est aussi une leçon à retenir pour l'avenir dans le cadre d'une éventuelle évaluation du fonctionnement des agences de notre Région. J'espère que l'étude sera rapidement lancée. Ensuite, le service des sabots et de remorquage pourra soit sous-traiter, soit être directement lancé.

La mission n° 10 concerne la répartition des boxes à vélos par commune. En janvier 2018, la Région de Bruxelles-Capitale comptait 303 boxes de vélos répartis sur l'ensemble de son territoire, avec notamment 37 pour la Ville de Bruxelles, 8 pour Uccle, 4 pour Koekelberg, 14 pour Woluwe-Saint-Pierre, 14 pour Ganshoren, 14 pour Molenbeek-Saint-Jean. Je fournirai l'ensemble des chiffres en annexe au compte rendu.

Par ailleurs, il existe sept consignes à vélos, comportant chacune dix places. Elles se situent au niveau des P+R Ceria, Erasme, Stalle, Herrmann-Debroux, Delta et Crainhem.

Actuellement, l'agence ne gère aucun parking pour les gares ni les stations de métro. Toutefois, deux projets sont prévus, à savoir des parkings à vélos sécurisés pour les stations de prémétro Bourse (800 places) et de métro De Brouckère (400 places).

Pour les boxes à vélos gérés par parking.brussels par l'intermédiaire de la plate-forme CycloParking, dix communes sont concernées : Ixelles, Forest, Saint-Gilles, Uccle, Schaerbeek, Anderlecht, Molenbeek-Saint-Jean, Berchem-Sainte-Agathe, Jette et Etterbeek.

[177] Le taux de remplissage varie autour de 95%. Il est de 100% dans la plupart des communes, mais certains boxes à vélos mal situés ou faisant l'objet d'une faible demande dans le quartier font légèrement baisser la moyenne.

Pour ce qui est des consignes à vélos, le taux de remplissage varie fortement en fonction de la localisation et de la demande, entre 40% et 100%.

Sur l'ensemble de la Région bruxelloise, on compte 1.515 places sécurisées dans des boxes à vélos, et 70 places en consigne P+R. Sur les 1.515 places, parking.brussels gère, via CycloParking, 835 places dans les boxes à vélos, et 70 places en consigne.

Actuellement, les boxes et les consignes sont destinés au stationnement résidentiel de longue durée. Il n'est pas prévu, pour l'instant, de permettre l'accès aux boxes pour un stationnement de courte durée. Comme je l'ai déjà répondu à M. De Lille, nous envisageons avec parking.brussels la location d'espaces commerciaux non utilisés dans l'optique de les convertir en parkings pour vélos.

Concernant la mission n° 11, la Région a entrepris le développement d'une concession de service public visant à développer l'offre de stationnement en voirie à destination de véhicules électriques avec des dispositifs de recharge électrique.

Au niveau de l'offre hors voirie, parking.brussels a imposé, dans le cadre de la concession du parking Miroir de la place reine Astrid, l'installation de minimum deux bornes de recharge électrique pour voitures avec la possibilité d'augmenter, à court terme, ce nombre à quatre, en fonction de la demande observée. La concession impose également l'installation de dispositifs de recharge pour vélos électriques dans l'enceinte du parking sécurisé destiné aux vélos du parking Miroir.

Le futur P+R Ceria comprendra également un minimum de dix emplacements automobiles équipés de bornes de recharge électrique avec un objectif de croissance de l'offre par phases, selon la demande observée. Il en va de même pour les dispositifs de recharge pour les vélos électriques.

[179]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le retard n'est pas toujours dû aux communes. Il s'accumule au niveau des structures pararégionales et de la Région.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ma position est très claire : il faut améliorer l'organisation au niveau régional.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Qui a constitué l'agence ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les deux. J'ai toujours été très clair à ce propos. Ce n'est pas parce que je siège à la Région que je dis que tout y est parfait. Au contraire, il y a encore beaucoup de travail à réaliser ! J'en suis très conscient.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Nous comptons sur votre enthousiasme pour relancer la machine.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vous remercie.

[187]

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter, u weet dat de stad Brussel alsmear meer dingen uitvoert die onbegrijpelijk zijn op het vlak van mobiliteit. Ook hier is dat het geval. We zullen moeten nagaan of wat de stad doet, wel met de wettelijkheid strookt. Ikzelf twijfel daaraan.

[189]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Weytsman.

**M. David Weytsman (MR).**- Votre réponse n'était pas toujours facile à suivre, étant donné la pléthore de chiffres, mais il est vrai que la nature de ma question et certains de ses points auraient pu donner lieu à une question écrite.

Au niveau de la mission n° 7, les parkings de transit totaliseraient plus ou moins 50.000 à 55.000 places, ce qui ne correspond pas à l'objectif prévu.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cet objectif s'inscrit à l'horizon 2020.

**M. David Weytsman (MR).**- En additionnant les chiffres que vous citez aujourd'hui, l'on obtient un total d'environ 50.000 places, sauf erreur de ma part. Vous me confirmerez ces données plus tard, en incluant ce qui est en cours de réalisation.

Pour la mission n° 8, je suis surpris d'apprendre que vous n'avez pas plus avancé. Au niveau de la Ville de Bruxelles, nous avons été proactifs en lançant une réflexion en sollicitant l'aide de parking.brussels. De votre côté, je pensais que vous aviez avancé avec de petits acteurs. Or, si j'ai bien compris votre réponse, rien n'a été fait, aucun accord n'a encore été conclu.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cela fonctionne déjà d'office.

**M. David Weytsman (MR).**- La mission n° 8 porte sur la conclusion d'accords avec des grandes surfaces, des bureaux, etc. Sur la partie publique, votre réponse indique que rien n'a été fait, mais qu'il y a des perspectives. Sur la partie privée, vous avez évoqué des difficultés d'ordre urbanistique, alors que celles-ci sont inexistantes. Il suffit d'aller trouver les sociétés et leur demander leur accord.

[195]

**M. Pascal Smet, ministre.**- Mais nous avons choisi de parler avec le secteur privé.

**M. David Weytsman (MR).**- Avez-vous, concrètement, conclu des accords avec de grandes surfaces comme Decathlon ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Mais oui, c'est en cours.

**M. David Weytsman (MR).**- "En cours" est une expression qui ne me convient pas ! Cela ne prend pas tant de temps ! La priorité doit être mise à ce niveau.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Allez parler avec mes collègues dans les communes. Il y a des contacts.

**M. David Weytsman (MR).**- Je l'ai moi-même fait avec la commune, notamment dans le cadre d'un contrat de quartier. Mais ici, je m'adresse au ministre, qui me répond que ce n'est pas encore réalisé. Et donc, je vous dis que cela doit être une priorité, parce que c'est le mécanisme plus efficace et il ne demande pas énormément de travail : juste, grosso modo, une négociation commerciale et peut-être quelques petits aménagements. Et cela, vous pouvez le réaliser, il ne faut pas tout renvoyer aux communes.

Concernant la mission n° 10, combien de places de stationnement de vélos sont-elles prévues dans les prochaines années ? Vous avez parlé de 1.515 places sécurisées aujourd'hui, ce qui est un bon chiffre, mais combien de places sont-elles prévues à l'avenir ?

Concernant la mission n° 11, si j'ai bien compris, votre description de la haute performance écologique, c'est uniquement de l'électrique ? Il n'y a pas de réflexion sur les hybrides ou l'hydrogène ?

[203]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je voudrais insister sur la nécessité de diligenter l'agence afin qu'elle réponde à ses priorités. Une évaluation doit être faite, mais ce sera pour la fin de l'année. Je n'ai pas envie d'attendre le changement éventuel en fin d'année. C'est une perte de temps. Cela fait des mois, voire des années, que nous perdons du temps à ce sujet. Ce n'est pas du tout un bon signal que nous envoyons au public. Cela ne correspond pas au degré d'exigence que la Région peut avoir à l'égard des communes. Les citoyens et les usagers de la route sont les premières victimes de l'inaction de l'agence dans le cadre de certaines politiques.

- *L'incident est clos.*

[207] **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 vertraging voor de trams van het Brabantnet".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,**

**betreffende "het uitstel van de realisatie van het Brabantnet".**

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het Brabantnet bestond initieel uit drie tramverbindingen in en rond Brussel en de luchthaven, namelijk een luchthaventram van Brussel-Noord naar de luchthaven, een tram naar Willebroek langs de A12 en een tram die de Ring volgt van Jette tot de luchthaven. Die laatste optie werd al een tijdje geleden vervangen door een zogenaamde trambus, die veel goedkoper is en ook veel minder infrastructuurwerken vereist. Het is de bedoeling dat die vanaf het voorjaar van 2019 zal rijden. De Ringtrambus zal de luchthaven via Vilvoorde met de Heizel verbinden en zou volgens onze informatie twee derde van het traject in eigen bedding kunnen afleggen.

Volgens het oorspronkelijke plan zouden de eerste trams van het Brabantnet in 2020 rijden. De Tijd rapporteerde echter dat de trams van Brussel-Noord naar de luchthaven en naar Willebroek heel wat vertraging oplopen, zelfs in die mate dat niemand nog durft te voorspellen wanneer ze er komen.

Het eerste knelpunt is de financiering. De luchthaventram kost ongeveer 100 miljoen euro. Voor de tram langs de A12 is 400 miljoen nodig. De Tijd schrijft dat de Vlaamse regering daar nog geen geld voor opzijgezet heeft.

Een tweede obstakel, nog steeds volgens De Tijd, is de sputterende samenwerking tussen Vlaanderen en Brussel. Beide trams moeten voor het laatste deel van het traject de tramsporen van de MIVB gebruiken. Het technisch overleg daarover verloopt blijkbaar goed, maar voor de samenwerking moet ook een politiek akkoord worden bereikt. Dat zou wat moeilijker liggen.

[213]

---

Door onenigheid tussen Vlaanderen en Brussel, onder meer over de vliegroutes, zou het overleg tussen uw kabinet en dat van uw Vlaamse collega lange tijd hebben stilgelegen.

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

Ik zeg alleen maar wat ik vernomen heb. Het staat u natuurlijk vrij om dat tegen te spreken.

Een vertegenwoordiger van het kabinet van Vlaams minister Weyts heeft ondertussen in De Tijd verklaard dat het werk van dat kabinet klaar is. Uw kabinet zou dan weer hebben laten weten dat het dossier nog wordt besproken.

De trams van het Brabantnet zouden heel wat wagens van het Brusselse wegennet kunnen halen. Daarom zou ik graag willen weten wat uw reactie is op wat De Tijd te melden had.

Wat is de stand van zaken van de drie verschillende lijnen van het Brabantnet op het Brusselse grondgebied? Zijn er nog obstakels? Kunt u ze toelichten? Kunt u het overleg met uw Vlaamse collega toelichten, evenals het overleg tussen de MIVB en De Lijn?

Komt het Brabantnet aan bod in het memorandum van overeenstemming? Vlaams minister Weyts verklaarde immers dat het memorandum voltooid is en dat hij samen met de Vlaamse minister-president overleg had gepleegd met u en minister-president Vervoort. Daarbij zou hij een schriftelijk akkoord hebben bereikt over de inhoud. Hij voegde daaraan toe dat er even voor het kerstreces nog sprake was om dat door de Vlaamse en Brusselse regeringen te laten behandelen, wat nog enige tijd zou vergen. Kunt u die verklaringen van de heer Weyts toelichten?

[215]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Op 6 maart jongstleden meldde De Tijd dat Vlaamse trams in de rand rond Brussel op zich zullen laten wachten. Dat is moeilijk te begrijpen, aangezien vandaag al iedereen op de Brusselse Ring stilstaat en er binnenkort grote werkzaamheden onder meer aan de Leopold II-tunnel zijn gepland. De Vlaamse en Brusselse regeringen moeten dringend vooruitdenken en in alternatieven voorzien. De deadline voor de trams in de rand rond Brussel was 2020. Het is letterlijk vijf voor twaalf.

Het overgrote deel van het verkeer van en naar de hoofdstad is woon-werkverkeer. Volgens de statistieken gaat het in de helft van de gevallen om een afstand van maximaal twaalf kilometer. Dat biedt enorme mogelijkheden voor performant openbaar vervoer, de fiets en de elektrische fiets. Hel

---

is bijgevolg onbegrijpelijk dat de investeringen in openbaar vervoer vertraging oplopen.

Mijnheer de minister, was u op de hoogte van de vertragingen?

Nog volgens de media zou het een en ander te wijten zijn aan onderhandelingen over de uitbreiding van de luchthaven. Klopt dat? Hoe komt het dat een mobiliteitsdossier, dat gunstig is voor Brusselaars en pendelaars, in dat soort onderhandelingen terechtkomt? Hoe heeft de Brusselse regering zich opgesteld in die onderhandelingen?

Ook al hebben we de drie bevoegde ministers al in commissie gehoord, ik vernam graag hoe ver het staat met het memorandum van overeenstemming inzake de verbreding van de Ring en de daaraan gekoppelde mobiliteitsdossiers, waarop wij al vier jaar wachten. Als ik de recente verklaring van de minister-president correct interpreteer, klopt de uitspraak van de heer Delva niet.

Wat is de nieuwe timing voor het Brabantnet? Wat betekent dat voor de aansluitingen met Brussel?

[217]

### *Samengevoegde bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het Vlaams Parlement boog zich op 15 maart 2018 over deze kwestie. Er werd bij die gelegenheid benadrukt dat de tekst van het memorandum of understanding klaar was en dat de Brusselse regering er zich nog dezelfde maand opnieuw over zou buigen.

Enkele weken geleden kwamen in deze commissie de werkzaamheden aan de Ring aan bod. De heer Kompany leverde toen een fors statement af in naam van het cdH. Hij verklaarde onomwonden dat zijn partij tegen de werkzaamheden aan de Ring gekant is. Uiteraard antwoordde hij niet op vragen van mijn kant over het standpunt dat het cdH inneemt tegenover Neo, de files, de problematiek van het fijnstof enzovoort.

Boekte de Brusselse regering sindsdien enige vooruitgang in het dossier van de werkzaamheden aan de Ring? Ook de tram valt onder deze noemer. Ik meen begrepen te hebben dat u in de eerste plaats wilt inzetten op de fiets- en traminfrastructuur, zodat zo veel mogelijk mensen daarvan gebruik kunnen maken met het oog op de start van de wegenwerken.

[221]

---

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Sinds de aanvang van de huidige regeerperiode lopen er bilaterale gesprekken tussen de Brusselse en de Vlaamse regeringen, elk vertegenwoordigd door de minister-president en de minister bevoegd voor Mobiliteit. Het klopt dat daarbij gesproken wordt over een memorandum of understanding en over diverse mobiliteitsdossiers waarvoor samenwerking tussen beide gewesten vereist of gewenst is. Het afsluiten van een memorandum of understanding is nog niet afgerond op het niveau van de regeringen.

Het dossier rond de tramverbindingen maakt alleszins geen knelpunt uit. Ik verwijs in dat verband naar het debat dat we voerden over het Ringdossier. De Brusselse minister-president heeft bij die gelegenheid duidelijk verklaard dat er over het tramdossier eigenlijk geen onenigheid bestaat tussen Vlaanderen en Brussel en dat er dan ook geen enkele reden is waarom dit dossier niet zou vooruitgaan, wat ik van harte hoop.

Ik heb ondertussen met mijn Vlaamse collega-minister van Mobiliteit afgesproken dat we voor grote projecten zullen samenwerken. Dat geldt ook voor dit tramproject.

De Vlaamse regering heeft in 2013 beslist om drie tramtracés te ontwikkelen om het openbaar vervoer te verbeteren en de regio rond de luchthaven beter te ontsluiten. Ikzelf was trouwens betrokken bij die beslissing als toenmalig lid van de Vlaamse regering. Een eerste tracé betreft de luchthaventram. Dat is de aansluiting op tram 62 aan de NAVO. Een tweede tracé behelst een tram naar Willebroek langs de A12. Een derde tracé gaat over de zogenaamde Ringtram, die een aansluiting is van de Heizelvlakte op het MIVB-netwerk.

De Vlaamse regering heeft op 25 november 2016 beslist tot de realisatie van een Ringtrambus als opstap naar een latere Ringtram. Daarom worden de busbanen en de haltes voor de Ringtrambus zo ontworpen dat op deze plaatsen op termijn de Ringtram kan worden ingevoerd.

[223]

In het voorjaar 2019 start het Vlaams Gewest met de exploitatie van de Ringtrambus. Begin 2019 worden er veertien moderne, ecologische en comfortabele trambussen aan De Lijn geleverd. Ze zullen worden in gebruik genomen nog voor de banen voor de Ringtrambus aangelegd zijn. Vanaf het voorjaar van 2019 worden de trambussen ingezet op buslijn 820, tussen Brussels Airport, Vilvoorde en Jette. Na onderling akkoord moet er op de Heizelvlakte een aansluiting komen met het MIVB-net.

Een echte tram zou de beste oplossing zijn geweest, maar we kunnen er natuurlijk niets op tegen hebben dat er in afwachting daarvan een Ringtrambus wordt ingezet. Ook die beschikt over een

grote capaciteit en moet beschouwd worden als een bus met een groot comfortniveau, waarvoor u trouwens in het verleden zelf nog hebt gepleit. Er moet daarvoor uitsluitend in busbanen voorzien worden en trambussen besteld worden en vanaf dan kan er onmiddellijk worden gereden. Bij een echte tram ligt het allemaal iets ingewikkelder en duurt het ook allemaal langer. De Ringtrambus is bovendien een goedkopere oplossing en dat zal ongetwijfeld ook een rol hebben gespeeld. De financiële situatie van de Vlaamse regering is, tussen de beslissing in 2013 en de aanvang van de uitvoering, immers fundamenteel gewijzigd en daarmee moet er ook rekening gehouden worden.

De Vlaamse regering schat de realisatie van de A12-tram op een periode van vijf jaar, de luchthaventram op een van drie jaar. Het spreekt voor zich dat de werkzaamheden pas kunnen starten na het doorlopen van de vergunningsprocedures en na een overeenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB. De Vlaamse regering legde recent het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de A12-tram definitief vast. Voor de luchthaventram werkt De Werkvennootschap de MER-procedure nog dit jaar af.

[225]

De volgende stap is de opmaak van de omgevingsvergunningen voor beide projecten. De aansluiting op het tramnet van de MIVB vereist wel nog een overeenkomst met het Brussels Gewest. Het Brussels Gewest zelf heeft vergunningsprocedures lopen in het kader van de tramlijnen 7, 3 en 9 op de Heizel.

Tijdens de besprekingen werd duidelijk gesteld dat voor tramlijn 62 de onderhoudskosten en de eenmalige infrastructuurkosten - die uitsluitend voor het Vlaams grondgebied relevant zijn, aangezien het tramtracé op Brussels grondgebied reeds bestaat - volledig ten laste vallen van het Vlaams Gewest. Het Brussels Gewest is echter bereid om de exploitatiekosten van tram 62 tot de luchthaven voor zijn rekening te nemen. Dat is niet meer dan logisch, aangezien het tracé van tram 62 voor het grootste deel op Brussels grondgebied ligt en dat het traject tot de luchthaven zonder meer een goede zaak is, zowel voor Brussel als voor de luchthaven.

Dit dossier vormt een treffende illustratie van een goede samenwerking tussen het Vlaams en het Brussels Gewest. In een klassieke 'oorlogsbenadering' zouden we in Brussel gezegd hebben dat Vlaanderen een gedeelte van de exploitatiekosten voor het deel tussen het NAVO-hoofdkwartier en de luchthaven op zich moet nemen, maar aan dat soort spelletjes weiger ik mee te doen.

De Heizel zal zich ontpoppen tot een echt knooppunt voor Vlaamse en Brusselse trams. Overstappen op de metro zal mogelijk zijn en hopelijk komt er daarnaast ook nog een overstapparking op Parking C.

Ongeacht of er met het Vlaams Gewest een globaal akkoord over alle mobiliteitsprojecten wordt gesloten, blijft het van essentieel belang dat we goed samenwerken en vooruitgang boeken met de

tramprojecten. Zowel Brussel als Vlaanderen is daartoe bereid.

[229]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Uit uw antwoord leid ik af dat de informatie die in de pers verscheen, eigenlijk niet klopt.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Die klopt maar voor een deel.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Afgaande op uw antwoorden is er geen probleem met de twee trams en de trambus. Wilt u die aangelegenheid dan loskoppelen van het memorandum van overeenstemming? U lijkt immers aan te geven dat dat memorandum wat vertraging oploopt en nogal moeilijk tot stand komt, maar dat we desondanks vorderingen moeten maken met de drie trams. Daar zijn geen problemen mee.

U zegt dat de aanleg van de ene tramlijn drie jaar in beslag zal nemen, terwijl dat voor de andere vijf jaar zal duren. De startdatum is natuurlijk afhankelijk van de afgifte van de vergunningen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Neen, die is afhankelijk van het tijdstip waarop de vergunningen werden aangevraagd. Er moeten zelfs nog milieueffectenrapporten (MER) worden opgesteld, dus op dit moment hangen we af van Vlaanderen. Ik vraag alleen maar dat Vlaanderen opschiet.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U doet daarvoor dus een formele oproep tot Vlaanderen?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik ben daarover heel duidelijk, want het is niet alleen in het belang van het Brussels Gewest dat die tramlijnen er zo snel mogelijk komen, maar ook in dat van Vlaanderen. Dit is een mooi voorbeeld van een win-winsituatie voor beide gewesten. Ik hoop dan ook dat we snel vooruitgang kunnen boeken en ik zal er bij de Brusselse instellingen, zoals de MIVB en Brussel Mobiliteit, nogmaals op aandringen dat een goede samenwerking vereist is, maar op dit moment staat Vlaanderen aan het roer.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Aanvankelijk was het de bedoeling dat de vergunningen in 2017 zouden worden uitgereikt.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Vraagt u maar eens aan Vlaams minister Hilde Crevits hoe de begrotingsbesprekingen in de Vlaamse regering verlopen. Volgens mij is het een kwestie van geld.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het uitreiken van een vergunning is op zich is toch niet zo duur?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Neen, maar als je het geld niet hebt, is dat niet zinvol.

[245]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- In de Vlaamse begroting werd er dit jaar geen geld voor uitgetrokken. We moeten er dan ook niet op rekenen dat er dit jaar nog erg veel vooruitgang wordt geboekt.

Ik ben blij dat het Brussels Gewest zeer duidelijk het engagement aangaat: als het Brabantnet er komt, zal het gewest er alles aan doen om de zaken snel te laten vorderen. Ik denk dat de invoering van het Brabantnet een win-winsituatie is, die we ook zo moeten benaderen.

Ik blijft sceptisch over de Ringtram. Ik ben blij dat er in afwachting een trambus komt, maar ik hoop dat het geen definitieve oplossing wordt om iedereen te sussen. Een trambus heeft uiteindelijk heel wat minder capaciteit dan een volwaardige tram. Ik hoop ook dat de eigen bedding voor de Ringtrambus er heel snel komt. Daar zal ook van afhangen of de maatregel goed werkt.

Ik wil u vragen om de voorbereidende werken voor de aansluitingen binnen Brussel te laten vorderen, zodat zodra de trams van het Brabantnet er komen, ze meteen kunnen aansluiten op het Brusselse net zonder nogmaals vertraging op te lopen.

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- Wanneer zal de volgende bespreking van het memorandum van overeenstemming door de Brusselse regering plaatsvinden? Staat dat al op de agenda?

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

U hebt geen zicht op de agenda van de Brusselse regering? Vertrouwt u op een goede afloop?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik ben altijd optimistisch.

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- - Zijn er voor de trambus die de Ringtram voorlopig zal vervangen infrastructurele ingrepen nodig in Brussel? Dat is namelijk momenteel de meest dringende maatregel.

[253]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Daarvoor moeten afspraken worden gemaakt over de werkzaamheden op de Heizel.

*(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)*

*- De incidenten zijn gesloten.*

[259]

## MONDELINGE VRAGEN

**Mevrouw de voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW HANNELORE GOEMAN

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

**betreffende "de gegarandeerde zitplaatsen aan zwangere vrouwen in het openbaar vervoer".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Goeman heeft het woord.

**Mevrouw Hannelore Goeman (sp.a).**- Ik ontmoet wel vaker zwangere vrouwen. Uit hun verhalen begrijp ik dat velen onder hen problemen ondervinden op het openbaar vervoer. Er zijn vaak geen

zitplaatsen en het is niet evident om recht te staan in de bus, tram of metro wanneer je zwanger bent. De andere gebruikers zien ook niet altijd dat iemand zwanger is. Of, erger, ze merken het wel, maar ze staan niet spontaan recht of ze weigeren zelfs hun zitplaats af te staan.

Zwangere vrouwen zullen dan ook vaker het openbaar vervoer mijden en opteren voor andere vervoersmiddelen, in het ergste geval de auto. Sommige vrouwen stoppen dan weer vroeger met werken, enkel en alleen omdat het traject naar het werk hun te zwaar valt.

Indien we willen dat het openbaar vervoer zoveel mogelijk gebruikt wordt door zoveel mogelijk Brusselaars, zijn toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid cruciaal, niet alleen voor zwangere vrouwen, maar ook voor personen met een beperking en bij uitbreiding voor iedereen. Een minimum aan comfort betekent dat zij op zijn minst kunnen rekenen op een zitplaats. Dat vermijdt heel wat stress en leidt ertoe dat zij gebruik zullen blijven maken van het openbaar vervoer.

Op welke manier wordt er vandaag gecommuniceerd over voorbehouden plaatsen voor zwangere vrouwen en voor personen met een beperking?

Op welke manier worden vrouwen en personen met een beperking betrokken bij de ontwikkeling van gebruiksvriendelijk openbaar vervoer?

Ziet u mogelijkheden om de huidige situatie te verbeteren?

[265]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Reizigers worden er in de voertuigen van de MIVB via pictogrammen toe aangespoord om hun plaats af te staan aan zwangere vrouwen en aan personen met een beperkte mobiliteit, zoals ouderen en mensen die niet goed ter been zijn. De zitplaatsen waarop de pictogrammen betrekking hebben, bevinden zich veelal vooraan in het voertuig of dicht bij de deuren.

Bij de liften in stations krijgen gebruikers de boodschap dat ze voorrang moeten verlenen aan personen met een beperkte mobiliteit, waaronder ook moeders met kinderwagens en reizigers met koffers.

De MIVB voert elk jaar een campagne rond hoffelijkheid op het openbaar vervoer. De recentste campagne kreeg als slogan 'Be a top traveller' mee. De MIVB voerde die in de zomer van vorig jaar tijdens de Week van de Mobiliteit. De campagne gebruikte daarbij een specifiek beeld van een

---

zwangere vrouw, vergezeld van de vraag om je plaats af te staan. De MIVB voerde die campagne op het hele Brusselse grondgebied en zal ze dit jaar herhalen.

Er vond geen overleg plaats met de Ligue des familles, de Franstalige tegenhanger van de Gezinsbond, maar ik heb die instantie wel voorgesteld om deel te nemen aan het structurele overleg over personen met een beperkte mobiliteit.

De MIVB analyseert momenteel de doeltreffendheid van een aantal maatregelen die buitenlandse vervoersmaatschappijen hebben genomen om het comfort van specifieke doelgroepen op het openbaar vervoer te verbeteren. Het gaat daarbij dan bijvoorbeeld om zwangere vrouwen. Ze wil nagaan of dergelijke maatregelen ook in Brussel nuttig zouden kunnen zijn.

Het is echter vooral een kwestie van hoffelijkheid en van assertiviteit. Reizigers moeten zelf durven vragen of iemand zijn plaats wil afstaan. Als reiziger zie ikzelf maar zeer zelden iemand weigeren om op die vraag in te gaan. Mensen staan trouwens geregeld spontaan recht om hun zitplaats aan iemand af te staan.

[267]

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Goeman heeft het woord.

**Mevrouw Hannelore Goeman (sp.a).**- Ik stelde deze vraag op de eerste plaats naar aanleiding van de getuigenis van een aantal vriendinnen dat sommige reizigers geweigerd hadden om hun zitplaats af te staan.

Die campagnes zijn sowieso een zeer goede zaak. Het is goed dat er overleg gepleegd wordt met organisaties die personen met een beperking vertegenwoordigen en met de Gezinsbond om na te gaan wat er beter kan.

Er hangen inderdaad pictogrammen in de bussen, de trams en de metro's, maar die zijn niet altijd duidelijk. In de nieuwe bussen wordt er wel heel duidelijk op de grond aangegeven waar men de kinderwagen kan plaatsen. Ik neem aan dat dit dan ook voorbehouden plaatsen voor zwangere vrouwen zijn. Bij de TEC en De Lijn worden er zitplaatsen voorbehouden voor ouderen, zwangere vrouwen en personen met een beperking. Ik heb de indruk dat alvast de pictogrammen op de metro niet volstaan om reizigers op de voorbehouden plaatsen opmerkzaam te maken.

Ik ben dan ook blij dat men nagaat hoe het probleem in het buitenland wordt aangepakt en of er extra maatregelen genomen kunnen worden om een zitplaats op het openbaar vervoer te garanderen voor senioren, zwangere vrouwen en personen met een beperking.

- *Het incident is gesloten.*

[271]

## 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 refus de la commune d'Ixelles de délivrer le permis pour le chantier de la STIB avenue de la Forêt et le refus de cette dernière de rétablir le service des trams".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- J'avais introduit ma question le 2 mars. Nous sommes le 23 avril. Je vais donc tenter de l'adapter quelque peu à la réalité afin qu'elle ne perde pas tout son sens.

Début mars, la STIB devait entamer un chantier de rénovation des rails, avenue de la Forêt à Ixelles. Ce chantier prévu pour neuf mois impliquait de fortes perturbations sur les deux lignes de transport public passant par là : celles du tram 94 et du bus 41. La commune a manifestement refusé de délivrer le permis de chantier estimant que la concomitance avec d'autres chantiers, dont notamment le chantier Roosevelt à peu près au même endroit et qui rabat le trafic sur les voies concernées, aurait de trop fortes conséquences.

Le chantier a été entamé, mais il y a eu un petit problème avec la commune : la ligne de bus 41, dont la déviation avait été annoncée, a subitement vu sa déviation annulée. Les panneaux qui étaient apparus pour annoncer la déviation ont été retirés. Que s'est-il passé ? Comment est-ce possible qu'in extremis, au moment où le chantier doit commencer, se pose ce type de problème ?

La bourgmestre a confirmé en conseil communal qu'il y avait bien eu un problème. La commune s'est-elle soudain réveillée et un arrangement sur le chantier a-t-il alors dû être conclu ? Le cas échéant, je m'inquiète qu'on n'ait pas anticipé les problèmes étant donné les autres chantiers du périmètre. La commune avait-elle bien prévu en amont qu'il y aurait un problème ? Est-ce uniquement face à la menace de suspension de permis de chantier que des aménagements ont été convenus ?

La situation m'inquiète parce que ceux qui paient le plus, ce ne sont pas les automobilistes, ce sont les usagers de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) et la STIB elle-même. On

sait combien lui coûte une déviation. Face à des délais ahurissants comme neuf mois de perturbation ininterrompue, après de nombreux épisodes sur des lignes qui ne sont quand même pas insignifiantes, il est insensé, selon moi, de se retrouver confronté à ce type de situation dans notre Région.

[275]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les communes touchées par ce chantier de renouvellement des voies de tram fortement usées se sont effectivement interrogées à propos de la compatibilité de celui-ci avec les autres chantiers en cours dans la zone, à savoir l'aménagement des pistes cyclables et des trottoirs de l'avenue Franklin Roosevelt, la rénovation des trottoirs de l'avenue du Derby par la commune et le chantier de réaménagement du boulevard Général Jacques.

Une réunion de coordination entre Bruxelles Mobilité, la STIB et les communes a permis de rassurer les uns et les autres quant aux mesures prises pour assurer cette comptabilité entre chantiers et garantir l'accessibilité des riverains et des commerces.

L'assurance a été donnée et l'engagement a été pris par la STIB de ne pas entamer sa part de travaux avant que le chantier de l'avenue Roosevelt soit suffisamment avancé pour que le trafic puisse passer sans encombre au carrefour de l'avenue du Brésil. Tous les accords pour démarrer ce chantier ont bien été donnés. L'organisation du chantier assure la capacité normale de l'axe Roosevelt.

La STIB a interrompu le passage des trams, qu'elle a remplacés par des bus navettes, avec l'accord formel des deux communes concernées. Les trams 94 sont remplacés par des T-bus entre les arrêts Marie-José et Coccinelles. Il n'est en effet plus question, pour des raisons de sécurité, de poursuivre l'exploitation des trams, trop usés, sur ce tronçon. Un accord a également été trouvé avec la commune d'Ixelles pour relocaliser le terminus des bus navettes à un endroit qui ne pénalise plus les commerçants du square Marie-José.

Le chantier n'a finalement été retardé que par la période de gel intense que nous avons connue en février. Dès lors, sauf imprévu, la durée du chantier sera respectée. La phase 1, qui concerne Vivaqua, a démarré le 19 février et se poursuivra jusqu'au mois de juin 2018. Ensuite, la STIB débutera les travaux de renouvellement de ses voies et de réaménagement de façade à façade. Cette phase est conditionnée au fait que les carrefours avec la chaussée de La Hulpe et avec l'avenue du Brésil soient totalement libérés du chantier de Bruxelles Mobilité à l'avenue Roosevelt.

La remise en service du tram est prévue le 3 novembre 2018. Cela n'était pas possible plus tôt, vu le risque élevé de déraillement des trams à cet endroit.

[277]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je regrette que nous n'ayons pu anticiper et coordonner les chantiers.

Selon vous, l'avenue Franklin Roosevelt dispose d'une capacité suffisante. C'est peut-être le cas pour les voitures, mais il n'en va pas de même pour les navettes de bus. Les bus et les trams sont pénalisés et se retrouvent coincés dans des embouteillages sur des itinéraires de déviation des voitures.

Pour ce qui est de la relocalisation du terminus demandée par la commune, auparavant, une navette attendait les usagers du tram. Désormais, les usagers doivent attendre l'arrivée de la navette. Une fois de plus, nous n'avons pas anticipé les choses. Je veux bien qu'on pratique la langue de bois, mais j'ai reçu des échos concordants tant du côté de la commune que de celui de la STIB : la menace de suspension de l'exécution du chantier a été très sérieuse à un moment donné. Il ne manquait plus que cela !

J'espère que le chantier de l'avenue Franklin Roosevelt avancera comme prévu. Nous en reparlerons certainement. C'était une bonne chose de le préciser dans l'ordonnance relative aux chantiers en voirie. Le transport en commun passe toujours au second plan.

- *L'incident est clos.*

[281] [297]

## **QUESTION ORALE DE M. MICHAËL VOSSAERT**

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

**concernant "le plan de circulation autour de la Basilique de Koekelberg".**

## **QUESTION ORALE JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,**

**concernant "les aménagements durant les travaux autour de la Basilique de Koekelberg".**

**Mme la présidente.**- À la demande des auteurs, les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

[307]

[309]

## **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 niet medewerking van de MIVB aan de herdenking van de aanslagen van  
22 maart 2016".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ook al is mijn vraag intussen deels achterhaald, toch hoop ik nog enige verduidelijking te krijgen.

Enkele slachtoffers van de aanslagen van 22 maart 2016, hun familie en vrienden, verenigd in Life4Brussels, beklagden begin maart zich erover dat de MIVB niet zou meewerken aan de herdenking. De openbaarvervoersmaatschappij was kennelijk van plan om zelf een klein herdenkingsevenement te houden op 21 maart in het metrostation Maalbeek, in aanwezigheid van de directie en een delegatie van het personeel zonder de slachtoffers van de aanslagen. Daarmee kregen zij de indruk dat de MIVB de gebeurtenissen liever wil vergeten dan gedenken. Het getuigt, aldus de betrokkenen, nog maar eens van een groot gebrek aan empathie bij de overheden.

Overigens is het niet de enige slachtoffervereniging die klaagt over de houding van overheden of verzekeringsmaatschappijen. Het is in ons land blijkbaar moeilijk om op een volwassen en meelevende manier met slachtoffers om te gaan.

Klopt het dat de MIVB een herdenking van de aanslagen van 22 maart 2016 plande zonder de slachtoffers erbij te betrekken? Waarom heeft de directie van de MIVB dat beslist? Had u weet van die beslissing? Hoe stond u tegenover de aanpak van de MIVB?

Wat kunnen de diensten die onder uw bevoegdheid vallen, meer doen om de slachtoffers van de aanslagen te helpen? Heeft de MIVB uiteindelijk haar werkwijze aangepast of niet?

[313] [321]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik hoop u er wellicht niet op te wijzen dat de MIVB wel degelijk op 22 maart een eerbetoon hield en nooit weigerde om de slachtoffers daarbij te betrekken.

De maatschappij wil het voor alle slachtoffers, personeelsleden en reizigers mogelijk maken om de tragische gebeurtenissen te herdenken met respect voor eenieders gevoeligheden. De MIVB stemde haar eerbetoon af met de Kanselarij van de Eerste Minister, die de slachtofferverenigingen en de vertegenwoordigers van Brussels Airport heeft ontmoet.

Op maandag 5 maart werd de informatie over de initiatieven die de luchthaven, de MIVB en de Kanselarij organiseerden, verstuurd naar de slachtoffers en de verenigingen en die gaven hun goedkeuring voor de inhoud. Ze waren er dus van op de hoogte dat er om 09.11 uur op de mezzanine van metrostation Maalbeek een minuut stilte zou worden gehouden, die ik overigens heb bijgewoond, en dat er officieel bloemen zouden worden neergelegd in aanwezigheid van de slachtoffers die dat wensten.

Van 8.30 uur tot 13.00 uur konden de slachtoffers die dat wilden, terecht in een nabijgelegen ontvangstruimte, waar ze samen konden komen om hun rouw te delen zonder aanwezigheid van de pers. Metrostation Maalbeek werd met bloemen versierd en de voornamen van de slachtoffers van 22 maart werden geafficheerd op de reclameborden. De hele ochtend was er aangepaste muziek. De media werd verzocht het metrostation niet te betreden tussen 10.30 uur en 13.00 uur wegens de intimiteit.

De MIVB was zelf ook slachtoffer van de aanslagen en stond dus altijd dicht bij de slachtoffers. Haar aanpak getuigde steeds van empathie. Daarom betreunde ze de mededeling van sommige slachtoffers, die commotie veroorzaakte.

De MIVB heeft heel snel de zaken in een juist daglicht gesteld, terwijl V-Europe, de andere slachtoffervereniging, die heel wat leden telt, afstand nam van de persmededeling van Life4Brussels door haar goede samenwerking met de MIVB te beklemtonen. Bovendien vond de herdenking plaats in alle sereniteit en met alle respect voor de slachtoffers en hun familie.

Tot slot betreur ik dergelijke incidenten. Snel verspreide informatie is niet altijd de juiste.

- *Het incident is gesloten.*

[325]

## QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la proportion des femmes travaillant au sein de la STIB".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Les derniers chiffres sur le pourcentage de femmes travaillant à la STIB font état d'une amélioration. Il dépasse désormais le seuil de 10%. Néanmoins, si la situation s'améliore, on ne peut pas dire qu'on approche d'une proportion satisfaisante et le rythme de progression reste malgré tout très lent au regard de l'ampleur du défi. La parité n'est pas pour demain !

Dans ses message de recrutement, la STIB représente régulièrement les femmes aux postes de conduite, qui constituent une part importante de l'emploi dans la société. De même, des formations ont été proposées pour permettre à des femmes d'accéder à des postes techniques. C'est une initiative importante, tant pour faire sauter les préjugés qui mènent de nombreuses femmes à renoncer à certains emplois sous prétexte qu'ils ne sont pas pour elles, que pour leur ouvrir réellement l'accès à ces postes. En outre, cela contribue à faire admettre à tous qu'elles sont parfaitement légitimes dans n'importe quel type d'emploi. Ce n'est sans doute pas inutile dans certains services, si j'en crois les informations qui me sont parvenues sur des incidents survenus au sein du service de sécurité.

[329]

Par contre, nous connaissons un autre frein à l'emploi des femmes : la combinaison avec les charges de famille. Malheureusement, celles-ci reposent trop souvent sur leurs seules épaules, soit en raison d'un manque d'investissement du compagnon, soit parce qu'il s'agit de femmes vivant seules avec leurs enfants. Or, une bonne partie des emplois à la STIB impliquent des horaires variables.

C'est pourquoi je souhaiterais savoir si des initiatives visant à résoudre ces problèmes pratiques sont également étudiées. Je pense, par exemple, à une crèche d'entreprise ou à un service de garderie pour les plus petits, à l'instar de ce que notre commission a pu découvrir au sein d'une société de transport public en Allemagne lors d'un voyage d'étude effectué durant la législature précédente.

---

Enfin, vu l'évolution de l'actualité depuis le dépôt de cette question orale, je souhaiterais en savoir plus sur cette fameuse "prime à la femme" lors du recrutement.

[331]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Comme je l'ai déjà dit par le passé, la STIB mène de nombreuses actions afin d'augmenter la représentation des femmes au sein de l'entreprise : campagnes de recrutement, promotion et sélection orientées vers les femmes comme public cible, collaboration avec des écoles techniques et professionnelles pour augmenter le nombre de femmes techniciens au sein de la STIB, etc.

Ces mesures portent doucement leurs fruits, puisque la STIB a enfin dépassé - même si nous visons beaucoup plus haut - la proportion de 10% de femmes au sein de son personnel. La STIB entend poursuivre ses actions - et devra le faire, puisque ce sera explicitement indiqué dans le nouveau contrat de gestion - pour recruter du personnel féminin dans toutes les fonctions et à tous les niveaux.

Fin 2017, le comité de direction de la STIB a validé sa stratégie en matière de diversité pour les années 2017-2021. Cette dernière poursuit son parcours d'information et de concertation auprès des partenaires sociaux. Ce plan stratégique vise à accompagner et à soutenir la diversité sous toutes ses formes, y compris de genre. C'est pourquoi il a fixé comme premier objectif de promouvoir l'emploi féminin au sein de la STIB, avec pour ambition d'atteindre un taux de 12,5% à l'horizon 2021. L'objectif stratégique sera fixé dans le nouveau contrat de gestion de la STIB.

La question des horaires variables et de la conciliation entre vie privée et vie professionnelle concerne tous les collaborateurs, et plus particulièrement les familles monoparentales. Elle ne touche donc pas uniquement les femmes, mais les concerne plus particulièrement, vu l'organisation de notre société.

Il a été explicitement demandé à la STIB d'œuvrer à l'amélioration de l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle pour tous via différentes mesures : extension de la possibilité de télétravail occasionnel, extension du bureau satellite dans les lieux de travail périphériques, possibilité d'adapter certains contrats de travail en horaires réduits (quatre cinquièmes et mi-temps).

J'ai demandé une étude de faisabilité - actuellement en cours - concernant la création de crèches in situ à horaires classiques et décalés. Une autre étude examine la possibilité de créer une application sur smartphone permettant la recherche de baby-sitters dans un réseau de confiance.

[333]

Madame Delforge, j'ai organisé de nombreuses réunions avec les femmes qui travaillent à la STIB. J'y ai moi-même pris part afin d'entendre ce qu'elles avaient à dire. La direction de la STIB y était également présente afin de cerner au mieux les problèmes. Quant à savoir si des réglementations spécifiques sont ou non nécessaires, force est de constater que la réponse ne fait pas l'unanimité du côté des femmes.

La possibilité de disposer de toilettes ou de locaux de repos séparés sont autant de questions pratiques qui ont été soulevées au cours de ces échanges. Certaines femmes réclament un quatre cinquièmes, voire un mi-temps, d'autres pas. Des demandes très individuelles sont parfois exprimées et il faut pouvoir y répondre. Il reste encore clairement un travail à fournir en la matière. C'est pourquoi, dans le cadre du contrat de gestion, nous prêterons attention à cette problématique, mais sachez qu'entre-temps, la STIB y est suffisamment sensibilisée.

[335]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Apparemment, je n'en saurai toujours pas plus sur la "prime à la femme". Néanmoins, je me réjouis que nous nous attaquions enfin à des pistes comme les garderies et la crèche d'entreprise.

Vous avez beau dire qu'il s'agit d'un choix individuel, la question des emplois à temps partiel pour concilier vie familiale et vie professionnelle est un piège. Beaucoup de femmes demandent à travailler à temps partiel parce qu'elles n'ont pas d'autre solution. Elles viennent gonfler ensuite les chiffres de la pauvreté le jour où elles prennent leur pension ou lorsqu'elles se retrouvent en situation de famille monoparentale.

Personnellement, j'insiste donc pour que le travail à temps partiel ne soit pas présenté comme la solution pour que les femmes accèdent à un emploi. Nous devons faire en sorte qu'elles puissent accéder à une vie professionnelle complète en levant les obstacles qui les en empêchent.

- *L'incident est clos.*

[339]

## **QUESTION ORALE 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 "les lieux culturels, la mobilité et la signalisation".**

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Persoons.

**Mme Caroline Persoons (DéFI).**- Ce sujet est très rarement abordé sous l'angle du lien entre les lieux culturels, la mobilité et la signalisation. En effet, notre Région compte un très grand nombre d'institutions culturelles, dont de très beaux théâtres. Certains centres culturels, salles de spectacle ou théâtres sont situés dans des quartiers où les possibilités de parking sont limitées. Inciter les Bruxellois et les spectateurs venant de l'extérieur de la Région à utiliser les transports en commun serait donc très positif, tant pour les habitants de ces quartiers que pour la qualité de l'air.

Je souhaiterais interroger le ministre sur les collaborations qui existent entre la STIB et les institutions culturelles ou les institutions de diffusion culturelle. Pour avoir rencontré plusieurs directeurs de théâtre, je sais que ceux-ci seraient intéressés par une telle collaboration en intégrant, par exemple, la possibilité de se rendre au spectacle réservé, gratuitement ou à tarif réduit en transport en commun. Des mesures sont-elles prises en ce sens ?

[343]

Par ailleurs, comment les lieux de diffusion culturelle sont-ils pris en considération pour déterminer le trajet des bus et le nouveau plan de la STIB ? Cette prise en considération de la localisation des théâtres et centres culturels doit évidemment aller de pair avec une meilleure signalisation de ces lieux depuis les arrêts de transport en commun les plus proches. À titre d'exemple, le théâtre des Martyrs ou le théâtre de la Montagne magique sont mal indiqués lorsqu'on circule dans le quartier de la place des Martyrs. Par contre, le Centre de la bande dessinée, lui, bénéficie d'un bon fléchage.

Comment la Région bruxelloise et les communes gèrent-elles cette signalisation des lieux culturels ? Comment s'opère la coordination avec la STIB ? Qui est le relais de ces lieux culturels en matière de mobilité ?

[345]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- En ce qui concerne les collaborations entre la STIB et les institutions

---

culturelles ou les institutions de diffusion culturelle, la STIB a conclu des conventions visant à promouvoir l'usage des transports en commun pour se rendre sur les lieux de spectacle à l'aide de l'Event Pass. Ces accords concernent les partenaires suivants :

- visit.brussels, pour le Seafood et Labelexpo ;
- l'asbl Zig Zag, qui organise le festival Couleur Café ;
- l'Ancienne Belgique, avec le Sportpaleis, Forest National et le KVS.

Dans le prochain contrat de gestion entre la Région et la STIB, nous allons créer un nouveau cadre concernant la participation de la STIB à la vie urbaine et la collaboration avec les acteurs culturels et les organisateurs. Ces conventions se concluent à la demande des partenaires.

Il convient de souligner un problème pratique, qui concerne la lecture des cartes de voyage. Aujourd'hui, celle-ci s'effectue au moyen d'une puce électronique, ce qui ne permet pas de la coupler avec la carte d'accès à un événement. D'ici deux ans, nous allons passer à des codes-barres, de sorte que le ticket de l'événement pourra être utilisé pour ouvrir les portes du métro. Cette particularité sera propre à Bruxelles. L'utilisation d'un code-barres unique pour l'accès à un événement et aux transports en commun facilitera les choses.

Cela ne veut pas dire que nous voulons que la STIB travaille davantage avec les organisations culturelles. C'est d'ailleurs prévu dans la nouvelle version du contrat de gestion, qui est en cours de préparation.

[347]

Dans la confection de son plan directeur pour les bus et pour son réseau actuel, la STIB prend en considération les zones d'habitation et les zones d'emploi, ainsi que les équipements culturels et commerciaux. Une analyse globale des déplacements a été effectuée. Elle a été suivie d'une consultation des communes et des habitants de la Région.

Dans la signalétique directionnelle des stations de métro, les lieux culturels principaux sont indiqués lorsqu'ils sont situés dans l'environnement immédiat de la station. Les plans de quartier dans les stations et aux arrêts indiquent également les lieux culturels de manière plus exhaustive et dans un périmètre plus large.

C'est la Ville de Bruxelles qui est responsable du fléchage autour de la place des Martyrs.

*(Remarques de Mme Persoons)*

Cet endroit est situé dans le Pentagone et vous savez que je siège désormais dans l'opposition à la Ville de Bruxelles.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Vous avez ouvert les yeux !

*(Sourires)*

Toute institution culturelle peut introduire une demande de fléchage auprès de Bruxelles Mobilité. Il existe une procédure à cet effet. Sont concernés les centres commerciaux, culturels ou sportifs, les lieux historiques et les hôpitaux. Le fléchage peut être réalisé sur deux itinéraires au départ d'une route de transit et à une distance maximale de deux kilomètres par rapport au lieu de destination. Dans certains cas, nous signalons plus de deux itinéraires au départ de plusieurs routes de transit. La forme, la couleur et le contenu sont réalisés conformément au Code de la route.

En général, nous ne refusons pas les demandes qui entrent dans la catégorie figurant dans le code des gestionnaires. Les magasins et les restaurants ne sont pas signalés, sauf exceptionnellement, comme par exemple, IKEA.

Mon administration et moi-même sommes responsables de la gestion de la signalisation sur les voiries régionales. Votre question porte sur un cas concret. Je vous invite donc à transmettre la demande à Bruxelles Mobilité, qui examinera, conjointement avec les services de la Ville de Bruxelles, une solution pour un fléchage à partir de la Petite ceinture.

[351] - *L'incident est clos.*

[353] [355]

## **QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY**

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

**concernant "l'état d'avancement de l'automatisation du métro".**

## **QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN**

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

**concernant "le soutien à l'autopartage".**

**Mme la présidente.**- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

[361]

## **INTERPELLATIES**

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

### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

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

**betreffende "de stand van zaken omtrent de gemeentelijke parkeeractieplannen in het kader van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)".**

### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

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

**betreffende "de lijst van zwarte verkeerspunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De interpellaties worden naar een volgende vergadering verschoven.

[369]

## **MONDELINGE VRAGEN**

**Mevrouw de voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### **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 evaluatie van autodelen via free floating".**

### **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 "het verplicht melden van het schrappen van parkeerplaatsen aan het  
Parkeeragentschap".**

### **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 oprichting van Mobipunten in Brussel".**

### **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".**

[379]

### **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**concernant "l'état de vétusté de certains bus articulés".**

### **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

**concernant "l'évaluation des rues cyclables et l'extension du dispositif à des artères supplémentaires".**

### **QUESTION ORALE DE M. MICHAËL VOSSAERT**

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

**concernant "l'installation de potelets sur la chaussée de Gand".**

[385]

### **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 inrichting van groene verbindingen en fiets- en voetgangersvoorzieningen langsheen treinsporen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

[387]

### **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".**

[389]

### **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 verdere ticket- en tariefintegratie tussen de verschillende openbare vervoersmaatschappijen".**

[391]

### **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 fietspaden op de Kleine Ring".**

[393]

### **QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE**

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

**PUBLICS,**

**concernant "la fraude aux pierres bleues et les éventuels cas concernant des chantiers de la Région bruxelloise".**

[395]

**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 intoxications au CO et les odeurs de mazout relevées dans certains bus de la STIB".**

[397]

**QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

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

**concernant "l'adaptation de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et la stratégie conséquente en matière de politique CNG".**

[399]

**QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

**ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA**

**RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA  
QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,**

**concernant "les dispositifs de traitement de l'air utilisés dans les tunnels".**

**Mme la présidente.**- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

[403]