

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR

BELAST MET DE OPENBARE WERKEN EN DE MOBILITEIT

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ

VERGADERING VAN MAANDAG 21 JANUARI 2019

RÉUNION DU LUNDI 21 JANVIER 2019

VOORLOPIG VERSLAG

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

COMPTE RENDU PROVISOIRE

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

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

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "la finalisation des chantiers prévus sur le parcours du Tour de France 2019 à Bruxelles".

[107]

Mme la présidente.- En l'absence de M. Maingain, excusé, la question orale sera lue par M. Vossaert.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Après avoir appris que le prochain Tour de France passerait par notre Région, nous avons exprimé, en commission le 5 mars 2018, notre inquiétude sur l'état des routes empruntées par les coureurs et le nombre de chantiers en cours sur leur itinéraire. La deuxième étape devrait, en effet, passer par l'avenue de Tervueren, le boulevard Général Jacques et le boulevard Reyers, avant de rejoindre la rue Van Praet pour arriver à l'emblématique Atomium.

Lors de la précédente commission, nous avons abordé les chantiers toujours en cours à l'avenue Roosevelt, au boulevard Général Jacques et au boulevard Reyers. Vous nous avez assuré qu'ils seraient tous achevés d'ici le Tour de France. Néanmoins, sur le site de Bruxelles Mobilité, consulté le 3 décembre, il est annoncé que les tunnels Reyers seraient en travaux jusqu'en juin 2019. Compte tenu de la lenteur des travaux et de l'habitude de ne pas respecter les délais, on est en droit de se demander si ce chantier sera effectivement terminé au début juillet 2019.

En outre, toujours selon les informations disponibles sur le site, les travaux du boulevard Lambermont ne s'achèveront officiellement qu'en novembre 2019. L'accès sera donc impossible aux cyclistes alors que ce boulevard est la liaison qui devrait les mener à l'Atomium.

[111]

Enfin, nous avons également évoqué la possibilité d'entamer des travaux de voirie complémentaires afin d'éviter d'autres accidents tels que ceux survenus lors du BXL Tour.

Faisant suite à ces considérations, nous aimerions savoir où en sont les travaux des tunnels Reyers. Les délais convenus sont-ils respectés ? Disposez-vous de garanties suffisantes quant à la finalisation de ces chantiers ?

D'ici au départ du Tour de France, sachant que les travaux sur le boulevard Lambermont ne

s'achèveront qu'en juillet 2019, quelles solutions suggérez-vous pour les coureurs ?

Enfin, s'agissant des travaux de voirie complémentaires, en ce compris l'enlèvement des obstacles, avez-vous déjà entrepris des démarches, sachant que les rues de Bruxelles sont truffées de travaux de voirie inachevés ?

Envisagez-vous d'infliger des pénalités de retard afin de vous assurer que les rues de Bruxelles pourront accueillir les coureurs du Tour de France ?

[113]

(M. Jamal Ikazban, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. Pascal Smet, ministre.- Nous connaissons à présent tous les éléments relatifs au Tour de France. Des groupes de travail réunissant mon cabinet, Brussels Major Events (BME), visit.brussels, la Ville de Bruxelles et la Région ont été créés afin de répondre aux exigences du Tour de France et de faire face aux répercussions pour la Région. Une réunion est d'ailleurs en cours sur la question.

En ce qui concerne les tunnels, les échéanciers prévoient en effet une ouverture au plus tard au mois de juin 2019. Sauf problèmes météorologiques qui pourraient retarder le bétonnage, le calendrier pour l'ouverture de trois des quatre tunnels du complexe Reyers respecte les délais, à savoir mars 2019. Pour le tunnel E40-Montgomery, en revanche, le délai est fixé à la fin mai. Toutefois, étant donné que le Tour de France passera à Bruxelles le premier week-end de juillet, la marge reste suffisante pour assurer la finalisation de ces travaux dans les temps.

Le boulevard Lambermont n'est pas en travaux et ne le sera pas avant le passage du Tour de France.

Quant au réaménagement du boulevard Reyers, les aménagements provisoires en surface seront bientôt réalisés et respecteront les demandes du Tour de France. Ce n'est qu'après le passage du Tour de France que les travaux liés aux impétrants débiteront et que les aménagements définitifs seront exécutés. La Commission de coordination des chantiers dispose de tous les renseignements à ce sujet.

Par ailleurs, nous réaliserons le dernier tronçon de la piste cyclable sur le boulevard Général Jacques en commençant par la partie où passera le Tour de France, afin de nous assurer que tout soit en ordre dans les temps. Les images des caméras et des drones montreront un beau boulevard entièrement connecté.

Pour le moment, nous n'avons donc aucun souci. Toutes les informations figurent dans la planification de la Commission de coordination des chantiers et les groupes de travail s'activent pour que tout soit correctement préparé.

[117]

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Parce qu'elles sont incomplètes, les informations relayées sur le site ont engendré l'incertitude. Je suis heureux de vous entendre garantir aujourd'hui le délai de

réalisation. La coordination des chantiers me semble également essentielle. Or, dans votre réponse, vous n'évoquez pas l'éventualité de travaux complémentaires. Vous savez que l'absence de coordination des chantiers est une critique récurrente adressée à la Région, nous devons donc tout mettre en place pour l'éviter.

M. Pascal Smet, ministre.- La critique n'est pas toujours justifiée.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Je n'ai pas dit qu'elle était fondée, j'ai simplement relevé l'importance d'une bonne coordination.

M. Pascal Smet, ministre.- Renseignez-vous. J'ai personnellement supervisé l'organisation des chantiers en mettant tous les acteurs autour de la table. Une commune proche de votre parti a même pensé interdire le passage du Tour de France.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Nous sommes pour l'accueil du Tour de France à Bruxelles, il n'y a aucun doute sur ce point. Il existe parfois des obstacles organisationnels qui doivent être préalablement levés. Par le dialogue, il est toujours possible de trouver des solutions pour renforcer l'image de Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

[145]

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "la réforme du secteur du transport rémunéré de personnes eu égard au jugement du tribunal de l'entreprise concernant le service Uber".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le récent jugement du tribunal de l'entreprise relatif aux activités d'Uber sur le territoire bruxellois".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "le jugement du tribunal de l'entreprise concernant Uber".

[151]

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "het vonnis van de ondernemingsrechtbank over taxidiensten".

[153]

M. Vincent De Wolf (MR).- Le 3 janvier, nous apprenions que le tribunal de l'entreprise, anciennement tribunal de commerce, avait, le 18 décembre 2018, interdit à la société Uber d'exercer ses activités au sein de notre Région. Le jugement interdisait aux chauffeurs ne disposant pas de l'autorisation prévue de se livrer au transport rémunéré de personnes. Il est donc nécessaire de déterminer si le service proposé est un service de taxis.

Ce jugement s'appuie sur l'article 3 d'une ordonnance de 1995, qui encadre toujours le secteur. Or le manque de réaction du gouvernement dans ce dossier depuis cinq ans nous inquiète. Il semble que certains élus de la majorité, pour des raisons que je ne m'explique pas, ne désirent pas voir aboutir cette réforme, pourtant inscrite dans la déclaration de politique régionale (DPR).

Après des manifestations, des échauffourées, des interventions, le dépôt de notre texte, des réunions avec le ministre de la Mobilité, des déclarations dans la presse et des pas en avant puis en arrière, évoquant la procession d'Echternach, nous ne sommes toujours arrivés à rien.

Quelle est votre lecture de ce jugement ? Uber peut-elle encore exercer sur le territoire régional son activité sous le vocable de limousines, ou plus du tout ? Où en est l'étude socio-économique qui devait suivre le rapport du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) ?

Une ordonnance sera-t-elle encore discutée dans cette commission avant la fin de la législature ? À la suite de nos réunions, nous avons trouvé des terrains d'entente. Vous aviez fait des déclarations, nous avons produit un projet de texte dont vous ne vous sentiez pas très éloigné. En quoi le jugement du tribunal de l'entreprise affecte-t-il désormais votre décision de réformer le secteur ?

[155]

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le tribunal de l'entreprise vient de rendre un jugement interprétatif confirmant que les services d'UberX sont assimilables à un service de taxis et qu'ils devraient à ce titre répondre aux obligations du secteur.

Au niveau du gouvernement, nous avons constaté que l'immobilisme a été de mise jusqu'à présent, tandis que sur le terrain, nous l'avons répété à maintes reprises, le chaos règne en maître. À l'annonce de ce jugement, la presse a relayé le souhait de votre cabinet de l'analyser avant de réagir. J'imagine qu'aujourd'hui, vous avez eu le temps de procéder à cet exercice. Je voudrais donc savoir si, à la suite de ce nouvel événement, vous avez décidé de reprendre le dossier en main ou si vous allez laisser la situation se dégrader en attendant la fin de la législature, un nouveau jugement ou que sais-je encore.

Nous savons tous que, derrière la question d'Uber, se cache non seulement une question de mobilité, mais aussi de droit du travail. À savoir : toutes ces plates-formes opèrent-elles avec de faux indépendants ou non ? La semaine dernière, je vous ai appris que de plus en plus de fraudes étaient constatées à cause de l'existence de ce type de plates-formes. On y recrute des travailleurs en leur faisant miroiter des revenus mirobolants qui ne sont pas au rendez-vous, tout en les obligeant à prendre un statut d'indépendant. Nous constatons de plus en plus que tous les indices de

subordination du travailleur à la plate-forme sont réunis.

Je voulais donc savoir si, après beaucoup d'annonces, vous aviez décidé de laisser le prochain gouvernement gérer ce sujet épineux ou si vous aviez du nouveau à apporter.

[157]

M. Pierre Kompany (cdH).- Trois ans après le premier jugement sur la légalité d'Uber, le tribunal de commerce néerlandophone de Bruxelles vient de clarifier la décision prise en septembre 2015 et qui avait mené à l'interdiction d'UberPop, l'un des deux services du géant américain. À l'époque, Uber avait maintenu son autre service, UberX, faisant appel à des chauffeurs possédant une licence de limousine. Or, avec le jugement qui vient d'être prononcé, ce service est désormais également considéré comme illégal par la justice bruxelloise. Autrement dit, seuls les chauffeurs possédant une licence bruxelloise de taxi et dont les véhicules portent une enseigne lumineuse peuvent effectuer des courses de taxi dans la capitale.

Quelle analyse faites-vous de cette décision ? Quelles en seront les conséquences sur le terrain ? Avez-vous eu des contacts avec Uber à la suite de ce jugement ? Qu'en est-il des contacts avec d'autres plates-formes de voitures partagées ? Quelles sont les répercussions de cette décision sur le Plan taxis et où en est ce dernier ?

[159]

De heer Bruno De Lille (Groen).- Een recent vonnis van de Nederlandstalige ondernemingsrechtbank bepaalt dat alle geldende licentieregels gelden voor iedereen die in Brussel taxidiensten aanbiedt. Dat kan betekenen dat Uber in Brussel ten dode is opgeschreven. Het vonnis sluit aan bij een eerdere uitspraak van 2015, waarmee een einde werd gemaakt aan de diensten van UberPop. Uberchauffeurs rijden rond met een vergunning voor wagens met chauffeur, waardoor ze ontsnappen aan het quotum van 1.300 chauffeurs en aan de strikte taxiregulering, die onder meer medische en bekwaamheidstesten voor chauffeurs inhoudt, alsook vastgelegde tarieven. Vooral dat laatste interesseerde hen.

De Franstalige pers schreef aanvankelijk dat de laatste uren van Uber in Brussel geteld waren, aangezien UberX-chauffeurs niet beschikken over een taxivergunning. Later bleek dat dat misschien voorbarig was, omdat de rechter zich niet uitspreekt over het feit of UberX al dan niet een taxidienst is. Dat wordt overgelaten aan de dwangsomrechter. Hoe dat zal lopen, is onduidelijk.

Het is enerzijds duidelijk dat Uber taxiritten aanbiedt en in die zin als een taxidienst functioneert. Ook de gebruikers zien dat op die manier. De uitspraak van het Europees Hof van Justitie van een jaar geleden gaat eveneens in die richting. Anderzijds kunnen we ons afvragen of het verstandig is om Uber, een bedrijf met een marktwaarde van 50 miljoen dollar, te bekampen via de rechtbank. Het zou veel meer juridische zekerheid bieden om de zaak te regelen via wetgeving. U liet in de pers weten dat uw kabinet het vonnis alvast onderzoekt.

[161]

Vorig jaar kreeg u als minister een mandaat van de regering om het overleg met de sector voort te

zetten en om een draagvlak te zoeken voor het Taxiplan.

U hebt ook een aantal maatregelen goedgekeurd om de markt van het bezoldigd personenvervoer beter te controleren. Zo zou er een team van tien extra controleurs in dienst worden genomen en zouden er ook vijftien stewards instaan voor preventie en voor het informeren van klanten. Er zou ook een sociaal-economische studie worden uitgevoerd, die het fundament moest worden van een hervorming.

Wat betekent het vonnis voor de activiteiten van taxiplatformen zoals Uber in Brussel? Wat is het standpunt van de regering? Kan het vonnis helpen om tot een akkoord te komen? Hoever staat het Taxiplan? Welk overleg pleegde u intussen? Hoever staat de sociaal-economische studie over de sector van het bezoldigd personenvervoer?

[163]

(M. Pierre Kompany, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Faisant suite à la manifestation du secteur des taxis le 27 mars 2018, nous évoquions en commission, en mai dernier, le suivi du fameux Plan taxis. Je ne suis pas de ceux qui vont blâmer l'un ou l'autre pour l'état du dossier, car je suis conscient de sa complexité et j'ose rester optimiste à l'idée de restaurer la confiance entre les parties, de fournir un travail constructif et de trouver enfin une issue satisfaisante et équitable.

Lors de cette réunion de la commission, vous avez fait référence à l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) sur l'avant-projet d'ordonnance relatif au secteur des taxis. Cet avis recommandait diverses études d'impact de l'ordonnance sur le secteur.

Vous expliquiez, en mai dernier, avoir reçu les avis des trois comités consultés et des différents acteurs, avis qui étaient en cours d'analyse. Vous faisiez également référence à l'élaboration du plan opérationnel d'une task force chargée des contrôles et composée de Bruxelles Mobilité, de Bruxelles prévention et sécurité (BPS) et des zones de police. Cette task force était alors toujours manquante.

Depuis lors, le sujet n'a plus été remis à l'ordre du jour. Cependant, comme cela a été rappelé par mes collègues dans leurs précédentes interventions, nous avons appris dans la presse du 3 janvier que le tribunal de commerce de Bruxelles avait rendu un jugement interprétatif affirmant que, sous quelque dénomination que ce soit, Uber ne pouvait pas effectuer de courses de taxi dans la capitale.

Ce jugement relance le débat, d'autant plus qu'une autre décision se fait grandement attendre, à savoir que le juge saisi en degré d'appel devra déterminer si UberX exerce ou pas des activités de taxi. Si la réponse est positive, les services d'UberX se verront suspendus.

[167]

Votre cabinet a d'ailleurs affirmé dans la presse être en train d'examiner ce jugement. De ce qu'on peut y lire, les véhicules Uber sans licence de taxi et sans spoutnik ne pourraient plus circuler à Bruxelles. Pour la société américaine cependant, tant qu'il n'y a pas de décision de justice la contraignant à cesser son activité, il n'y pas de raison d'arrêter.

La situation actuelle démontre une fois de plus que le secteur des taxis et des limousines nécessite un cadre législatif rigoureux et clair. On ne peut rester indéfiniment dans une zone grise qui suscite pour le moins des crispations. Pour le bien de chacun, il est donc urgent qu'une réforme aboutisse et mette fin au flou actuel.

Même si j'admets la complexité de l'exercice, ce plan doit tenir compte des avis des experts et du secteur. Quant à son aboutissement, il dépendra de la capacité de chacun à lever les tabous et à négocier de manière loyale et constructive. Au vu de tous ces éléments et en complément des questions de ma collègue, je souhaiterais être éclairé sur les points suivants :

- que pouvez-vous nous dire des résultats des différentes études effectuées, telles que recommandées au préalable par le CESRBC ? Ces résultats sont-ils en votre possession ? Si oui, vous permettent-ils d'apporter des modifications au projet d'ordonnance et au Plan taxis ?
- où en êtes-vous dans la mise en place d'un groupe de travail chargé des contrôles ?
- concernant le jugement rendu par le tribunal de l'entreprise de Bruxelles, j'aimerais, comme ma collègue, connaître votre analyse et savoir si ce jugement apportera des modifications au projet d'ordonnance ?
- des consultations avec le secteur sont-elles encore prévues ?
- prévoyez-vous toujours de faire aboutir le Plan taxis avant la fin de cette législature ?

[169]

M. Jamal Ikazban (PS).- Beaucoup de choses ont déjà été dites par mes collègues.

Selon moi, ce jugement confirme simplement ce que dit le secteur des taxis depuis longtemps et ce que nous sommes plusieurs à avoir affirmé à maintes reprises dans ce parlement depuis des années : les services proposés par Uber sont complètement illégaux.

Ils sont illégaux parce qu'ils contournent les règles et les lois, et ne respectent aucune obligation fiscale ou sociale. Ils violent complètement le droit du travail. Pour s'en convaincre, il suffit de prendre connaissance des jugements rendus un peu partout en Europe, qui confirment que l'on a affaire à des statuts de faux indépendants.

Ces statuts sont inacceptables, car ils constituent une attaque vis-à-vis du droit des travailleurs, mais aussi de notre système de financement de la sécurité sociale.

Ce que je déplore, c'est le chaos provoqué sur le terrain par cette situation. À Bruxelles, plus de 2.000 véhicules circulent et proposent illégalement des services de taxi. Une guerre des chauffeurs a lieu pour l'instant, même si nous avons jusqu'à présent échappé au pire.

Je crains cependant que le pire n'arrive un jour, dans cette guerre entre chauffeurs de taxi officiels, qui respectent les règles en vigueur, et d'autres personnes, qui essaient d'arrondir leurs fins de mois,

mais qui agissent dans le cadre d'un système totalement illégal. Certains chauffeurs d'Uber se retrouvent même esclaves du système dans lequel on les a plongés.

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous n'aviez qu'à adopter un Plan taxis clair ! Les choses auraient été plus simples !

M. Jamal Ikazban (PS).- Vous vouliez adopter un plan favorable à Uber, dont nous n'avons jamais voulu.

[173]

Depuis des années, le secteur des taxis répète qu'il s'agit d'un service illégal, mais personne ne l'écoute. Le secteur des taxis avait des propositions concrètes, on n'a pas voulu les entendre non plus.

Selon moi, ce jugement décrète officiellement que ce service est illégal. Comme l'a souligné mon collègue Marc Loewenstein, un jugement en cessation d'activité va être rendu prochainement et sera assorti d'astreintes considérables, auxquelles même une multinationale comme Uber ne pourra peut-être pas résister.

Je veux bien rester positif comme certains de mes collègues et espérer qu'on retrouvera un peu de sérénité et de respect à l'égard d'un secteur qui le mérite et qui en a besoin. Toutefois, à partir du moment où les tribunaux jugent clairement l'illégalité d'un service et où on s'apprête à interdire ce service, qu'en est-il des contrôles sur le terrain et du renforcement des contrôles ? Depuis que le jugement a été rendu, combien de ces véhicules qui travaillent en toute illégalité ont-ils été contrôlés sur le terrain ?

Pour rappel, en quoi ce service consiste-t-il exactement ? Il s'agit de personnes qui utilisent des plaques pour limousines, flamandes et wallonnes, pour proposer un service de taxi à Bruxelles. À Bruxelles, cependant, les deux statuts sont clairement distincts : il y a, d'une part, le "service taxi" et, de l'autre, le "service limousine". Une limousine ne peut faire le travail d'un taxi, ce qui est le cas actuellement avec les véhicules de Uber, qui utilisent ces plaques comme cheval de Troie depuis plusieurs années de manière totalement scandaleuse.

[175]

Je vous cite un exemple, M. De Wolf. Face à la prolifération du système Airbnb et de la location de chambres au-delà du cadre de l'échange collaboratif, le secteur hôtelier a réagi. Et le pouvoir politique a donné suite à cette plainte légitime émanant d'un secteur menacé par une concurrence déloyale qui ne respecte pas les règles et conditions en vigueur.

Le présent jugement et la réalité du terrain doivent nous inciter à rendre justice à un secteur du taxi, certes imparfait, qui a besoin de notre soutien, outre les améliorations de la législation que nous appelons de nos vœux.

Je demande que nous fassions respecter la législation en vigueur. En ce domaine, nous ne sommes pas à la hauteur de nos responsabilités. Des opérateurs contournent la loi depuis des années, au

mépris du droit, des travailleurs et des obligations fiscales et sociales. Il faut absolument y mettre fin et ne pas forcément attendre que la justice se prononce.

[177]

M. Pascal Smet, ministre.- Je rappelle que le jugement du 18 décembre 2018 n'interdit pas à Uber de continuer à offrir ses services à Bruxelles. Ce jugement clarifie celui du 23 septembre 2015, qui avait condamné Uberpop à cesser ses activités sous peine d'astreintes.

L'application Uberpop propose un service de véhicules et de chauffeurs particuliers sans autorisation régionale, ce qui constitue une pratique illégale d'un service de taxis, sans autorisation adéquate.

Le tribunal précise que l'interdiction contenue dans le jugement du 23 septembre 2015 vise chaque infraction relative à l'exploitation d'un service de taxis qui contrevient à la législation bruxelloise, quel que soit le nom utilisé, qu'il s'agisse d'Uberpop ou d'UberX. Cependant, le jugement ajoute qu'il revient à la cour d'appel de déterminer si UberX est un service de taxis ou un service de location de voiture avec chauffeur. C'est une distinction importante.

Par ailleurs, la chambre francophone du tribunal de l'entreprise de Bruxelles doit se prononcer dans les prochaines semaines sur une affaire qui oppose la Fédération belge des taxis à Uber et à certaines sociétés de limousines collaborant avec cette plate-forme. La qualification des services fournis par UberX est abordée dans le cadre de cette procédure en cessation, mais des recours seront toujours possibles.

[179]

Voilà pour les explications juridiques.

Quant à savoir où en est le Plan taxis, le CESRBC a demandé une étude approfondie sur la problématique. Ce faisant, il a empêché l'approbation du projet en deuxième lecture. Je rappelle en effet que le gouvernement l'avait déjà approuvé en première lecture.

[181]

[183]

M. Vincent De Wolf (MR).- C'est le plan pro-Uber dont parlait M. Ikazban.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, c'est pour moi un plan très équilibré. Je sais que M. Ikazban ne sera pas d'accord avec moi, mais le gouvernement portugais, le plus à gauche en Europe - il comporte même, selon certains, des éléments d'extrême gauche -, a encadré Uber de la même manière que moi. On ne peut pas trouver plus à gauche que ça en Europe !

M. Vincent De Wolf (MR).- Ce ne l'est pas encore assez pour M. Ikazban.

M. Pascal Smet, ministre.- Si je ne m'abuse, 80% du Parlement portugais...

M. Jamal Ikazban (PS).- Je ne vous demande pas d'être de gauche, mais d'être juste avec les taxis. Certains ne respectent pas les règles dans cette Région et on ne fait rien.

(Remarques de Mme Delforge)

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement avait approuvé en première lecture le Plan taxis. On a dû demander des avis. Je constate que le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) a presque copié l'avis du Comité consultatif taxi. Ce choix, fait en toute indépendance, prouve que je ne suis pas intervenu.

En demandant une étude approfondie, il a empêché l'approbation du plan en deuxième lecture. Le gouvernement est en effet tenu de la faire réaliser. Où en est cette étude actuellement ? Un comité d'experts nationaux et internationaux a été mis sur pied, dans le respect des procédures légales. Le marché relatif à l'étude devrait être attribué rapidement. L'étude sera ensuite réalisée, et dès que les résultats seront connus, le gouvernement pourra se pencher de nouveau sur le Plan taxis, qui m'apparaît comme étant très équilibré.

[197]

Je rencontre de nombreux chauffeurs de taxi tout comme des chauffeurs d'Uber. Je constate que de plus en plus de chauffeurs de taxi roulent également pour Uber. Ils sont chauffeurs dans les deux types de service. Cette réalité s'installe progressivement à Bruxelles.

Je rappelle qu'aux termes de ma proposition, Uber ne peut recourir qu'à des chauffeurs de taxi titulaires d'une licence.

(Remarques de M. De Wolf)

Oui, une licence du système réformé.

[201]

(verder in het Nederlands)

Samengevat, er zijn nog twee procedures aan de gang. We moeten de uitspraak van de rechter afwachten. De studie wordt weldra toegewezen, en die kan dan ook van start gaan. Er werd daarvoor een internationaal begeleidingscomité aangesteld. Dat is de huidige situatie.

[203]

M. Vincent De Wolf (MR).- Je crois comprendre que les jugements intervenus ne modifient pas votre opinion sur la façon de gérer le secteur des taxis à Bruxelles. Votre plan, approuvé en première lecture, applaudi à l'époque par M. Vervoort, puis descendu en flammes par M. Ikazban, reste donc d'actualité. Les jugements n'y changent rien.

M. Pascal Smet, ministre.- Tout à fait, c'est un plan équilibré.

M. Vincent De Wolf (MR).- Selon vous, c'est uniquement l'étude du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale qui a retardé son adoption. Sans cela, la majorité l'aurait voté.

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, le gouvernement l'aurait sans doute soumis au vote du parlement.

[213]

(M. Jamal Ikazban, deuxième vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'espère que M. le ministre ne prend pas le gouvernement portugais comme aiguillon de gauche, parce que ce gouvernement a également organisé une évasion fiscale qui lui cause à présent quelques soucis. Lorsque vous vous référez à la politique européenne et internationale, je vous conseille de vous informer correctement.

M. Pascal Smet, ministre.- Dans le monde socialiste et social-démocrate, le gouvernement portugais est considéré comme le plus à gauche en Europe.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je crois que vous, vous êtes tendance Tony Blair.

M. Vincent De Wolf (MR).- Moi, je ne suis pas spécialiste.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous êtes très troisième voie, Tony Blair et Gerhard Schröder.

M. Pascal Smet, ministre.- Qui ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous !

M. le président.- Arrêtez de vous égarer, c'est une façon de ne pas parler du sujet.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je pense que c'était une mauvaise manière de fonder le débat.

Je comprends bien que, finalement, on se réfugie derrière les procédures judiciaires. Mais on aurait peut-être pu le faire depuis le début et dire qu'on ne faisait rien en attendant que la justice s'en mêle et tranche à la place des responsables politiques. Je trouve cela très dommageable pour le secteur. Il est regrettable que le monde politique joue sur la différence entre limousines et taxis, alors que tout le monde parle de taxis Uber. On sait bien qu'il s'agit d'un service de taxis, qui ne respecte pas les procédures, que ces pratiques deviennent de plus en plus sauvages tant au regard du nombre de véhicules que des conditions de travail.

On aurait pu y gagner en continuant à travailler dans le cadre du secteur des taxis, quitte à le rénover profondément, surtout pour ce qui est des pratiques et des garanties pour les clients et les chauffeurs. Je crois que, dans un cadre sécurisé, des discussions qui n'auraient pas laissé la place aux doutes sur les objectifs auraient été bien plus efficaces et que le travail aurait probablement été couronné de succès.

Je constate que, parmi les gros échecs à inscrire à votre bilan, il y a le secteur des taxis. Or, ces problèmes relèvent aussi de la mobilité, puisqu'il est constaté qu'Uber augmente la congestion du trafic dans les grandes villes. Tout ce qu'on peut espérer maintenant est que ce dossier pourra être repris par une personne capable de résoudre ces problèmes sur le terrain.

[231]

M. Pierre Kompany (cdH).- Personnellement, j'ai toujours suivi la même ligne de conduite. Si cette histoire d'Uber était survenue il y a dix, vingt ou trente ans, je ne sais pas comment je me serais comporté. Les jeunes sont quelquefois nerveux, mais c'est de leur âge. Cependant, en tant que responsable politique, vous devez être capable de dire à haute voix ce que vous voulez.

Uber semble être un météore qui passe au-dessus de nos têtes et dont tout le monde a peur. Mais il faut qu'avant la fin de ce gouvernement, vous puissiez affirmer vos opinions. Parce qu'au stade actuel, le dossier est mis en attente chaque fois que la justice ajoute une virgule aux textes. Ce jeu peut se jouer indéfiniment, jusqu'à ce que survienne un événement violent... Tout le monde se demandera alors pourquoi le ministre Smet et les parlementaires n'ont pas fait ce qu'il fallait.

(Remarques de M. Smet)

[235]

De heer Bruno De Lille (Groen).- Wellicht kijken wij allen reikhalzend uit naar de uitspraak van de dwangsomrechter. Hopelijk oordeelt hij dat ook het gebruik van limousines onder de regeling voor taxi's valt.

Ten eerste denk je bij het woord 'limousine' aan een zeer chique wagen met chauffeur. De limousines die in Brussel rondrijden, zijn gewone middenklassewagens die op geen enkele manier verschillen van taxi's. Er zijn zelfs taxi's die er chiquer uitzien dan de zogenaamde Uberlimousines. Ten tweede beschouwen de gebruikers van de Uberlimousines de wagens niet als limousines. Zij nemen gewoon een Ubertaxi. Dat de betrokken chauffeurs gebruikmaken van een limousinelicentie is niet correct. Hij of zij speelt gewoon voor taxi.

[237]

Het is echter een kwalijke ontwikkeling om de knoop laten doorhakken door een rechter, want eigenlijk zou de wet duidelijk moeten stellen wat wel en wat niet kan. De huidige wet is echter niet duidelijk genoeg en laat een aantal achterpoortjes open, met, zoals de heer Ikazban zei, een taxioorlog tot gevolg.

De wet moet niet alleen duidelijk zijn, ze moet ook de zwaksten beschermen. Die laatsten zijn in dit geval de klanten én de chauffeurs die hiermee hun brood moeten verdienen. Denk maar niet dat een systeem zoals Uber zelfregelend werkt. In een aantal Amerikaanse steden, zoals Los Angeles, is de taxisector nagenoeg volledig weggevaagd door Uber en Lyft. Chauffeurs rijden er vaak voor beide platforms, die mekaar 'doodconcurreren', waardoor de prijs op piekmomenten helemaal niet stijgt. Men is de slaaf van Uber en de enige die er geld aan verdient, is het bedrijf Uber zelf.

We mogen dat in België nooit toelaten. De regering blijkt nu een manier te hebben gevonden om het probleem over de verkiezingen heen te tillen. U werpt dan wel op dat u hieraan wel iets wil doen en dat u een regeling in eerste lezing hebt goedgekeurd, maar dat de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ESRBHG) een studie heeft gevraagd.

[239]

Dat klopt, maar dat is wel al bijna een jaar geleden en u moet die studie nog altijd bestellen! Volgens mij hebt u daarmee gewacht tot de verkiezingen in zicht komen, zodat het niet langer uw probleem is. Die aanpak is beneden alle peil, niet alleen omdat het politiek gezien flauwekul is, maar vooral omdat we daardoor honderden Brusselse gezinnen in de penarie laten zitten, terwijl zij terecht verwachten dat we met een oplossing op de proppen komen. U misbruikt gewoon de vraag van de ESRBHG om het probleem van u af te schuiven.

[241]

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Dans votre réponse, vous affirmez que le projet est bloqué entre la première et la seconde lecture du fait de l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale recommandant une étude d'impact de la réforme sur le secteur. Êtes-vous en possession de cette étude aujourd'hui ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai répondu à cette question. Le marché pour l'étude sera bientôt attribué. Nous avons constitué un comité d'experts internationaux pour réaliser cette étude, conformément à ce qui avait été annoncé par le gouvernement.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Vous n'avez pas abordé la question de la composition d'un groupe de travail chargé des contrôles. Où en êtes-vous ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous dépendons pour cela des engagements, qui sont en cours.

M. le président.- Ne pourriez-vous pas déjà communiquer les données chiffrées ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne suis pas en possession des chiffres.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Une concertation avec le secteur est-elle encore prévue ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, après l'étude d'impact. Par ailleurs, je continue à m'entretenir de manière informelle avec des acteurs du secteur et j'observe également ce qui se passe sur le terrain. J'ai la chance d'être régulièrement en contact avec des chauffeurs de taxi et des chauffeurs Uber. Je constate, sur le terrain, que la situation est plus nuancée que la caricature que certains en font.

Les chauffeurs des différentes filières dialoguent et s'organisent même parfois pour les prises en charge. C'est une raison supplémentaire pour trouver une solution équilibrée, mais nous n'en sommes pas encore là, puisque nous devons attendre les résultats de l'étude d'impact.

[261]

M. Jamal Ikazban (PS).- Il me semble que l'on tourne autour du pot. Je trouve dommage que l'on ait attendu que des décisions de justice viennent confirmer ce que beaucoup disent depuis longtemps. J'aimerais vous offrir le livre "Uber, cet ennemi qui me veut du bien". J'espère que vous allez le lire car il met en exergue tout ce que l'ubérisation amène de négatif dans notre société, notamment une violation totale du droit du travail. C'est à cela que l'on assiste aujourd'hui sur le terrain et c'est vraiment malheureux.

Aujourd'hui, je ne crois plus au Plan taxis sur cette base. Il faut rétablir la confiance. Je trouve dommage que vous n'avez pas pris l'initiative de faire votre mea culpa dans ce dossier délicat, face à une situation qui tourne en rond depuis des années et à des interlocuteurs qui ne cessent de vous répéter que le système est complètement illégal. Aujourd'hui, tout se confirme.

Vous avez pourtant apporté de bonnes choses, dont le Collecto, il y a plus de cinq ans. Aujourd'hui, le Collecto est entré dans les mœurs. J'aurais aimé vous voir vous battre pour élargir ce système, car il pourrait grandement soutenir le secteur des taxis.

Et puisque vous êtes un fervent défenseur de la modernisation et de la numérisation, je pense qu'il y aurait eu moyen de moderniser le secteur sans faire entrer le loup dans la bergerie. Récemment, vous l'avez d'ailleurs fait en soutenant le lancement de Victor cab, une application prometteuse, même si elle ne dispose pas des moyens de communication d'Uber.

(Remarques)

[265]

Vous le constatez, le secteur des taxis est capable de s'engager dans une modernisation nécessaire, sans pour autant accepter un opérateur qui ne respecte aucune règle sociale, fiscale ou du droit du travail.

- Les incidents sont clos.

[269]

INTERPELLATION DE MME KENZA YACOUBI

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

concernant "la place des vélos et des trottinettes électriques dans l'espace public et l'optimisation des réseaux cyclables".

[271]

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Favoriser les modes de transport alternatifs à la voiture est une priorité de la politique du gouvernement bruxellois. Vous avez déjà accompli beaucoup de choses en la matière, M. le ministre. Dans votre volonté de modernisation et d'encadrement de cette politique

s'inscrit notamment la thématique des trottinettes électriques, qui soulève à nouveau celle du partage de l'espace public avec les voitures et les vélos.

Votre collègue, Mme Bianca Debaets, a été claire sur le sujet : "Il est interdit à tout engin avançant plus vite que les piétons de circuler sur le trottoir". Toute personne conduisant une trottinette se doit donc d'utiliser une piste cyclable lorsque celle-ci est présente sur son itinéraire.

Le cas échéant, les usagers de trottinettes électriques sont soumis aux mêmes règles que les vélos, à savoir qu'ils doivent "se positionner sur la droite de la chaussée tout en respectant le Code de la route".

En réponse à la question écrite que je vous ai adressée il y a peu, vous insistiez sur le fait que les utilisateurs de véhicules de cyclopartage en flotte libre ne doivent pas être différenciés des autres usagers de la voie publique, puisque tout le monde doit respecter le Code de la route de la même façon.

[273]

Vu l'état des trottoirs bruxellois, et contrairement à d'autres grandes villes, il faut être assez téméraire pour s'y aventurer en trottinette. En effet, leurs roues de petit diamètre s'accommodent mal des irrégularités du sol. L'arrivée de nouveaux modes de transport dans notre Région souligne donc la nécessité de nouveaux aménagements et d'une attention accrue à la qualité et à la régularité des revêtements. C'est d'autant plus vrai que tous les modes alternatifs à la voiture sont nécessaires pour notre Région. Au-delà de certaines offres de cyclopartage, les trottinettes électriques présentent notamment comme intérêt d'être trois à quatre fois moins chères à l'achat qu'un vélo électrique. Le prix de ces derniers en fait malheureusement un moyen de locomotion encore inaccessible pour de nombreux Bruxellois.

Votre politique en matière de développement des pistes cyclables a été volontariste. Aujourd'hui, le développement des modes de micromobilité - comme la trottinette électrique - nécessite des revêtements réguliers et de qualité. Pour répondre à cette demande, permettre le développement de la pratique, sécuriser les déplacements et éviter les tensions entre les différents types d'usagers, il convient de prévoir une réévaluation à la hausse de la capacité des pistes cyclables.

[275]

Dans le cadre du nouveau Plan régional de mobilité, la plate-forme Good Move a été créée en 2016, afin de consulter aussi bien les communes que les usagers à Bruxelles.

Parmi les trente propositions citoyennes retenues, nombreuses sont celles qui prônent l'accroissement de l'espace public réservé aux vélos et autres modes de transport, tels que les trottinettes. Il s'agit, par exemple, du développement de longues pistes cyclables en site propre, de la mise en place d'un réseau vélo express, de la suppression du stationnement sur les axes principaux pour mieux redistribuer l'espace entre les modes de transport, ou encore de la mise en place de systèmes de verrous pour limiter le trafic de transit dans les quartiers.

Toutes ces mesures ont pour but d'inciter les Bruxellois à renoncer à leur voiture, au profit de

modes de déplacement doux, tantôt en leur garantissant davantage de sécurité, tantôt en fluidifiant davantage le trafic des pistes cyclables.

Dans la mesure où ces 30 propositions citoyennes ont été sélectionnées pour avoir été jugées faisables, originales et durables, j'aimerais savoir si elles se retrouvent dans le Plan régional de mobilité ou si elles font l'objet d'un nouveau processus de sélection.

La plate-forme Good Move mentionne la volonté d'élargir la piste cyclable de la rue de la Loi en raison du flux important de cyclistes et usagers qui l'empruntent. Est-il envisageable de généraliser l'agrandissement des pistes cyclables sur la base de leur fréquentation ?

Notre Région se caractérise par un déploiement assez brouillon des pistes cyclables, avec des marquages et des aménagements fort variés. Dans certaines communes du Brabant flamand telles que Drogenbos, par exemple, les bandes cyclables sont mises en œuvre via un enrobage beige spécifique, quelle que soit la largeur de la voirie. Cela affirme sans complexe la place donnée aux cycles sur la chaussée.

[277]

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb een toegevoegde vraag in verband met de elektrische steps. De ordonnantie die we een tijd geleden goedgekeurd hebben, gaat in vanaf 1 februari. Betekent dit dat de reeds actieve firma's op 1 februari bij de administratie een vergunning moeten aanvragen of mogen ze zonder meer doorgaan met hun activiteiten aangezien ze daarmee toch al bezig waren?

Ik hoop vanzelfsprekend dat ze wél een aanvraag moeten indienen. Ik stel deze vraag met de bedoeling dat ze bij die gelegenheid streng op de vingers getikt worden, want de manier waarop vooral de Lime-steps momenteel in de stad geparkeerd worden, leidt tot veel overlast voor voetgangers.

Daarvoor zijn er twee oorzaken. Er zijn aan de ene kant de gebruikers die de step na de rit niet correct aan de kant zetten. U zei eerder dat u zou zoeken naar manieren om de firma's te verplichten om hun gebruikers, bij wijze van spreken, 'op te voeden'.

Daarnaast werken de firma's met zelfstandigen die instaan voor het opladen van de steps. Blijkbaar kunnen die 's avonds de steps ophalen, ze opladen en ze 's ochtends weer verdelen over de stad. De manier waarop ze dat doen, laat echter te wensen over. Vaak zie je drie of vier steps staan op plaatsen waar ze de facto hinder veroorzaken.

[279]

Misschien is dat wel om de aandacht van de gebruikers te trekken. Op Bruzz waren er foto's te zien waarop er zelfs steps in het midden van geleidelijnen voor blinden staan. Wie 's ochtends rondloopt in het centrum, kan trouwens vaststellen dat dit op heel veel plaatsen, zoals oversteekplaatsen, het geval is. Winkeliers die 's ochtends hun winkel openen, zien soms vier van die steps vlak voor hun deur staan.

Zult u op het moment dat de verhuurders een vergunning aanvragen, hun opnieuw een duidelijke boodschap meegeven?

[281]

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je pense également que c'est le moment ou jamais de faire en sorte que l'ordonnance que nous avons votée porte ses effets, même si j'ai presque envie de dire qu'elle est déjà dépassée au vu de la manière dont un opérateur en particulier gère la question du stationnement. Les problèmes sont nombreux et les communes commencent à devoir réagir de leur propre chef.

Il y a aussi la question des usagers. La façon dont sont déposées toutes ces trottinettes en plein milieu du chemin, parfois aux passages piétons, est inacceptable. Clairement, aucune ligne directrice n'est donnée aux usagers. Parfois, je me demande même si l'objectif d'accessibilité à ces trottinettes ne prévaut pas sur la sécurité et la liberté des autres usagers. En tout cas, la façon dont elles sont déposées sur les trottoirs pose un véritable problème structurel.

Beaucoup de personnes disent aussi avoir l'impression que même quand elles ne gênent pas le passage, ces trottinettes donnent une impression de désordre et d'objets abandonnés sur les trottoirs. Il me semble que, du côté des communes, se développe de plus en plus l'idée qu'il faudrait peut-être prévoir des emplacements prédéfinis pour tous ces modes de transport partagés afin de ne plus les retrouver n'importe où sur le trottoir.

Qu'en pensez-vous ? Pouvons-nous continuer à délivrer des licences à des opérateurs au sujet desquels de très nombreuses plaintes - et pas seulement à Bruxelles ! - se font entendre ? N'est-ce pas leur donner le signal d'un grand laxisme ?

[283]

Par ailleurs, ne devrions-nous pas déjà passer à l'étape suivante et réfléchir à la manière de mieux gérer ces nouveaux modes de transport ? Il est évident que les trottoirs ne peuvent être le réceptacle de tous ces vélos, trottinettes électriques, ou autres scooters.

[285]

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais d'abord répondre sur les pistes cyclables, puis sur la question des trottinettes. Je vous remercie d'apprécier la politique que nous avons menée. Vous avez raison aussi sur le principe : lorsqu'une piste cyclable est très fréquentée, il va de soi qu'elle doit être élargie. La question se posera à un moment, par exemple rue de la Loi où la piste est très fréquentée. Doit-elle être élargie ou, plutôt, doit-on supprimer une bande de circulation en conséquence ?

Ma réponse est : oui, nous allons le faire et nous allons évoluer dans cette direction. Car on observe de plus en plus de cyclistes, les chiffres sont en constante augmentation. Les pistes cyclables répondent à la demande pendant un certain temps, puis elles deviennent trop étroites. On doit alors les élargir, ce qui empiète sur les voies de circulation des voitures.

Vous savez sans doute combien de critiques j'ai déjà reçues pour avoir réalisé des pistes cyclables, puisque cela se fait évidemment au détriment de l'espace qui a été attribué sans limites aux voitures. Les gens oublient un point : l'espace public est offert aux automobilistes. Il existe une privatisation totale de l'espace public à un prix très bas, souvent gratuit. Nous constatons de plus en plus dans les villes que les gens de gauche, les progressistes, s'indignent de cette privatisation sans contrepartie, mais on trouve ça normal.

Je vais déjà faire un lien avec le débat : je suis d'accord pour réglementer, mais lorsqu'il s'agit de trottinettes, il est trop facile de demander leur interdiction. Personne n'a demandé d'interdire les voitures, qui sont aussi sur les trottoirs, qui ont aussi des klaxons, qui commettent aussi de nombreuses infractions. Je ne dis pas que c'est ce que vous dites...

(Rumeurs)

(Remarques de Mme Delforge)

M. le président.- Il n'y a pas qu'Ecolo qui veut interdire les voitures !

M. Pascal Smet, ministre.- Dans la ville, il y a les gens... Vous n'êtes pas le seul représentant de la ville !

M. le président.- Philosophiquement parlant, ce n'est pas inintéressant...

[293]

M. Pascal Smet, ministre.- Certains disent qu'il faut interdire ces modes de transport en ville, et les mêmes ne voient aucun inconvénient au stationnement des voitures en double file ou sur les trottoirs ! Dès qu'il s'agit de mobilité alternative, il y a toujours des personnes réfractaires.

Pour les pistes cyclables, l'harmonisation des dispositifs est garantie par un vade-mecum actualisé et mis à la disposition des communes par la Région. La couleur ocre est désormais systématiquement choisie pour les pistes cyclables séparées. La commune de Schaerbeek teste actuellement un revêtement spécial antidérapant. En fonction des résultats obtenus, nous pourrions adopter ce revêtement pour l'ensemble des pistes.

Il faut veiller à faire la distinction entre les voiries pénétrantes, qui nécessitent des pistes cyclables séparées, et les voiries communales en zone 30, qui n'ont pas besoin de pistes cyclables. C'est important et cela figure dans le plan Good Move : il faut purger les quartiers résidentiels du trafic de transit par l'instauration et l'aménagement de zones 30.

[295]

Le problème, c'est que trop de rues bruxelloises sont pavées. Cela fait longtemps que je m'oppose à ces pavés qui apportent une fausse touche romantique du passé. Ils ont, bien entendu, leur raison d'être sur la Grand-Place et dans certaines rues historiques. Je ne dis pas qu'il faut les supprimer partout, mais ils peuvent au moins être remplacés par des pavés arrondis.

Même les pavés sciés posent problème aux utilisateurs de trottinettes et aux cyclistes. Je peux vous le dire, j'ai essayé. Les pavés sont vraiment inconfortables.

[297]

(verder in het Nederlands)

De vandaag al actieve firma's passen in de praktijk de reglementeringen toe, maar ze hebben uitstel gekregen tot 1 september om een vergunning aan te vragen en zich in orde te stellen met alle voorwaarden. De nieuwe firma's moeten vanaf 1 februari over een vergunning beschikken als ze vanaf die datum op de markt komen.

Dit gaat om een nieuwe vorm van mobiliteit. Het is ook niet de firma Lime 'an sich' die de steps op hun plek zet, het zijn de gebruikers. Het zijn dan ook de gebruikers die respect moeten hebben voor andere weggebruikers. Wie de step gebruikt heeft, moet die daarna op een plek zetten waar die niemand hindert. Dat is trouwens ook wat de firma zelf vraagt.

De firma heeft 'runners' in dienst die niet alleen de steps opladen die ergens achtergelaten zijn, maar ook steps correct neerzetten en ervoor zorgen dat die niet hinderlijk op de straat blijven staan. Dat is wellicht nog niet voldoende en daarom zal ik in het besluit concentratiezones opleggen en in de mogelijkheid van verbodszones voorzien.

[299]

(poursuivant en français)

Comme l'a suggéré Mme Delforge, nous avons également prévu des zones de débarquement.

Je veux rappeler aux communes, dans le cadre d'une réunion qui sera prochainement organisée, que la Région est compétente et que nous devons agir en concertation.

Cette forme de micromobilité, comme vous l'appellez, arrive aujourd'hui à Bruxelles, alors que l'entreprise s'y refusait auparavant. Bruxelles est désormais considérée comme une ville accueillante, même si le produit n'est pas toujours rentable, vu la complexité de notre ville. C'est un grand changement de mentalité qui s'est opéré l'année dernière.

Si les Bruxellois peuvent aujourd'hui profiter de ce mode de transport complémentaire aux transports en commun, c'est grâce à la politique du gouvernement. Je ne nie cependant pas les problèmes. Une concertation sera bientôt organisée avec les communes afin de résoudre ces maladies de jeunesse, qui se posent d'ailleurs partout.

Le point de départ reste les utilisateurs. L'entreprise les oblige déjà à prendre une photo de l'endroit où ils stationnent la trottinette afin de les inciter à ne pas la laisser n'importe où. Cette méthode, aussi compliquée soit-elle à gérer, a au moins le mérite d'exister.

[301]

Nous allons voir avec l'entreprise comment faire évoluer le stationnement. Et si cela ne fonctionne pas, nous devons probablement envisager des zones interdites, comme la Grand-Place, des limitations par endroits et des zones de concentration, par exemple devant les gares. L'arrêté prévoit dès lors que nous recevions leurs données dès le 1er février afin de lancer une phase d'observation. Sur cette base, en collaboration avec les communes, nous pourrions améliorer la situation. Une première réunion est déjà planifiée.

[303]

Mme Kenza Yacoubi (PS).- J'espère que nous pourrions poursuivre ce travail au cours de la prochaine législature.

Je reviens sur ce que mes deux collègues ont souligné au sujet des trottinettes. Nous vivons actuellement une période de transition et c'est maintenant que l'avenir se joue. Nous devons nous préoccuper de l'héritage que nous laisserons. Nous ne pouvons rien laisser passer.

Je suis très étonnée de voir de plus en plus de trottinettes à Molenbeek. Au début, elles étaient présentes principalement au sud de Bruxelles, mais elles se sont ensuite répandues dans le nord-ouest, à tel point qu'aujourd'hui, la fluidité concerne l'ensemble de la Région.

On observe clairement une volonté de mettre ces trottinettes à la disposition des usagers aux endroits fort fréquentés, à proximité des gares et des quartiers très touristiques. Cependant, même à Molenbeek, on en trouve plusieurs jetées n'importe où au milieu de la rue, voire, comme le soulignaient Mme Delforge ou M. De Lille, devant certains commerces, ce qui est inadmissible.

Je n'ai pas de solution à proposer mais, si nous voulons éviter de tels problèmes à l'avenir, nous devons impérativement entamer une réflexion sur ce nouveau mode de transport alternatif. C'est une bonne chose que les citoyens l'empruntent où que ce soit dans la ville, mais nous ne pouvons pas laisser perdurer la situation actuelle.

[305]

M. Pascal Smet, ministre.- Cela montre aussi l'étroitesse des trottoirs bruxellois.

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Même sur des trottoirs plus larges, des trottinettes abandonnées en plein milieu seraient problématiques.

M. Pascal Smet, ministre.- Il y aurait déjà plus de place.

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Cela pose aussi un problème sur le plan esthétique. Ces trottinettes abandonnées ne donnent vraiment pas une belle image de notre ville.

M. Pascal Smet, ministre.- Il faudra alors supprimer des emplacements de stationnement pour voitures pour faire place aux trottinettes.

[317]

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op zich is dat logisch. In een auto passen hooguit vier mensen. Als je een parkeerplaats voor voor een auto opoffert, heb je plaats voor een heleboel steps.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zeg gewoon wat het gevolg is.

De heer Bruno De Lille (Groen).- We zijn voor het systeem, maar mevrouw Yacoubi dringt er terecht op aan dat de overgang goed verloopt. De voetgangers mogen er niet het slachtoffer worden. Ik merk dat sommige mensen agressief reageren op die steps omdat ze al een aantal keer in hun weg hebben gestaan. Het is niet de bedoeling dat we zo in ons eigen vlees snijden.

[323]

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je crois que la question est bien posée. Il s'agit du partage de l'espace public. Va-t-on laisser les trottinettes dans le chemin, sur l'espace des piétons, ou est-ce qu'on les met sur l'espace très largement dédié aujourd'hui aux voitures ? Je connais la réponse.

Toutefois, les communes ont un rôle de "gendarme" à jouer. Il y a des endroits où, de façon répétitive et malgré des tweets envoyés à Lime, des trottoirs sont engorgés par des trottinettes déposées par le personnel de Lime, et non pas par des clients. J'aimerais pourtant pouvoir me promener sans avoir mon GSM à la main et sans devoir prendre des photos en permanence.

Je pense donc qu'il y a un moment où les communes peuvent jouer leur rôle de gendarme et embarquer les trottinettes qui sont mal garées. Nous devrions plutôt les considérer alors comme des alliés, et non pas souligner un manque de concertation.

- *L'incident est clos.*

[327]

QUESTION ORALE DE MME KENZA YACOUBI

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 mobilier urbain dans l'espace public".

[329]

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Le 13 novembre dernier, la RTBF publiait un article sur le collectif Design for everyone dont le contenu attirait l'attention sur la problématique du mobilier urbain communément appelé dispositif anti-SDF.

Nous y apprenons que les activistes justifient leur intervention, à savoir la pose d'une structure en bois restaurant une assise plane à un banc séparé par des arceaux en métal situé dans la station Gare de l'Ouest, par leur volonté de faire se questionner les gens sur l'aménagement du mobilier urbain et son impact sur la vie de quartier.

Ces activistes dénoncent l'aspect excluant de certains éléments de mobilier urbain en insistant sur son impact sur le vivre ensemble, sur la manière dont les gens peuvent se rencontrer et sur la vision de la société qui doit être propre. La critique vise donc tant l'utilisation de ces bancs par les sans-abri que l'impact sur la cohésion sociale pour l'ensemble des citoyens.

Dans une société qui se veut inclusive, de tels dispositifs posent question, notamment sur la volonté affichée de venir en aide à tous, en particulier aux plus précarisés.

[331]

Nombreux étaient les militants dénonçant l'indignité de tels dispositifs lors de la Journée mondiale de lutte contre la pauvreté, le 17 octobre dernier. La question du mobilier urbain s'inscrit d'ailleurs dans la réflexion sur la "pauvrophobie" lancée à l'initiative du Forum Bruxelles contre les inégalités, qui s'attelle à déconstruire les idées reçues sur les plus précarisés. Cette réflexion semble également faire son chemin parmi les acteurs sociaux.

Si ce mobilier urbain a pour but d'empêcher qu'un sans-abri puisse s'allonger le temps de reprendre des forces, n'est-ce pas aller à l'encontre de la dignité humaine ? Pourriez-vous nous faire part de votre position dans ce débat ?

Quelle réponse pouvez-vous apporter aux citoyens avançant que la mise en place d'un tel mobilier a pour but de dissuader les sans-abri d'occuper l'espace public ? L'aspect excluant de ce mobilier a-t-il été pris en considération ?

[333]

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles Mobilité choisit le mobilier selon plusieurs critères :

- la facilité d'entretien ;
- l'emprise sur les quais des transports en commun ;
- la vocation des stations comme lieux de passage ;
- le confort de l'assise et l'ergonomie, la présence d'accoudoirs qui aident aussi les personnes à mobilité réduite et les seniors à se relever. Les modèles de bancs "assis-debout" offrent également de nombreux avantages aux voyageurs encombrés de sacs à dos ou qui ont du mal à se mettre en position assise et à se relever ;
- l'esthétique.

Il n'y a pas, à ma connaissance, de politique visant à développer un mobilier urbain spécifiquement conçu pour ne pas être occupé par les sans-abri. Par exemple, les bancs que nous avons placés et renouvelés sur la place Flagey sont toujours accessibles. Moi, je veux des bancs ! Nous n'allons pas y renoncer parce que des sans-abri pourraient s'y installer.

La STIB m'a toutefois signalé l'intervention de ce collectif à la station de métro Gare de l'Ouest

visant à repenser le mobilier en place. Une réunion est prévue avec lui pour examiner les questions de sécurité.

L'élément important est que nous continuions à installer des bancs qui répondent aux critères mentionnés et aux attentes des usagers.

[335]

Mme Kenza Yacoubi (PS).- J'entends qu'il n'est pas dans vos intentions de développer un mobilier urbain anti-SDF.

Nous savons toutefois que la présence de SDF dans les gares et les stations de métro, où ils se réfugient davantage par temps froid que sur la place Flagey, pose parfois problème, notamment parce que cela donne une mauvaise image des zones concernées.

Quant aux bancs de la place Flagey, ils ne sont pas munis d'accoudoirs, mais bien de petits arceaux en métal qui empêchent précisément de s'allonger.

Comme une réunion doit prochainement avoir lieu entre la STIB et le collectif dont question, j'ai souhaité attirer votre attention sur le sujet, car ce n'est pas en empêchant les SDF de s'allonger sur des bancs que l'on va résoudre les problèmes de sécurité. Ce genre de réponse renforce la stigmatisation des personnes sans abri et nuit à la cohésion sociale et au vivre ensemble.

[337]

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut plutôt investir dans les centres d'accueil de jour pour les sans-abri. Les métros et les autres moyens de transport ne sont pas prévus pour cela.

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Évidemment, nous sommes tous d'accord. Les sans-abri eux-mêmes préféreraient ne pas devoir être dans le métro.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce que nous ne pouvons pas faire, surtout en période hivernale, c'est chasser les sans-abri sans leur proposer une autre solution. Nous sommes actuellement en train de mettre en place, notamment avec la STIB, une procédure afin de déplacer dignement les sans-abri présents dans les stations vers un lieu d'accueil. Cela permettrait d'offrir aux passagers un meilleur confort d'utilisation tout en prenant soin des sans-abri.

Nous travaillons avec les associations, et la STIB est partenaire du Samusocial. Quand nous avons eu un problème lié à la présence de sans-abri à la station Bourse, j'ai réuni la STIB, les associations, la Ville de Bruxelles et la police afin de trouver une solution humaine et digne. Nous devons continuer à envisager les choses sous cet angle.

Je rappelle également qu'il n'est pas autorisé de dormir dans les stations. Les usagers ne restent dans les stations que le temps d'attendre leur métro. Il en va de même pour la connexion à l'internet qui est limitée dans le temps pour éviter que les usagers s'installent.

Ce qui est clairement demandé à la STIB - et c'est le sens du projet pilote mené actuellement -, c'est

d'orienter les sans-abri vers un centre d'accueil adéquat.

[343]

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Je me réjouis de votre réponse mais je voudrais surtout vous dire qu'au-delà de l'usagère de la STIB que je suis et du problème que cela peut me poser personnellement, les SDF n'ont pas davantage envie d'être là. Cette collaboration avec les centres d'accueil et la participation de la STIB à la gestion de ce problème me réjouissent et renforcent mon argument. Au vu de cette démarche, pourquoi ces bancs sont-ils installés ? Ils sont violents sur le plan du symbole et même au-delà. Il faut que vous alliez voir.

Je félicite donc ce collectif qui se donne pour mission d'embellir ces installations. Le résultat est très beau. Design for everyone veut donner un sens à l'espace public et à la manière d'y participer. Continuons comme cela mais ne plaçons plus à côté des dispositifs sécuritaires qui n'apportent rien de plus !

- *L'incident est clos.*

[349]

INTERPELLATION 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'élargissement du ring".

[351]

M. Pierre Kompany (cdH).- Après s'être penchée unilatéralement sur l'élargissement du ring au nord de Bruxelles, la société mandatée par la Flandre pour étudier son agrandissement s'attaque désormais à une autre portion, cette fois située dans le sud-est, au niveau de la Forêt de Soignes.

De la même façon que le magazine distribué en juin en rapport avec l'élargissement du tronçon nord du ring, la Werkvennootschap a, une fois de plus, élaboré un texte qui, pour parler gentiment, prête à confusion.

Sur le dépliant distribué, il est question de contournement, de nuisances sonores, de transport multimodal, ainsi que de faune et de flore mais, à aucun moment, il n'est fait référence à l'élargissement ou à l'optimisation, ni même à une éventuelle concertation avec la Région bruxelloise.

Force est de constater le manque d'élégance de la Flandre à l'égard de notre Région, alors que le réaménagement du ring est un projet dont la définition est commune aux deux entités. En effet, les mois passent et la Werkvennootschap continue de faire cavalier seul sans tenir compte des inévitables impacts environnementaux imputables à une augmentation du nombre de véhicules alors

que, dans le même temps, notre Région lutte pour un air plus sain. En atteste la mise en place de la zone de basse émission (LEZ).

La Werkvennootschap ne tient pas davantage compte de la congestion plus importante que provoquerait une augmentation du nombre de véhicules à l'intérieur et autour de Bruxelles, ni même des autres projets (parkings de dissuasion, intégration tarifaire et billettique, extension des lignes de trams hors de Bruxelles), qui sont soumis à la concertation depuis des années et n'aboutissent pas, faute de volonté politique.

[353]

Pour rappel, notre gouvernement a voulu mettre en place une concertation par le biais de la Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB), laquelle a été refusée aussi sec par le gouvernement flamand.

Soucieux de la défense de l'environnement et de la santé des habitants de notre Région, j'ose espérer que le gouvernement poursuivra sa politique du "non à l'élargissement".

Dans cette optique, voici mes questions sur le sujet.

La position du gouvernement est-elle toujours similaire à la déclaration de politique régionale (DPR) ?

Une étude évaluant les conséquences de l'élargissement du ring sur notre Région est-elle envisagée ? Quelle est la position du gouvernement vis-à-vis de cette nouvelle décision unilatérale ?

Comment les intérêts des habitants sont-ils défendus ?

Quelle a été la réponse du gouvernement flamand au courrier du ministre-président envoyé en juillet dernier au sujet de la consultation organisée par la Région flamande sur le projet d'élargissement au nord du ring ?

La directive européenne relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement peut-elle être invoquée par notre Région dans le cas présent ? Quelle est la position du gouvernement à son sujet ?

[355]

M. Michaël Vossaert (DéFI).- L'élargissement du ring est un dossier qui peut s'enflammer à tout moment. L'accès à Bruxelles est au centre du débat entre les Régions. La question qui se pose est de savoir comment favoriser l'accès à Bruxelles par d'autres moyens que la voiture.

Le fait d'élargir le ring va contribuer à renforcer la capacité d'accueil de véhicules entrants à Bruxelles, entraînant des conséquences négatives sur la qualité de l'air respiré quotidiennement par les Bruxellois.

Pour nous, cette option n'est pas envisageable. Il s'agit d'intensifier le travail réalisé en amont, à

savoir la création de parkings de dissuasion et de proposer des solutions aux entreprises pour que les navetteurs puissent se rendre à Bruxelles autrement qu'en voiture. Nous nous sommes déjà exprimés sur cet avantage fiscal que constitue la voiture de société, dont il faut revoir le principe.

[357]

Un message s'impose au niveau intrabruellois, qui est d'éviter de se diviser sur le dossier. J'ai déjà rappelé en son temps qu'à la Ville de Bruxelles, la position du collège était quelque peu dissonante par rapport à celle que défendait la Région.

Une évolution est perceptible sur la question de l'élargissement du ring du côté de la nouvelle majorité à la Ville de Bruxelles, ce dont je me félicite.

Je m'associe bien entendu aux demandes de concertation nécessaire avec le gouvernement bruxellois, pour que celui-ci soit entendu et pour éviter une décision unilatérale. Enfin, même si ce dossier concerne surtout les communes du Nord-Ouest de la Région et la Ville de Bruxelles, il importe que les communes ne soient pas divisées sur celui-ci, car cela déforce la position des Bruxellois.

[359]

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Étant donné que la Flandre semble avancer dans ce dossier sans trop se préoccuper de l'impact sur Bruxelles, sur le climat et l'environnement en général, j'aimerais savoir si le projet que le gouvernement bruxellois semblait trouver acceptable implique une augmentation de l'emprise routière sur l'espace en général.

En d'autres termes, y aura-t-il du béton en plus ? Je fais ainsi référence à l'éternel débat de mots entre "optimisation" et "élargissement". Nous n'avons jamais réellement obtenu de réponse à cette question.

[361]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Als een parlamentslid van de meerderheid een regeringslid interpelleert, vraag ik me altijd af of hij of zij het standpunt van de partij of van de meerderheid verkondigt.

Deze interpellatie is hoogst verwonderlijk. Ik hoor uitdrukkingen en woorden als 'faire cavalier seul' en 'unilatéralement'. Ik wil er wel op wijzen dat ik De Werkvennootschap tot tweemaal heb willen uitnodigen in deze commissie, zodat we er rechtstreeks mee in gesprek konden gaan en onze bezorgdheden formuleren. Zo hadden we ook te weten kunnen komen wat het project precies inhoudt. Mijn verzoek werd echter tot tweemaal toe geweigerd.

Sommige parlementsleden doen blijkbaar niet eens de moeite om hun huiswerk te maken en spelen liever politieke spelletjes of ze verspreiden ronduit verkeerde informatie. Ik vind dat erg jammer en vraag me af of de heer Kompany namens het cdH of namens de hele meerderheid interpelleert. Tussen haakjes, ook Vlaams minister Weyts was trouwens best bereid om naar deze commissie te komen.

Er wordt gesproken over overleg. Ik heb hier al heel vaak gezegd dat ambtenaren van het gewest permanent door De Werkvennootschap uitgenodigd worden om mee na te denken over de aanpassingen van de Ring.

[363]

De Werkvennootschap heeft geen mandaat van de Brusselse regering, maar dat ligt natuurlijk aan die regering. Is het inmiddels al mogelijk dat haar ambtenaren bepaalde inhoudelijke verzuchtingen van het Brussels Gewest aan De Werkvennootschap kunnen meedelen en mee nadenken over mobiliteit?

Ik meen dat ook de beide regeringen overleg moeten plegen over deze kwestie. Misschien is de cdH daarvan niet op de hoogte. Ik heb de indruk dat De Werkvennootschap zich helemaal niet unilateraal opstelt en dat ze zelf heel wat contacten legt. Kunt u in dit verband meer kwijt over uw standpunt, dat van de regering en dat de partijen van de meerderheid? Ik vind een en ander toch erg onduidelijk.

De hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel wordt door sommigen graag naar voren geschoven als hét wondermiddel. Zij beweren dat we de zaak kunnen oplossen door nog maar eens een overheidsinstantie en nog maar eens een administratie in het leven te roepen. Ik denk echter dat rechtstreekse contacten tussen administraties en ministers het efficiëntste middel zijn. Wat is uw standpunt over die hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel? Als u die gemeenschap als hét antwoord naar voren schuift om in dit dossier vooruitgang te boeken, wil dat zeggen dat u de zaken aan het blokkeren bent en eigenlijk geen oplossingen wilt. Volgens mij zou het veel nuttiger zijn mochten beide ministers-presidenten gewoon eens met elkaar telefoneren over dit dossier.

[365]

Het is voor heel wat parlementsleden nog steeds heel onduidelijk wat dit project precies inhoudt. Natuurlijk gaat het niet alleen om de vernieuwing van de verouderde weginfrastructuur van de Ring. Er wordt daarnaast ook aan alternatieven gewerkt, zoals zestig kilometer tram- en buslijnen, zestig kilometer fietsroutes en een Vlaams plan voor overstapparkings. Ook aan de invoering van een geïntegreerd tarief wordt er gewerkt, net zoals aan een slimme kilometerheffing.

Bovenaan het formulier waarnaar de heer Kompany verwijst, staat met betrekking tot de herinrichting van de Ring dat het om een voorontwerp gaat, met een scheiding van doorgaand en lokaal verkeer. In elke richting zouden er drie rijstroken voor doorgaand verkeer en twee voor lokaal verkeer komen. Dat is toch heel duidelijk? De burgers worden geraadpleegd en kunnen de plannen inkijken.

Wordt het standpunt van de minister gedeeld door de rest van de regering? Is er binnen de regering sprake van een probleem over deze kwestie? Hoe ziet u het verdere overleg? Beschouwt u de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel als dé oplossing voor dit dossier? Kunt u bevestigen dat er eerst een aantal alternatieven worden overwogen? Wanneer de werken aan de Ring van start gaan, zal er natuurlijk enorme overlast ontstaan. Vlaanderen zet daarom eerst in op de uitbreiding van het openbaar vervoer om pas daarna de werken aan de Ring uit te voeren.

[367]

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik wilde me eigenlijk beperken tot een vraag, maar naar aanleiding van de uitspraken van mijn collega wil ik toch het volgende opmerken. Ik heb al gepraat met medewerkers van De Werkvennootschap. Die organisatie is zeer toegankelijk en de medewerkers ervan komen met plezier hun promopraatje doen. Natuurlijk is het niet allemaal zo eenvoudig als mevrouw Van Achter het voorstelt. Het is niet dat er drie stroken zijn voor doorgaand en twee voor lokaal verkeer, terwijl er voor de rest veel ruimte is voor fietspaden en trams.

Op het ogenblik is men bezig aan een scopingnota - die eind vorig jaar al klaar had moeten zijn - en werkt men nog een aantal alternatieven uit. Als je de investeringen voor het openbaar vervoer en de fiets vergelijkt met het budget voor de werken aan de Ring zelf, zelfs zonder de kosten voor de herstellingswerken, dan kun je niet anders dan concluderen dat de verhouding scheefgetrokken is. Ik vind dat het verhaal dat mevrouw Van Achter hier ophangt, deel uitmaakt van hetzelfde promopraatje, dat ik al vaker heb gehoord.

Mijnheer de minister, hoe ver staat het met uw memorandum of understanding?

[369]

Persoonlijk feit

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik vraag het woord voor een persoonlijk feit.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord voor een persoonlijk feit.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Een promopraatje? Het gaat om een voorontwerp en dat heb ik letterlijk zo gezegd. Er staat ook duidelijk in dat alles nog nader wordt bekeken en aanpasbaar is. Dat heb ik nooit ontkend en ik denk dat dat ook goed is. Het gaat om een voorontwerp inclusief scheiding van doorgaand en plaatselijk verkeer.

Dat is dan ook geen promopraatje, maar gewoon de realiteit, mijnheer De Lille!

[373]

M. le président.- Je vous ai laissée réagir, Mme Van Achter, mais je rappelle, pour la bonne forme, que vous avez également interpellé M. Kompany tout à l'heure.

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement a toujours dit non à un élargissement, oui à une optimisation sous conditions. C'est la position que je défends au nom du gouvernement. Nous avons effectivement envoyé un courrier à la fin de l'année dernière, à la suite duquel une réunion commune a eu lieu entre les deux ministres-présidents et les deux ministres de la Mobilité. Cette réunion a été plutôt constructive.

En ce qui concerne le projet d'optimisation, il va de soi que la Région flamande doit respecter les règles existantes, y compris les directives européennes. Les concertations sont en cours. Pour ne pas les mettre en péril, je ne souhaite pas m'exprimer davantage.

[377]

M. Pierre Kompany (cdH).- J'entends bien que la concertation passe avant tout, et qu'il est possible de croire à une issue positive. Je donne cependant raison à Mme Delforge : davantage de béton, davantage de problèmes.

(Remarques de Mme Delforge)

L'écologie appartient à tous.

Quand on construit une cave ou un parking souterrain en béton, on bloque le passage des eaux sur une certaine superficie. Beaucoup de gens n'y pensent pas. Lorsqu'on construit des immeubles, on réalise à un certain moment que l'eau ne passe plus comme avant. Toute construction en béton entraîne toujours des problèmes environnementaux.

Ajouter du béton n'est pas une solution, car cela augmente encore le flux de circulation et demain, les mêmes questions se poseront à nouveau, comme l'a dit M. De Lille, qui est très bien renseigné.

Quant au cdH, Mme Van Achter, autant votre parti peut commenter, autant le cdH peut à tout moment exprimer ses points de vue fondés sur divers constats et concernant toutes les problématiques bruxelloises.

M. le ministre, je crois que vous êtes en phase de concertation. Celle-ci demande de la discrétion.

[381]

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Vous avez rappelé la position du gouvernement bruxellois, qui s'oppose à l'élargissement du ring.

Toutefois, l'essentiel réside dans l'urgence de trouver comment changer les comportements de la population en termes de mobilité à Bruxelles, et surtout vers Bruxelles. La priorité doit donc être la création de parkings de dissuasion, qui relève d'une discussion interrégionale et du partenariat à conclure avec les sociétés afin de promouvoir d'autres modes de déplacement. Sur ce point, le dialogue pourra sans doute s'instaurer plus facilement que sur l'élargissement du ring. Sur ce dernier point, nous pourrions même arrêter complètement les discussions, même si je vous laisse poursuivre la concertation menée actuellement. Cependant, il est important de garder à l'esprit que l'urgence est plutôt au niveau du changement de comportement.

Pour rappel, la Communauté métropolitaine de Bruxelles ne fonctionne pas. Il vaut mieux créer une agence fédérale de la mobilité ou un véritable pilote que cette communauté métropolitaine, qui est véritablement une coquille vide.

[383]

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'hésite entre opacité et démission. Le contrôle parlementaire cesse-t-il à quatre mois des élections ?

Les parlementaires ne disposent toujours pas d'une réponse claire. Vous vous réfugiez derrière des concertations visant à déterminer si le mot "optimisation" implique ou non une emprise accrue du béton par rapport à la situation actuelle. Je pense surtout que vous n'avez pas envie de nous répondre et que nous nous trouvons face à un réel problème de contrôle. Je ne veux pas préjuger de la réplique de mon collègue M. De Lille, mais je sens qu'elle ne va pas être bien différente.

[385]

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb alleen gehoord dat er overleg aan de gang is. Ik hoop dat u dan ook binnen uw eigen regering voldoende overlegt. Dat lijkt vooral daar nodig te zijn.

[387]

De heer Bruno De Lille (Groen).- U zegt dat het overleg veeleer gunstig verloopt. Dat stelt mij niet echt gerust. Als u niet wilt meedelen of er al dan niet een memorandum of understanding werd overeengekomen, dan wil dat natuurlijk zeggen dat er geen is. Er is ook geen sprake van structureel overleg tussen de twee gewesten. De administraties mogen niet deelnemen aan de vergaderingen over de Ring. Vlaanderen doet dus zijn zin en Brussel zal wellicht pas kunnen reageren wanneer het te laat is. Dat is heel erg.

- *Het incident is gesloten.*

[391]

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 toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een
handicap".**

[393]

De heer Bruno De Lille (Groen).- In 2014 publiceerden Unia en Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) een eerste advies over manieren om het openbaar vervoer toegankelijker te maken. Sindsdien worden beide organisaties regelmatig betrokken bij vergaderingen en beleidsvorming over de toegankelijkheid van openbaar vervoer. Unia is ook betrokken bij de opmaak van een actieplan om de MIVB toegankelijker te maken. Dat plan zou in het beheerscontract 2018-2022 van de MIVB worden opgenomen.

Ook het parlement heeft niet stilgezeten. In 2016 organiseerde Cawab een inlevingstocht door Brussel, waar veel parlementsleden aan deelnamen. Zo konden ze zelf vaststellen dat er nog veel werk aan de winkel is om het openbaar vervoer echt toegankelijk te maken. Het parlement keurde unaniem een resolutie goed waarin het de regering vraagt om de toegankelijkheid van de infrastructuur van de MIVB te verbeteren.

In mei 2018 publiceerden Unia en Cawab een update van hun oorspronkelijke advies. Met zestig zeer concrete en haalbare aanbevelingen gaven ze nuttige suggesties. Ze schoven twee absolute prioriteiten naar voren. Ten eerste moeten de nieuwe voertuigen en infrastructuur van de MIVB volledig autonoom toegankelijk zijn. Ten tweede moet er een concreet actieplan komen om het volledige netwerk toegankelijk te maken.

Enkele maanden geleden hadden we al een debat over de toegankelijkheid in de commissie voor de Infrastructuur. Nu er een nieuw beheerscontract voor vier jaar in de maak is, lijkt het mij raadzaam om het thema opnieuw aan te kaarten.

Hoe ver staat de opmaak van het nieuwe beheerscontract? Vormt het actieplan rond de toegankelijkheid nu inderdaad een onderdeel van het beheerscontract, zodat we er zeker van kunnen zijn dat het zal worden uitgevoerd?

Het plan ambieert om binnen de tien jaar alle vijfhonderd haltes van de MIVB toegankelijk te maken. Dat is zeker een stap in de goede richting, maar ik heb begrepen dat Unia vraagt om het volledige netwerk tegen een bepaalde datum helemaal toegankelijk te maken. Bovendien is er geen uitvoeringsplan met meetbare doelstellingen. Waarom hebt u voor die vage aanpak gekozen? Tegen wanneer zal het netwerk volledig toegankelijk zijn? Kunnen we het actieplan krijgen?

U zei dat de de nieuwe tram 9 zeer toegankelijk is. Volgens mij is nog geen enkele tram- of metrolijn autonoom toegankelijk. Klopt dat? Wat doet u om trams en metro's volledig autonoom toegankelijk te maken?

U zei in het voorjaar dat Brussel Mobiliteit iemand zou aanwerven om alles in verband met de toegankelijkheid te coördineren. Hoe ziet zijn taakomschrijving eruit? Wordt de toegankelijkheid bij elke beslissing, elk bestek of plan afgetoetst door experts?

Welke initiatieven hebt u genomen om de toegang tot informatie en de communicatie te verbeteren? Ik heb het dan meer bepaald over de bewegwijzering en de omgeroepen informatie.

[395]

De heer Pascal Smet, minister.- Ik werk aan een nieuw beheerscontract, dat ik binnenkort aan de geëigende organen zal voorleggen. Daarin is integrale toegankelijkheid een essentiële strategische doelstelling. Bij Brussel Mobiliteit is een toegankelijkheidscoördinator vooralsnog ad interim, later definitief voltijds aangesteld. Ik bezorg u straks de juiste functieomschrijving op papier.

Alle heraanlegplannen van Brussel Mobiliteit komen aan bod in de afdeling Actieve Modi van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Het bureau Atingo, een expert in bereikbaarheid, is daarbij aanwezig om de projecten op de toegankelijkheid te evalueren. Dat is iets nieuws, waarmee we tijdens deze regeerperiode begonnen zijn.

Uiteraard is het ook belangrijk dat we de werven goed volgen. Er kunnen allerlei zaken in een vergunning staan, maar ze moeten ook uitgevoerd worden door de aannemers. Atingo krijgt een subsidie om de regering, de gemeenten en Beliris de nodige expertise te verstrekken om daaraan te

werken. Er is ook een referentiewerk, "Vademecum van bereikbaarheid voor voetgangers", dat ontstaan is in nauw overleg met alle betrokkenen.

Er is ook een vrij concreet strategisch plan, met een operationeel plan dat opgesteld is door een consortium van experts onder impuls van Brussel Mobiliteit en de MIVB. Daarin wordt de strategische richting bepaald en veertien grote acties uitgewerkt. We hebben gekozen voor een gezonde cocreatie en voor het haalbare. Het heeft geen zin om onrealistische doelstellingen op te nemen.

[397]

Ik ben het ermee eens dat er aanvaardbare meetbare doelstellingen moeten komen. We hebben al heel veel initiatieven genomen. Zo moet tegen 2020 een aantal buslijnen zijn uitgebreid. Het netwerk van tram 9 is inderdaad het meest toegankelijke, dankzij de rubberen strook op het perron die de horizontale lacune vermindert. In de toekomst zullen we dat systeem uitbreiden.

Er lopen nog andere projecten. Ik zal u zo dadelijk een compleet overzicht bezorgen.

[399]

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is een zeer goede zaak dat er een extern bureau van experts is aangesteld. Ik hoop dat hun inbreng dwingend is en dat het niet om het zoveelste vrijblijvende advies zal gaan. Een heraanleg is iets voor de komende tien à twintig jaar, dat weten we allemaal. Het komt er dus op aan om het nu goed te doen.

De ambities mogen niet te beperkt zijn. Laten we ter zake voluntaristisch zijn. Enkel als een aanpassing echt volstrekt onmogelijk blijkt, mag ze worden afgevoerd.

- *Het incident is gesloten.*

[403]

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 fietsrekken op bussen".

[405]

De heer Paul Delva (CD&V).- Niet alleen de statistieken maar ook het Brusselse straatbeeld wijzen op de toegenomen populariteit van de fiets. Het Brusselse reliëf ontmoedigt het fietsen echter. Een goedkoper alternatief voor een specifieke fietslift - voor de Kunstberg destijds begroot op 2 miljoen euro - is het meenemen van de eigen fiets op het openbaar vervoer. De fiets kan buiten de spitsuren al mee op metro en tram, maar voor een fietser is het omslachtig om voor een rit van

één halte die een helling overbrugt, de metro te nemen.

In enkele Europese steden (Madrid, Dresden) worden er fietsenrekken in of achter de bus geïnstalleerd. Op de website van de Europese Fietsersfederatie las ik dat de fietsrekken die door de Madrileense busmaatschappij worden gebruikt, amper 200 euro kosten. Dat zou ook voor Brussel interessant kunnen zijn, in de eerste plaats voor de buslijnen die de hellingen tussen de laag- en hoogstad overbruggen. Voor de Kunstberg zijn dat bussen 71 en 95, voor de Kruidtuin bus 61 en aan de kathedraal bus 29.

Een bijkomend voordeel is dat het bedieningsgebied van de haltes van die lijnen gevoelig wordt vergroot. Als we ervan uitgaan dat de meeste reizigers een tocht van tien minuten naar een halte aanvaardbaar vinden, dan komt dat te voet overeen met 800 meter (tegen 5 km/u), maar met de fiets 3,3 km (tegen 20 km/u). Een bedieningsgebied bedraagt voor elke halte een kleine 2 km² voor een voetganger (0,8 x 0,8 x pi) en maar liefst 34 km² voor een fietser, zowel voor het voor- als het natransport, dat met de eigen vertrouwde fiets kan gebeuren.

Deelt u mijn visie dat fietsrekken voor- of achteraan de bus een veel goedkoper alternatief kunnen zijn voor een fietslift?

Hebt u een idee van mogelijke problemen door het gebruik van fietsrekken, op basis van ervaringen bij buitenlandse maatschappijen, bijvoorbeeld via de UITP?

Wat vindt u van het voorstel om enkele buslijnen uit te rusten met fietsenrekken?

Denkt u zelf nog aan buslijnen die belangrijke hoogteverschillen overbruggen? Welke buslijnen zouden volgens u prioritair met fietsrekken moeten worden uitgerust?

Op welke buslijn zou er een proefproject met fietsrekken mogelijk zijn?

[407]

De heer Pascal Smet, minister. - In het verleden is reeds onderzocht of men fietsrekken voor- of achteraan op een bus in een stedelijke omgeving als die van Brussel kan plaatsen. De conclusie was dat het eigenlijk niet zo een goed idee was, omdat zoiets te veel tijdsverlies en veiligheidsrisico's met zich zou brengen.

Het heeft enkel zin om dat te doen op langeafstandslijnen of op lijnen die in een stad aankomen. In de Verenigde Staten zijn hier voorbeelden van en daar worden de rekken vooraan gemonteerd. Bovendien is er een probleem met de Europese regelgeving.

We zullen dus niet meteen fietsrekken installeren. Ik kies er liever voor dat de problemen van de hoogteverschillen worden weggewerkt door boorden en fietsliften. In samenwerking met Beliris en de gemeente Elsene zullen we een fietslift plaatsen ter hoogte van de Graystraat. Ook op het Poelaertplein is er een.

Kortom, de plaatsing van fietsrekken op bussen is vandaag niet aan de orde.

[409]

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik had een dergelijk systeem al opgemerkt in steden zoals Madrid en Dresden en vroeg mij af of zo iets ook mogelijk zou zijn in Brussel, maar ik had zelf ook al enige bedenkingen gemaakt met betrekking tot eventueel tijdsverlies en risico's.

Ondertussen blijft u investeren in fietsliften en dat is natuurlijk een goede zaak. En wie weet komt er ooit nog een langere buslijn, een soort GEN-bus, waar dergelijke fietsrekken wel nuttig kunnen zijn.

- *Het incident is gesloten.*

[413]

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 "le projet de réaménagement de l'avenue de Vilvorde".

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[417]

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 twee nieuwe tramlijnen die het Rogierplein met Molenbeek en Neder-Over-Heembeek verbinden".

[419]

De heer Paul Delva (CD&V).- Op donderdag 20 december keurde de regering uw voorstel met betrekking tot twee nieuwe tramlijnen goed. De twee lijnen zullen het Rogierplein verbinden met respectievelijk Molenbeek en Neder-Over-Heembeek.

De komende twee jaar zullen de concrete plannen worden uitgewerkt. Naar verluidt verwacht u dat de nieuwe tramlijnen over vijf à zes jaar operationeel zijn.

Met de eerste lijn, van het Rogierplein naar Molenbeek, komt de MIVB tegemoet aan reële noden van de veranderde buurt. Niet alleen ambtenaren van Leefmilieu Brussel en de Vlaamse

administratie en medewerkers van verschillende bedrijven zullen van de lijn gebruik kunnen maken, ook de toekomstige bewoners van de nieuwe woonwijk aan het Maritiem Station zullen dat doen.

Over een tram naar Thurn & Taxis wordt al lang gesproken, maar de plannen werden in 2014 door de regering geschrapt. In april 2018 bleek in de overlegcommissie over de geplande herinrichting van Thurn & Taxis dat buurtbewoners enorme mobiliteitsproblemen vreesden. Verschillende organisaties drongen daarom aan op een tramverbinding, die er nu dus toch zou komen.

Wat de tweede lijn betreft, van het Rogierplein naar Neder-Over-Heembeek, verwijst u naar het nieuwe nationale centrum voor pakjes van Bpost en de vestiging van Solvay, waardoor ook die lijn volgens u intensief gebruikt zal worden.

Welke obstakels die in 2014 de aanleg van de nieuwe tramlijn in de weg stonden, zijn nu weggewerkt?

Er is al zeer lang vraag naar het tracé. Waarom gaat de regering hier nu pas op in, op het einde van de legislatuur? Wat is er veranderd?

Is er al enig zicht op het nodige budget? Acht u de realisatie van de tramlijnen haalbaar in het licht van andere grote infrastructuurwerken op het vlak van openbaar vervoer?

Kunt u bevestigen dat het inderdaad de bedoeling is dat de tramlijnen tegen het einde van volgende legislatuur verwezenlijkt zijn?

[421]

De heer Pascal Smet, minister.- Afgezien van de realisatie van alle aangekondigde projecten op het terrein van Tour & Taxis en omgeving, is het grote verschil dat er nu een politiek akkoord bestaat. In 2014 was er immers geen politiek akkoord met de stad Brussel over de tramlijn die over het terrein van Tour & Taxis zou rijden en vervolgens over de Emile Bockstaellaan dezelfde route als de metro zou volgen tot de Heizel. Dat tracé bleek politiek onhaalbaar te zijn. We hebben dan ook een nieuwe keuze gemaakt die wel politiek haalbaar is.

Ondertussen zijn de geesten gerijpt en hebben we het hele dossier opnieuw bekeken. We hebben beslist om de tramlijn te laten vertrekken in de Vooruitgangstraat, aan het Rogierplein, en via de esplanade bij het Noordstation, de Bolivarlaan, de Picardbrug en de Picardstraat te laten rijden, om vervolgens bij metrostation Belgica aan te sluiten op het bestaande tramnetwerk. Zo kunnen we met 2,2 km nieuwe tramlijn Tour & Taxis en omgeving volledig ontsluiten zonder door het park te gaan en wordt vermeden dat dat park om zeep wordt geholpen.

Voorts kunnen we op die manier vermijden dat de tram dezelfde route als de metro zal volgen in de Emile Bockstaellaan. Bovendien leggen we dan opnieuw een verbinding aan tussen Jette, het Noordstation en het Rogierplein. Daarover hebben we dus een politieke consensus bereikt. We hebben bovendien een brief naar Beliris geschreven, waarin we melden dat we tramrails zullen leggen op de Picardbrug. De werken aan die brug moeten dit jaar eindelijk starten. Zo kan het project tegen de volgende regeerperiode gerealiseerd worden.

Ook wat de tramlijn naar Neder-Over-Heembeek betreft, zijn de geesten gerijpt. De beslissing van Solvay om daar een Europese campus te bouwen, heeft alles in een stroomversnelling gebracht. De economische ontwikkeling in de zone neemt concrete vormen aan. Terwijl er vroeger nog enige terughoudendheid was, wordt nu ook in Neder-Over-Heembeek enthousiast gereageerd op de komst van de tramlijn. Het project staat ook in het meerderheidsakkoord van de stad Brussel. Die wil het project realiseren tegen de volgende gemeenteraadsverkiezingen.

De kostprijs wordt op het moment berekend. Het project zal geïntegreerd moeten worden in het meerjareninvesteringsplan. Wij denken dat dat perfect mogelijk is. Een aantal projecten heeft sowieso vertraging. Het project is echter een van onze prioriteiten; wij hebben wel degelijk gewerkt.

- *Het incident is gesloten.*

[423]

[427]

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'action de la Région suite à une infrastructure défaillante le long du canal".

[429]

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Durant le mois de décembre, une rambarde située le long du canal à proximité de la Porte de Flandre, sur le boulevard de Nieuport, s'est détachée, laissant un trou béant de deux mètres, avec un risque évident d'accident, accident qui a, par ailleurs, eu lieu.

Devant l'inaction des pouvoirs publics, ce sont finalement les citoyens qui se sont résolus à réparer la rambarde à l'aide de palettes en bois. Il semble en effet que la Région ait été mise au courant, mais se soit déchargée du dossier, invoquant la responsabilité d'un autre niveau de pouvoir.

Il me semble pourtant que la priorité est d'abord de répondre à une situation dangereuse, puis de discuter des éventuelles responsabilités et non l'inverse.

Pouvez-vous, M. le ministre, nous éclairer sur cet épisode malheureux ? Comment se fait-il qu'aucune mesure d'urgence n'ait été prise ? Quelles sont les actions menées, depuis lors, par la Région ? Il semble que l'ensemble de l'infrastructure soit bancal et que d'autres accidents risquent de se produire.

[431]

M. Pascal Smet, ministre.- Cet incident s'est produit à hauteur d'une clôture temporaire du chantier de Beliris sur la Petite ceinture ouest. Bien que Beliris dispose d'un permis pour un pont démontable

depuis octobre 2017, toutes les passerelles avancent au ralenti, pas seulement à Comte de Flandre, mais aussi à hauteur du Millennium Iconoclast Museum of Art (MIMA) ou encore de Tour & Taxis, où les travaux vont seulement commencer. Je ne peux que le regretter. J'ai parfois l'impression qu'ils font tout pour éviter... On ne parle pas de la même chose ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est mon impression.

M. le président.- On parlait du prolongement de la rue Sainte-Marie. C'était la première information. Le ministre a ensuite évoqué l'autre passerelle.

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a deux passerelles. Votre question porte sur celle qui doit arriver à hauteur de la station Comte de Flandre, pour laquelle le permis est accordé depuis longtemps. Or, quand je suis entré en fonction, les plans n'existaient pas, malgré ce permis, et on n'en avait donc jamais parlé publiquement. Durant mon mandat, j'ai tout fait pour que Beliris les rédige. Nous avons pris des accords, mais ces projets ralentissent à nouveau. J'ai parfois l'impression qu'ils ont tout fait pour éviter qu'on inaugure ces deux passerelles avant les élections régionales. À vrai dire, je ne vois pas d'autre raison à ces retards.

[439]

En plus, la situation était compliquée. Le Port de Bruxelles est compétent pour les murs du quai. Cela m'a été signalé sur Facebook, mais j'ai évité toute discussion sur les compétences. J'ai demandé une intervention durable le 3 janvier. Le 7 janvier, Bruxelles Mobilité a rédigé une fiche d'intervention urgente. Les travaux ont entre-temps été réalisés. Nous avons demandé à nos services de suivre leur évolution de près.

Nous avons donc tâché avant tout de résoudre le problème. Les réparations ont été effectuées dès que les problèmes ont été signalés. D'aucuns pourront toujours affirmer que cela aurait pu être plus rapide, mais la période a peut-être compliqué les choses.

[441]

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Les gens se moquent de savoir qui est compétent. Le problème, c'est qu'entre-temps, un homme est tombé à l'eau et est décédé.

(Remarques de M. Smet)

Nous aurions pu adopter cette attitude avant l'accident, au lieu d'attendre. Les citoyens ont réagi les premiers pour réparer la rambarde, mais il y a quand même eu un mort. Je ne sais pas si nous nous rendons bien compte de la situation !

Ce que vous expliquez sur Beliris est évidemment scandaleux et inadmissible, mais face à des situations d'urgence comme celle-là, nous devons agir et non tergiverser en attendant de savoir qui est compétent.

[445]

M. Pascal Smet, ministre.- On me l'a signalé et, vu que je disposais de la compétence adéquate, j'ai immédiatement réagi afin que ce soit réparé, même si ce n'est finalement pas mon administration qui l'a fait en premier.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Dans ce genre de situation, il faut intervenir d'urgence, quitte à envoyer ensuite la facture à qui de droit.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec vous, et c'est ce que j'ai fait.

- *L'incident est clos.*

[457]

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 "les infractions sur le piétonnier d'Ixelles".

[459]

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.