

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

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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

**INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN**

**COMMISSION DE LA MOBILITÉ**

**CHARGÉE DES TRANSPORTS PUBLICS, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**COMMISSIE VOOR DE MOBILITEIT**

**BELAST MET HET OPENBAAR VERVOER, DE OPENBARE WERKEN EN DE VERKEERSVEILIGHEID**

**RÉUNION DU MARDI 9 MARS 2021**

**VERGADERING VAN DINSDAG 9 MAART 2021**

**COMPTE RENDU PROVISOIRE**

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

**VOORLOPIG VERSLAG**

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

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

[105]

**INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "les suites données aux soupçons de fraude aux badges au sein de la STIB".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. DAVID LEISTERH,**

**concernant "les soupçons d'emplois fictifs au sein de la STIB".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER,**

**concernant "le soupçon de fraude aux badges à la STIB".**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME INGRID PARMENTIER,**

**concernant "la fraude et le chantage dénoncés au sein du service 'Field support' de la STIB".**

[113]

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

**betreffende "de badgefraude bij de MIVB".**

[115]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- La presse du 20 février dernier nous révélait un témoignage anonyme selon lequel un appareil pirate aurait été mis au point pour dupliquer les badges professionnels de la STIB. Selon ce témoignage, des dizaines d'agents l'auraient utilisé et se seraient rassemblés chez l'un d'eux durant leurs heures de travail au lieu d'être sur le terrain. Des codes auraient également été mis en place pour que les dispatcheurs ne contactent pas ces personnes durant leur absence.

Si ceci est avéré, cela démontrerait à tout le moins qu'un système frauduleux aurait été soigneusement mis en place et qu'il y aurait forcément des complices à plusieurs niveaux. Une autre source témoigne que cette fraude serait connue de beaucoup et que ce serait un secret de polichinelle. Tout ceci fait tache, d'autant plus qu'il s'agit de la plus grande entreprise publique bruxelloise.

Le témoignage d'un ancien agent de la STIB publié dans la presse de samedi est inquiétant et mérite d'être repris ici : "Je devais travailler en binôme avec un senior qui allait m'apprendre le boulot, mais, durant cette année, je n'ai vraiment rien appris vu qu'on ne foutait en réalité strictement rien.

---

Après même pas un mois d'entrée en fonction, on m'a fourni la copie du badge professionnel de mon senior pour que je puisse pointer à sa place le début et la fin de son service. Le reste de mon temps de travail, je le passais le plus souvent chez lui, à la maison. Il y avait une dizaine d'autres agents de la STIB qui étaient souvent chez lui. Ils passaient leur temps à boire de l'alcool, fumer des joints et ils se payaient même des prostituées, y compris par temps de pandémie.

Moi, je passais mon temps à faire des courses pour eux en payant de ma poche. Je devais par exemple ramener le petit-déjeuner.

C'était l'un des chefs qui faisait des copies des badges professionnels avec un appareil acheté sur internet. Il y avait un langage codé à la radio pour faire en sorte que les dispatcheurs, qui étaient aussi de mèche, ne s'adressent pas à nous en notre absence.

La seule chose qu'il (le senior) m'avait proposée et que j'avais refusée avant que j'apprenne que je n'étais pas repris, c'était de lui payer une somme de 2.000 euros pour que je puisse continuer à travailler à la STIB. Il m'avait dit : "Si tu me donnes cet argent, je peux aller voir la hiérarchie et t'obtenir directement un poste, les yeux fermés."

[117]

Informée par le journaliste de La Capitale vendredi en fin d'après-midi, avant la parution dans la presse, la porte-parole de la STIB a répondu ne pas être au courant de cette situation et qu'une enquête par le biais des services des technologies de l'information (IT) et des ressources humaines (RH) n'était pas envisageable le jour même. À la suite de l'article publié ce samedi 20 février, la STIB a précisé que, si la fraude est confirmée, les travailleurs qui utilisent un badge frauduleux seront licenciés.

Il semblerait donc qu'il y ait d'une part, des travailleurs honnêtes accomplissant courageusement leur devoir, en particulier durant cette crise sanitaire, et d'autre part, ceux qui profitent du contribuable et qui extorquent de l'argent à au moins un travailleur junior. C'est inacceptable !

Au regard de la situation, si tout ceci est confirmé, le licenciement des personnes concernées ne nous paraît pas suffisant. La STIB porterait plainte contre les responsables.

Il y a quinze jours, lors du débat d'actualité en commission, j'ai réclamé, au nom de mon groupe, une enquête approfondie et indépendante sur l'ampleur de la fraude. En raison de la situation et de l'implication probable de différentes personnes appartenant à différents niveaux hiérarchiques, il nous apparaît important qu'un organe extérieur enquête de manière indépendante. Vous aviez alors répondu que deux enquêtes étaient menées en interne et qu'une plainte avait été déposée au parquet à cet effet.

[119]

Je dépose aujourd'hui cette question, en complément du débat d'actualité, car il me semble important, au regard de la gravité de la situation, de faire le point, notamment sur ces deux semaines d'enquête interne.

Hormis le lancement de deux enquêtes internes, la communication au personnel visant notamment à ce que toute information utile soit communiquée à la direction et le dépôt d'une plainte au parquet, d'autres démarches et mesures ont-elles été prises dans le cadre de ce dossier, tant au niveau de la STIB que du gouvernement bruxellois ?

---

Ces enquêtes internes permettent-elles de tirer de premières conclusions, notamment au niveau des investigations réalisées par le service RH et le service IT ? Le parquet a-t-il également, de son côté, entamé des investigations ?

La STIB a-t-elle recueilli de nombreux témoignages ? Qu'est-ce qui a été mis en place, en interne, pour protéger les témoins d'éventuelles représailles ?

Comment un appareil acheté sur le web a-t-il pu tromper les systèmes de pointage de la STIB ? Pendant combien de temps ? Si une telle faille existe, le système doit être analysé en profondeur et sécurisé au plus vite. Est-ce notamment, comme je l'imagine, l'objet de l'enquête du service IT ?

Les démarches nécessaires ont-elles été entreprises pour protéger le système de pointage de la STIB à ce jour ?

Enfin, quelles sont les étapes à venir ?

[121]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- L'historique de ce dossier, longuement retracé par M. Loewenstein, est très interpellant.

Deux choses importent aujourd'hui. Les faits révélés dans la presse il y a deux semaines ont-ils depuis été confirmés ? Avez-vous pu faire toute la lumière sur cette affaire ? Que s'est-il réellement passé et quelle est l'ampleur de ce problème à la STIB ?

Qu'avez-vous entrepris depuis que vous avez été informée de ce dossier ? Quelles sont les actions qui ont été entreprises par la STIB ? Comment mettez-vous les choses en place pour garantir que toute la lumière soit faite, et surtout que cela ne se reproduise pas à la STIB ou dans d'autres organismes d'intérêt public (OIP) ?

[123]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je ne vais pas répéter ce qu'a dit M. Loewenstein. De la fraude et du chantage, c'est extrêmement grave ! C'est, de plus, très néfaste pour l'image de la STIB et la motivation de son personnel, dont la très grande majorité réalise son travail consciencieusement. Il faut prendre des mesures pour que, s'il est avéré, ce genre de comportement inacceptable soit sanctionné.

Les faits dénoncés dans la presse sont-ils avérés ?

La STIB a-t-elle réalisé l'enquête interne dont elle a parlé ? Les personnes impliquées ont-elles été identifiées ? Quels sont les résultats de cette enquête ?

Lors du débat d'actualité, j'avais insisté sur l'importance de réaliser également une enquête externe, puisqu'il y aurait des complicités à différents niveaux. Où en est-elle ?

D'un point de vue technique, la possibilité de dupliquer les badges de pointage a-t-elle été vérifiée ? Quelles solutions peuvent-elles être apportées pour supprimer ce risque de fraude ?

[125]

---

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik zal de feiten en de vragen van mijn collega's, nu en tijdens het actualiteitsdebat van twee weken geleden, niet herhalen. Ik hoop wel dat we nu een uitgebreider antwoord zullen krijgen. U zei toen immers alleen dat er een intern onderzoek aan de gang was. Wat zijn de resultaten daarvan?

Plant u een volledige externe doorlichting van de MIVB?

De fraude zou hebben plaatsgevonden in de Field Support Unit. Klopt dat? Wat zijn de taken van de Field Support Unit en hoe kan het dat het binnen die afdeling niet opvalt dat personeel stelselmatig niet komt opdagen? Hoeveel personeelsleden heeft de Field Support Unit momenteel?

Is er in het verleden tijdens de interne audits van de MIVB al aandacht geweest voor de werking van de Field Support Unit? Hoe luiden de meest recente vaststellingen en conclusies over die afdeling? Volgens de pers was er al in 2018 een stakingsaanzegging van de Algemene Centrale der Openbare Diensten (ACOD) omdat er malversaties waren binnen de Field Support Unit. Wat is daar toen op geantwoord?

[127]

Wat is er precies aan de hand?

De MIVB berichtte niet zo lang geleden dat ze in 2021 de kaap van 10.000 werknemers hoopt te ronden. We hebben het daar al over gehad tijdens het actualiteitsdebat. Ik begrijp natuurlijk dat er personeel in dienst moet worden genomen om trams of bussen te besturen enzovoort, daarover is er geen discussie. Toch vraag ik me af of het aanwervingsbeleid nog wordt bijgestuurd. We weten bijvoorbeeld hoeveel personeelsleden er in dienst zullen worden genomen bij de zogenaamde Field Support Unit. Wordt dat aantal nog aangepast? Zo is immers gebleken dat personeelsleden van die eenheid die zogenaamd aan het werk waren, in feite afwezig waren, wat werkelijk hallucinant is.

Mijn laatste vraag betreft de klokkenluidersprocedure bij de MIVB. In 2019 nam het Brussels Parlement een ordonnantie aan die voorzag in de oprichting van een Brusselse ombudsdienst en een systeem voor klokkenluiders. De N-VA had daar toen al kritiek op omdat de ordonnantie niet ver genoeg ging en niet goed was geregeld. Wat heeft de regering inmiddels ondernomen op dit gebied? Welke stappen kunnen werknemers van de MIVB zowel intern als extern zetten bij de ombudsman om misbruik aan het licht te brengen? Hoe en wanneer krijgen personeelsleden bescherming als klokkenluider? Welke instanties voeren het onderzoek naar fraude uit dat door de klokkenluidersprocedure aan het licht wordt gebracht?

Kunt u mij de besluiten en reglementen bezorgen waarmee artikel 15 van de gezamenlijke ordonnantie met betrekking tot de Brusselse ombudsman wordt uitgevoerd? Zijn er in het verleden, via de klokkenluidersprocedure, al schendingen van de integriteit aan het licht gekomen bij de MIVB? Welke gevolgen werden daaraan gegeven?

[129]

**M. David Weytsman (MR).**- Je rejoins les propos de M. Loewenstein. Je commencerai par rendre hommage aux travailleurs de la STIB, qui ont accompli un travail plus qu'utile en cette période difficile. Tant l'opposition que la majorité ont pu se rendre compte qu'ils ont dû faire preuve d'une grande flexibilité. Si parfois, nous sommes porteurs de propositions et de critiques, c'est parce que la STIB se trouve au cœur de la crise sanitaire, sociale et économique. De son bon fonctionnement dépend aussi en grande partie la relance économique.

Cette fraude est scandaleuse, voire révoltante, pour les collaborateurs qui font leur travail correctement, et elle nuit gravement à l'image de notre Région. Si M. Leisterh, qui m'a demandé d'intervenir à sa place aujourd'hui, a rapidement pointé ce dossier, ce n'est certainement pas pour jeter de l'huile sur le feu, mais parce que nous nous sommes rendu compte qu'il ne s'agissait pas d'un fait isolé. De nombreuses personnes l'ont contacté pour témoigner de l'envergure de ce phénomène au sein de la STIB.

Pouvez-vous rappeler ce que vous avez à ce jour entrepris, en tant que ministre de tutelle, de même que les décisions prises par le conseil d'administration ?

Selon certaines informations, la STIB n'a pas encore eu l'occasion de porter plainte - peut-être pour de bonnes raisons. Pouvez-vous le confirmer ?

Quant à l'audit interne annoncé, existe-t-il un agenda ou de premiers résultats ? Qui a été interrogé ? Des responsables ont-ils été identifiés ? Des licenciements ont-ils déjà eu lieu ?

[131]

Quels sont les services les plus directement touchés par la fraude ? S'agit-il du service IT ou du service des ressources humaines ?

Le mécanisme utilisé pour pirater le système a-t-il été identifié ?

Est-il possible de développer des badges non falsifiables ? Au-delà de cette question, c'est le management qui pose problème. Comment un supérieur hiérarchique "n+1" ou "n+2" ne se rend-il pas compte, au sein d'une équipe, aussi grande soit-elle, que des employés sont absents ? Je présume que l'audit interne se saisit également de cette question.

Je suis également surpris de l'absence d'un audit externe, comme cela aurait été le cas dans toute grosse société. Il ne s'agit pas de choisir entre un audit interne et un audit externe. Les deux sont complémentaires, avec des champs d'action très différents. Serait-il possible de défendre cette idée auprès du conseil d'administration, afin qu'un appel au marché soit lancé le plus vite possible ?

[133]

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- De fraude is ondertussen al bijna een maand geleden ontdekt. De MIVB heeft een intern onderzoek georganiseerd. Net als mijn collega's ben ik benieuwd naar de conclusies. Welke functies voeren de beklaagden uit?

Aansluitend op de vraag van mevrouw Van Achter vraag ik me af hoe het mogelijk is dat we dit te weten komen via de media, en niet via het klokkenluiderssysteem, waarvan sinds 2019 gebruik kan worden gemaakt. Volgens mij is er ook een grondig en onafhankelijk extern onderzoek nodig. Het gaat immers om heel zware fraude, die verder gaat dan de badgefraude waarover we het altijd hebben. Er is ook onder meer sprake van geheime communicatie met medeplichtigen, afpersing, machtsmisbruik, overtredingen van de coronaregels en het gebruik van alcohol en drugs tijdens de werkuren. De grootste werkgever van het gewest moet deze kwestie extern laten onderzoeken. Het imago van de MIVB staat op het spel. Zoals de vorige spreker al zei, is het altijd jammer wanneer enkelingen zich misdragen terwijl de rest uitstekend werk verricht. De rotte appels moeten eruit.

---

Het lijkt mij heel sterk dat alleen de tientallen medeplichtigen merkten dat sommige werknemers niet kwamen opdagen. Is het onderzoek van de technische tekortkomingen van het systeem al van start gegaan? Het moet worden verbeterd, zodat dergelijke fraude in de toekomst niet meer mogelijk is.

[135]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Er is al veel gezegd, maar ook Groen is zeer verontrust over de berichten in de pers. Welke feiten zijn al bevestigd? Sommigen pleiten immers voor een externe doorlichting, maar volgens mij moeten we eerst nagaan wat er werkelijk aan de hand is.

Groen sluit zich aan bij de vraag van mevrouw Van Achter over de toepassing van het klokkenluidersstatuut. In de nasleep van het schandaal inzake Samusocial werd dat statuut aan het einde van de vorige regeerperiode ingevoerd. De oppositie en de meerderheid sloegen daarvoor de handen in elkaar. Als de feiten kloppen, is het opvallend dat behoorlijk wat werknemers van de MIVB op de hoogte waren van de fraude, maar daar niets mee gedaan hebben. Dat roept vragen op.

De heer Loewenstein gaf het voorbeeld van een werknemer die 2.000 euro moest betalen om een functie te krijgen. Als dergelijke feiten zich voordoen, moeten de slachtoffers weten dat ze de kwestie ergens kunnen aanklaan. Ze moeten ook weten dat ze beschermd worden wanneer ze zoiets intern bij de hiërarchie melden en dat ze niet bang hoeven te zijn voor represailles. Een maatschappij met een dergelijke bedrijfscultuur is volgens mij beter beschermd tegen zulke feiten.

In een organisatie met zo'n 9.000 werknemers is de kans reëel dat sommige werknemers het spel oneerlijk wil spelen. Als die organisatie dan over een dergelijk beschermingsmechanisme in de bedrijfscultuur beschikt, zal zij beter beschermd zijn tegen dergelijke uitwassen. Een organisatie kan nu eenmaal niet alles van haar werknemers controleren en moet haar personeel tot op zekere hoogte vertrouwen. Daarbij is het echter van belang dat de maatschappij erop kan vertrouwen dat de werknemers misstanden durven te melden wanneer ze ermee geconfronteerd worden. Daarom is het klokkenluidersstatuut zo belangrijk. Op welke manier werd dat statuut ingevoerd bij de MIVB? Mocht blijken dat het statuut in dit dossier niet benut werd, welke conclusies trekt u daar dan uit?

[137]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les démarches et mesures prises depuis la révélation de cette information, une double enquête interne est en cours à la STIB. Elle implique, en plus du département concerné, la direction de la sécurité, le service des ressources humaines, le service juridique, le service IT et le département d'audit interne. Ces deux enquêtes concernent tant les faits, que les systèmes de contrôle et la gouvernance.

Par ailleurs, la STIB a déposé une plainte et un juge d'instruction devrait être désigné sous peu. Celui-ci dispose de pouvoirs beaucoup plus étendus que l'employeur et peut notamment mobiliser des enquêteurs de la police. Il mènera donc une enquête externe. Dans ce cadre, la STIB mettra évidemment à disposition toutes les données en sa possession.

Depuis le jour de la publication de l'article, la STIB m'informe régulièrement des démarches entreprises.

[139]

En ce qui concerne les services informatiques et des ressources humaines, les investigations ont débuté le samedi 20 février 2021, jour de la publication de l'article dans La Capitale. Les services informatiques et des

---

ressources humaines de la STIB sont impliqués dans l'enquête interne, de même que plusieurs autres départements. Les enquêtes internes sont toujours en cours, mais s'achèveront au plus vite.

La communication anticipée d'informations partielles aurait un effet néfaste sur les recherches en cours. J'attendrai donc la fin de ces deux enquêtes internes et leurs conclusions, afin de respecter le secret de la procédure et la protection des personnes contrôlées dans cette phase de l'enquête. La STIB prend cette affaire au sérieux et procède à un travail minutieux pour faire toute la lumière.

La troisième question concernait l'appareil acheté sur internet. Ces éléments font partie de l'enquête en cours. Ils s'inscrivent également dans le volet externe de l'enquête au niveau judiciaire. Quant à l'analyse et la sécurisation de son système de contrôle d'accès, la STIB n'a pas attendu cette affaire pour s'y intéresser. Un audit interne approfondi concernant le contrôle d'accès physique a été réalisé. À la suite de ce dernier, des groupes de travail par cible ont été institués et différentes actions ont été menées.

[141]

Un nouveau système de contrôle d'accès été installé et testé sur l'un des sites de la STIB. Il constituera la norme et sera progressivement déployé sur l'ensemble des nouveaux sites et de ceux déjà existants.

En ce qui concerne l'enquête approfondie et indépendante, outre les deux enquêtes internes en cours, la STIB a porté plainte auprès d'un juge d'instruction dans le but de diligenter une enquête judiciaire indépendante. Ce recours témoigne du souhait de la direction de clarifier cette affaire, en toute transparence et sans exception. Comme je l'ai déjà souligné, le pouvoir judiciaire dispose de pouvoirs beaucoup plus étendus que l'employeur. De plus, un certain nombre de faits mentionnés dans l'article relèvent de la justice, y compris au niveau pénal, au-delà des infractions au règlement de travail.

Pour répondre à Mme Parmentier au sujet des faits dénoncés dans la presse, certains sont au moins partiellement avérés, tels que les infractions liées au pointage et l'existence d'un badge fictif. Toutefois, d'autres faits, comme l'existence d'autres badges fictifs, les chantages, etc., demandent encore une objectivation au moyen de preuves formelles.

Une enquête interne destinée à identifier les faits et à retrouver les personnes impliquées a été lancée le 20 février. Un processus méticuleux de vérifications est en cours. En parallèle, le département d'audit interne a été mandaté d'une mission spéciale de contrôle des processus et de la gouvernance. Outre l'audit et le département concerné, sont impliqués le chef de la sécurité, les services des ressources humaines et informatique, ainsi que le service juridique.

[143]

En ce qui concerne la duplication des badges, l'enquête est en cours. Il est trop tôt pour tirer des conclusions. La duplication a par ailleurs des implications judiciaires, qui seront donc traitées dans le cadre des investigations mandatées par le juge d'instruction. Il faut toutefois souligner que l'enquête menée par la STIB cible tout comportement consistant à pointer des heures de travail non effectuées, à l'aide d'un badge frauduleux ou pas, avec ou sans complicité d'un tiers, subordonné ou pas. Ce comportement constitue en effet, dans tous les cas de figure, un manquement grave au règlement de travail de la STIB.

Le nouveau système de contrôle d'accès utilise une nouvelle technologie plus sécurisée, avec des badges impossibles à dupliquer. Aux mesures technologiques s'ajoutent des mesures préventives et d'ordre organisationnel. En effet, les procédures internes de la STIB stipulent que le badge est personnel et ne peut en aucun cas être donné à une personne tierce, que cette dernière travaille pour la STIB ou non. En cas de



perte ou de vol, le travailleur est tenu d'en informer immédiatement le département d'assistance aux services. La procédure prévoit une désactivation immédiate et, le cas échéant, une plainte à la police.

[145]

Je pense avoir déjà répondu à une partie des questions de M. De Beukelaer. Le département d'audit interne participe étroitement à l'enquête visant à établir les faits et à identifier l'ensemble des personnes impliquées. De plus, une mission spéciale de vérification des processus de contrôle et de la gouvernance lui a été confiée.

La STIB n'avait pas connaissance de l'existence d'un système visant à dupliquer les badges, ni de fraudes au pointage organisées à grande échelle. Des phénomènes de pointage par des tiers ou de personnes quittant leur lieu de travail en cours de journée ont déjà été mis à jour dans le passé.

[149]

Ces comportements ont toujours fait l'objet de sanctions exemplaires et immédiates.

À notre connaissance, un tel système n'existe pas dans d'autres organismes d'intérêt public (OIP) de la Région. Si c'est le cas, il faudra une réaction immédiate pour mettre fin à ces pratiques.

Je réponds à présent aux questions de M. Leisterh. Au sujet d'une demande de mener une enquête interne, nous avons pris contact avec la STIB le matin même de la publication de l'article dans le journal La Capitale, afin de demander à être informé de la situation et des démarches entreprises par la direction. Dès la parution de l'article, la direction de la STIB avait pris l'initiative de diligenter des investigations tant pour vérifier les faits que les processus et la gouvernance. Nous n'avons donc pas eu besoin de lui demander.

[151]

Les conclusions des investigations menées jusqu'à présent ne peuvent pas encore être dévoilées. Je sais qu'il existe la règle des trois mois, mais je suis prête à revenir vers vous dès que je disposerai d'éléments de réponse. J'espère que les enquêtes seront terminées dans les prochaines semaines. Comme certains l'ont souligné, il en va de la réputation de la STIB, mais aussi de celle de tous les membres du personnel. La grande majorité de ceux-ci travaillent en effet avec sérieux au service des Bruxellois.

J'en viens à la mise en place de badges qui seraient difficilement falsifiables. La STIB a entamé il y a plusieurs mois - indépendamment, donc, de cet incident - le renouvellement de son système de contrôle des accès. Un nouveau dispositif mieux sécurisé a déjà été installé sur un site de la STIB et il est prévu qu'il soit progressivement déployé dans l'ensemble des installations existantes. Cette décision s'inscrit dans le cadre des mesures de sécurisation adoptées après un vaste audit interne des contrôles des accès physiques réalisé en 2015 à la demande de la STIB. Cet audit ne portait pas uniquement sur le système en soi, mais également sur la gouvernance et les points de contrôle liés. Je tiens ainsi à souligner le fait que des procédures et des améliorations étaient déjà en cours.

[153]

La nécessité d'investiguer plus avant par le biais d'une enquête externe pourrait évidemment être établie, cela en fonction de l'avancement du dossier et des informations obtenues grâce aux deux enquêtes internes. La STIB y est totalement ouverte. Nous en avons discuté et nous travaillons en toute transparence.

---

Une enquête judiciaire externe a également été ouverte. Elle devrait permettre la mise à jour d'éventuelles zones d'ombre. Il importe qu'aucun doute ne subsiste quant à notre volonté de tout mettre en œuvre pour dénoncer les éléments significatifs.

[155]

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter, u vroeg hoe het zit met de doorlichting van de MIVB. Zoals ik al antwoordde aan de heer Leisterh, is het mogelijk om een externe audit van de betrokken dienst of van specifieke processen en procedures binnen het bedrijf te laten uitvoeren. De resultaten van dat interne onderzoek zullen ons informatie verstrekken op grond waarvan we kunnen beslissen of en met welke methode we als toezichhoudende overheid een externe doorlichting nuttig achten. Die kwestie wordt ook besproken met de regeringscommissaris en het beheerscomité van de MIVB. We zullen een beslissing nemen op grond van de concrete feiten die aan het licht zullen komen.

Vandaag wil ik vooral een stand van zaken geven en de stappen toelichten die we al hebben gezet, zonder vooruit te lopen op de volgende fasen. We moeten immers in elke fase over de juiste informatie beschikken om te kunnen beslissen welke vorm en timing een eventuele externe doorlichting moet krijgen.

Ik wijs er overigens op dat de controlemechanismen voor de MIVB zijn vastgelegd in de betreffende ordonnantie en in het beheerscontract. Afgezien van de interne audit controleert ook het Rekenhof alle overheidsrekeningen, interne processen en procedures. De door het Brussels Gewest aangestelde bedrijfsrevisoren doen hetzelfde met de particuliere rekeningen.

[157]

Wat de taken van de Field Support Unit betreft, wil ik erop wijzen dat de werknemers van de Service Unit Field Support voor het grootste deel uiterst plichtsbewust werken. De Service Unit Field Support maakt deel uit van de afdeling Operations en staat in voor customer care. De werknemers van de Field Support Unit zorgen voor de veiligheid en het comfort van de passagiers op het net, door de kwaliteit en de beschikbaarheid van de voorzieningen te garanderen. Deze buitendienst telt ongeveer 900 werknemers, verdeeld over drie afdelingen: Dispatching, Technical en Operations.

De multimodale medewerkers (de zogeheten 'agents multimodaux' of AMM) maken deel uit van de afdeling Operations, samen met de interventie medewerkers en de controleurs van vervoerbewijzen. De AMM's en hun supervisors zijn met 275 en zijn belast met de preventieve dimensie van de veiligheid op het net. Zij zorgen ervoor dat de MIVB-infrastructuur en -apparatuur beschikbaar en in goede staat is en melden technische mankementen aan de technische teams. Zij zijn ook belast met de begeleiding van de klanten tijdens storingen op het net of bij gebeurtenissen die door hun aard en ligging van invloed zijn op het gebruikelijke traject van de reizigers: het inleggen van een nieuwe bus, de omleiding van een bus of de verplichte overstap op een bus wegens een storing op het net. Op dergelijke momenten worden ze ingezet om de reizigers te begeleiden.

De AMM's moeten zich dus voortdurend op het net begeven. Elke AMM is verbonden met een bepaalde zone, waar zijn referentiebadge zich bevindt. Hij moet via zijn eigen referentiebadge prikken, behalve in uitzonderlijke gevallen zoals een opleiding in de MIVB Academy aan stelplaats Delta of wanneer hij specifieke opdrachten krijgt bij het begin van zijn dienst.

[159]

Tijdens zijn dienst kan een medewerker op drie manieren een taak krijgen. Ofwel voert hij of zij zijn dienstregeling uit die toegewezen is aan het begin van de dienst en die acht uur duurt. Ofwel ontvangt hij een specifieke opdracht inzake begeleiding tijdens een storing of een gebeurtenis die impact heeft op de trajecten van de passagiers. De AMM brengt ook de dispatching op de hoogte van zijn aanwezigheid aan het einde van de opdracht. Een derde mogelijkheid is in realtime: als er zich een incident op het MIVB-net voordoet, kan de dispatching een medewerker van de Service Unit Field Support sturen om de klanten te begeleiden op hun traject. De medewerker signaleert dan ook zijn aanwezigheid en het einde van de opdracht aan de dispatching.

Tussen augustus 2017 en januari 2018 is er een auditopdracht uitgevoerd met de bedoeling om de interne controlesystemen van de Service Unit Field Support te beoordelen. Er was bijzondere aandacht voor een aantal risico's: het behoud van black-outkoffers, de bescherming van bepaalde elementen van het patrimonium van de Service Unit Field Support, de cel Netheid en de realtimeveiligheidsmedewerkers. Tijdens die audit werden bepaalde andere aspecten van het beheer, ook door het management, bekeken. Gelet op de evolutie van de audits is in 2018 een nieuw managementteam benoemd omdat er een aantal tekortkomingen werden vastgesteld.

De algemene conclusie van die audit was dat de Service Unit Field Support een goede interne controlebasis heeft en dat het risicobeheer doeltreffend is, zowel in het opzet als in de uitvoering. Het bestuursproces is over het algemeen efficiënt en biedt realistische zekerheid, maar niettemin werden er tijdens de interne audit ook verbeteringspunten vastgesteld. De belangrijkste betroffen de planning en de controle van de teams op het terrein. De versterking van de desbetreffende interne controles moet ook bijdragen aan het verbeteren van de werksfeer en het vergemakkelijken van het betrokkenheidsmanagement.

[161]

Het nieuwe management heeft de aanbevelingen uit de audit omgezet in een actieplan. Het gaat om 41 bevindingen, die verschillende acties omvatten. Ze slaan op alle afdelingen van de Field Support Unit, zowel veiligheid, netheid als technische ondersteuning.

De invoering van een nieuwe organisatiestructuur maakt deel uit van een vrij omvangrijk project, waarvan het grootste deel voltooid is: de herziening van de processen, de planning, het voorraadbeheer, de invoering van nieuwe procedures en instrumenten, de opleiding van het personeel, monitoring en digitalisering. Vaak gaat het om complexe processen, die soms op weerstand stuiten bij het personeel. Het gaat met name om projecten die gericht zijn op een betere controle door de beheerders en op de traceerbaarheid van medewerkers die een opdracht op het net vervullen.

Kortom, er is al heel wat gebeurd, maar het is natuurlijk belangrijk dat we continu aandacht blijven hebben voor de kwaliteit van het werk en dus ook dat er nu bijkomende onderzoeken gebeuren om alles zo goed mogelijk te evalueren.

Mevrouw Van Achter, op dit moment heeft deze zaak geen gevolgen voor de aanwervingsvooruitzichten van de MIVB. Die houden immers in de eerste plaats verband met de uitbreiding van het net: nieuwe lijnen, versterking van de frequenties, de komst van nieuwe voertuigen. De geplande vacatures zijn in dus hoofdzaak voor bestuurders, met name buschauffeurs. Voorts heeft de MIVB ook bepaalde technische profielen nodig, zoals ingenieurs, elektriciens, specialisten in IT en telecommunicatie of seingevers. Ook bepaalde ondersteunende functies moeten worden ingevuld.

[163]

De nieuwe rekruten van de cel Field Support Unit, de junior multimodale agenten, worden aangeworven met een startbaanovereenkomst. Dat zijn contracten van bepaalde duur in het kader van een startbaanovereenkomst tussen de MIVB en Actiris. Via dat partnerschap wordt jongeren een eerste beroepservaring aangeboden zodat zij daarna gemakkelijker een vast contract kunnen krijgen bij een ander bedrijf of in een andere functie bij de MIVB. Zo werft de MIVB jaarlijks honderd jongeren aan, die een jaar lang een daartoe voorbehouden functie vervullen als junior multimodale agent. De nieuwelingen vormen telkens een duo met een referentiemedewerker op het terrein.

De functie van multimodale medewerker fungeert ook als omscholingsfunctie voor werknemers die ongeschikt zijn verklaard voor hun oorspronkelijke functie. De functie staat niet open voor externe aanwerving. In 2021 zijn er 180 vacatures bij de Service Unit Field Support. Daarvan zijn er 115 bestemd zijn voor junior multimodale agenten, in het kader van de samenwerking met Actiris, en 11 voor senior multimodale agenten. Die laatste zijn afkomstig van andere MIVB-afdelingen. Voorts zijn er 41 vacatures voor veiligheidswerkers voor de patrouilles, 8 vacatures voor technische arbeiders, 3 voor technische bedienden en 2 voor dispatchers. Het aantal vacatures evolueert uiteraard naargelang het personeelsverloop en de interne mobiliteit.

Er zijn verschillende manieren waarop het MIVB-personeel problemen kan melden. In eerste instantie kan de medewerker zich richten tot zijn directe leidinggevende. Uit een enquête in 2019 over de interne communicatie bij de MIVB blijkt dat de rechtstreekse leidinggevende het eerste contactpunt is, zowel voor de arbeiders als voor de bedienden. Naast de hiërarchie, is het uiteraard belangrijk dat er ook andere interne en externe kanalen beschikbaar zijn.

[165]

Sociale raadgevers zijn aanwezig op de werkplaats en zijn telefonisch bereikbaar. Binnen de onderneming zijn er ook vertrouwenspersonen aangeduid in het kader van de wetgeving inzake welzijn op het werk. Zij zijn bevoegd om problemen met betrekking tot psychosociale aspecten te behandelen, zoals geweld, pesten en burn-out. Daarnaast zijn er preventieadviseurs van de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk (EDPBW), hetzij een bedrijfsarts, hetzij een specialist in psychosociale risico's. Een extern team dat bevoegd is voor alle soorten psychosociale of medische risico's die verband houden met het werk of de werkomgeving, is bereikbaar op één enkel nummer en e-mailadres. Het Employee Assistance Program (EAP) is een helpdesk voor alle personeelsleden en hun gezinnen, die 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar is, via dewelke contact kan worden opgenomen met psychologen dicht bij huis voor alle professionele of privéaangelegenheden, kortom: hulp in de breedste zin van het woord. Daarnaast kan elk personeelslid ook problemen melden bij een vakbond. De MIVB is een onderneming met een bijzonder hoog aantal vakbondsafgevaardigden: er zijn er meer dan vierhonderd. Het overlegorgaan dat zich bezighoudt met welzijn op het werk ten slotte, is het comité voor preventie en bescherming op het werk (CPBW).

Telkens wanneer er inbreuken op de integriteit aan het licht komen, ongeacht via welk kanaal ze worden gemeld, wordt er een verificatieprocedure ingesteld. Op bewezen feiten staan strenge straffen. In het verleden zijn er al ontslagen gevallen wegens misbruiken. Uiteraard wordt er op zulke momenten, ongeacht de procedure waarvan gebruik wordt gemaakt, onmiddellijk gehoor gegeven aan klachten.

[167]

*(poursuivant en français)*

J'ai entendu que vous vouliez connaître les conclusions de l'enquête. Je suis disposée à revenir vers vous lorsque j'en disposerai afin que nous en discutons.

La STIB m'informe des audits internes. Par ailleurs, il y a également l'enquête judiciaire. Nous avons aussi des contacts avec le conseil d'administration. Sur la base des éléments dont nous disposons, le scénario de l'audit externe reste possible. Il est important de montrer qu'en cas d'abus, de problème ou d'infraction, la réaction est immédiate et qu'une procédure est mise en place.

Comme je l'ai dit en réponse à Mme Van Achter, un audit réalisé en 2017 et 2018 a déjà débouché sur des actions, mais il faut continuer à examiner s'il convient d'apporter d'autres améliorations. Il est important de démontrer que nous réagissons avec sérieux à toutes ces accusations. La STIB accorde toute son attention à ces événements, et c'est crucial.

[171]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je conçois aisément que le gouvernement et la direction de la STIB prennent l'affaire au sérieux, tant elle entache l'image de cette dernière.

Mes pensées vont à tout le personnel, entre autres les chauffeurs, les techniciens ou le personnel d'accueil, qui continue à travailler avec professionnalisme et parfois la peur au ventre, en cette période de pandémie. J'ai été contacté, ces dernières semaines, par certains collaborateurs qui attendent beaucoup de l'enquête interne, mais aussi et surtout d'une enquête indépendante, vu l'ampleur des problèmes, selon eux. Je les ai invités à faire part de leurs informations à la direction, mais j'ai entendu leur souhait de voir un organisme externe et indépendant mener une enquête.

Il ne me semble pas vous avoir entendue parler du nombre de témoignages recueillis en interne. L'appel de la direction a-t-il été entendu ? Des mesures ont-elles été prises pour protéger les membres du personnel qui acceptent de témoigner ?

Du fait que les deux enquêtes internes sont toujours en cours, vous ne pouvez bien sûr pas en donner les conclusions. Il y a deux semaines, vous avez accepté le principe d'une enquête indépendante externe. C'est une bonne chose que le parquet mène la sienne, mais il ne faudrait cependant pas fermer la porte à d'autres enquêtes indépendantes.

Je serai très attentif à l'évolution du dossier. Je suppose que le comité de gestion et le conseil d'administration de la STIB seront informés des conclusions. Vous avez également proposé de revenir vers nous lorsqu'elles seront déposées. Les commissaires apprécieront votre retour d'information.

Il sera également important de tirer les leçons de cet épisode, que ce soit en matière de contrôle ou de sécurisation du réseau informatique.

[173]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Comment se fait-il qu'après quinze jours, nous ne sachions toujours pas ce qu'il s'est passé ? J'entends que vous êtes prête à nous donner toutes les informations dès que vous les aurez, c'est la moindre des choses, mais quand les aurez-vous ? Il est consternant qu'après un tel délai, la STIB n'ait toujours pas été capable de faire la lumière sur cette affaire, d'entendre tous les protagonistes et de savoir ce qu'il s'est passé.

Si le manque d'informations est lié au fait que les gens ne parlent pas, il s'agit de lancer une enquête externe le plus vite possible. Quand ce genre de choses se produit dans une entreprise, il ne faut que quelques jours pour recueillir les informations, avec tous les moyens qui existent.

---

Nous pouvons bien sûr en reparler dans deux ou trois semaines, mais cela n'est pas de nature à rassurer les commissaires ni à envoyer un signal clair aux usagers et aux membres du personnel de la STIB.

Comment se fait-il qu'une première partie de l'enquête ne soit pas encore close et qu'un premier rapport n'ait pas déjà été rédigé ? Jusqu'ici, les informations dont nous disposons restent très incomplètes et trop générales. Les faits sont-ils avérés et dans l'affirmative, comment l'ont-ils été et par qui ? Je m'attendais à recevoir davantage de précisions aujourd'hui.

[175]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je vous remercie pour cette réponse très fouillée. Laissons le temps aux enquêtes internes et externes. Ne les mettons pas en danger en divulguant prématurément des informations et faisons confiance à notre ministre.

Il sera toutefois important de communiquer sur leur résultat et les mesures prises, non seulement à destination des parlementaires, qui contrôlent l'action du gouvernement, mais aussi plus largement, à destination du grand public, tant pour l'exemple que pour montrer que nous ne restons pas indifférents à ces pratiques.

[177]

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Ik verwacht niet dat de MIVB nu al alle oplossingen heeft, maar na twee weken tijd zou ze minstens toch de omvang van het probleem moeten kennen.

U verwees naar de vorige audit. Kunt u ons daarvan een kopie bezorgen? Volgens die audit waren er blijkbaar toen al problemen met de controle op het terrein en werden er actiepunten voorgesteld om die controle te versterken. Betekent dat dat er in 2017-2018 al soortgelijke problemen waren? Waren er toen al medewerkers op het terrein die niet deden wat ze moesten doen? Is dat een van de elementen die uit die audit naar voren zijn gekomen? Welke actiepunten werden er voorgesteld? U hebt er een paar aangehaald, maar het zou nuttig zijn om daar dieper op in te gaan.

U hebt verschillende maatregelen opgesomd die binnen de MIVB zijn genomen, zoals de aanstelling van vertrouwenspersonen, wat een wettelijke verplichting is, maar ik heb niets gehoord over het klokkenluidersstatuut. Zult u daar werk van maken, zodat malversaties zonder schrik voor represailles kunnen worden aangekaart?

[179]

De MIVB is de grootste Brusselse werkgever. In alle organisaties zijn er mensen die hun werk niet naar behoren doen, maar er moeten procedures zijn om dergelijke situaties aan het licht brengen. De naam en de faam van de MIVB, waar het merendeel van de werknemers zijn uiterste best doet, staan immers op het spel. Daarom moet er dringend werk worden gemaakt van een klokkenluidersstatuut.

[181]

**M. David Weytsman (MR).**- Je reviens sur deux points : l'audit interne et l'audit externe.

Pourrions-nous obtenir une présentation de l'audit interne ? Je vous pose à nouveau mes questions, puisque vous n'y avez pas répondu. Si l'ensemble des commissaires vous posent des questions, ce n'est pas pour vous entendre dire que vous ne souhaitez pas y répondre maintenant.

Je ne pense pas avoir obtenu de réponses sur les objectifs et le calendrier. J'aurais souhaité obtenir de premiers résultats, parcellaires certes, sur votre travail actuel, même sans entrer au cœur des dispositifs que vous êtes en train de mettre en place. Je n'ai reçu aucune réponse non plus sur les responsabilités identifiées, ni sur l'existence de licenciements.

Vous dites que des sanctions exemplaires ont déjà été infligées par le passé pour des cas similaires, mais de quels sanctions et cas parlez-vous ?

Avez-vous prévu de mettre en place un mécanisme de non-falsification des badges ?

Quelles sont les pistes pour améliorer la gestion de vos services ?

J'espère ne pas avoir bien compris votre réponse sur l'audit externe. Si je comprends bien, vous mélangez toutes les informations concernant l'enquête judiciaire et l'audit externe. C'est une bonne chose que les enquêteurs ne soient pas des auditeurs et inversement.

L'objectif des audits externes est justement de comprendre si les procédures ont été respectées, de voir comment une fraude est survenue, de voir où sont les dysfonctionnements, où sont les causes et les pistes d'amélioration, de voir s'il existe des écarts par rapport aux décisions prises, d'évoquer les problèmes de gestion dans les équipes et les problèmes de recrutement.

Cet audit externe est absolument nécessaire. Comme dans beaucoup d'entreprises, il ne faut pas attendre d'avoir un problème judiciaire pour articuler les conclusions des audits interne et externe. Tous les experts appelleraient à la conclusion d'un audit externe, comme nous le souhaitons.

[183]

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Ik ben ervan overtuigd dat de zaak ernstig wordt genomen. Er zijn al heel wat maatregelen getroffen, maar het zal belangrijk zijn om regelmatig evaluaties te blijven uitvoeren. Zodra de conclusies bekend zijn, moet alle aandacht inderdaad naar communicatie gaan.

Mijn collega's hebben heel wat nieuwe vragen opgeworpen.

*(Onverstaanbaar)*

Er zijn duidelijk heel wat aanspreekpunten, die altijd bereikbaar moeten zijn om professionele hulp te bieden, in de ruimste zin van het woord. Het is dan ook jammer dat deze zo zelden worden geraadpleegd en dat men problemen liever breed uitsmeert in de pers.

[185]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Het is duidelijk dat de MIVB en uzelf de zaak ernstig nemen. Groen wil vooral dat het onderzoek goed wordt gevoerd. Ik ben het niet eens met collega's die ervoor pleiten om snel te handelen. De zaak mag natuurlijk vorderen, maar snelheid mag niet ten koste van grondigheid gaan.

Er moeten beweringen worden nagegaan, er moet ruimte zijn voor woord en wederwoord en er moeten zo veel mogelijk materiële bewijzen worden verzameld. Er mag geen twijfel bestaan over de feiten voordat er conclusies worden getrokken. Dat kost tijd. Ik hoop dat u nadien op een transparante manier zult toelichten wat er precies is gebeurd.

---

Het parlement heeft de opdracht om de ordonnantie inzake klokkenluiders uitvoerbaar te maken door binnenkort een ombudsman aan te duiden.

[187]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Je tiens à bien faire la distinction entre un audit externe éventuel et la plainte déposée auprès d'un juge d'instruction. La direction de la STIB a déposé une plainte auprès d'un juge d'instruction, de sorte que cette enquête judiciaire externe puisse être menée en parallèle avec les investigations menées en interne.

D'une part, le pouvoir judiciaire dispose d'autres moyens d'enquête que l'employeur, et d'autre part, certains faits relèvent de la justice au-delà des infractions au règlement de travail.

J'espère que le juge travaillera le plus rapidement et sérieusement possible. Ce processus est complètement externe et indépendant, mais il est crucial.

Par ailleurs, deux enquêtes internes sont menées. Je comprends que vous vous interrogiez sur les délais. Il faut, d'une part, faire un travail en profondeur, mais d'autre part ne pas traîner afin de ne pas compliquer le travail.

La STIB prend à mon sens cette situation très au sérieux et fait en sorte que tout se déroule le plus rapidement possible. Avant de licencier un membre du personnel, il est en effet important de constituer un dossier avec des preuves incontestables.

[189]

À ce jour, aucun licenciement n'est intervenu. L'objectif est, d'une part, de vérifier s'il y a eu des infractions et d'y réagir et, d'autre part, d'examiner si les procédures existantes suffisent et si les actions déjà mises en place assurent un contrôle efficace. Une analyse introspective est dès lors nécessaire.

En ce qui concerne la réalisation d'un audit externe supplémentaire, nous suivons évidemment de très près les audits internes et évaluons au fur et à mesure l'opportunité de mener une enquête externe, ce que nous n'excluons pas. Il nous semble essentiel de disposer des conclusions des deux enquêtes internes pour identifier d'éventuelles zones d'ombre. Nous souhaitons vivement faire toute la lumière sur cette affaire afin de pouvoir prendre les mesures nécessaires. Je tiens à rappeler que la STIB est une entreprise performante, où la majorité du personnel travaille avec honnêteté malgré les conditions actuellement très difficiles.

Je pense avoir répondu à la question de M. Weytsman relative à la falsification des badges, mais peut-être pas de manière assez claire. Un nouveau système était déjà en cours d'installation avant cet incident. Il y a plusieurs mois, la STIB a en effet entrepris le renouvellement de son système de contrôle d'accès. Ce nouveau système, mieux sécurisé, a été installé sur un site de la STIB et il est prévu qu'il soit progressivement déployé dans l'ensemble des installations existantes.

[191]

Cette décision s'inscrit dans le cadre des mesures de sécurisation mises en place à la suite du vaste audit interne des contrôles d'accès physique mené à la demande de la STIB en 2015.

Vous me demandez si vous pouvez disposer d'une copie de cet audit. Pour le moment, je ne peux pas vous dire si le document est ouvert ou non à la consultation, mais j'en ferai la demande à la STIB et vous le



---

transmettrai le cas échéant. Cet audit ne portait pas uniquement sur le système en soi, mais aussi sur la gouvernance et les points de contrôle qui y sont liés.

[193]

*(verder in het Nederlands)*

Daarmee wordt ook de vraag van mevrouw Van Achter voor een deel beantwoord. Er zijn inderdaad al stappen gezet. Er is hier sprake van een bepaald type werknemer. Enerzijds is er een groot verloop: honderd mensen per jaar komen een tijdelijke werkervaring opdoen en werknemers worden omgeschoold van de ene dienst naar de andere nadat ze ongeschikt zijn verklaard voor een functie. Het gaat dus om een specifieke dienst, waarbij de aard van de opdracht ervoor zorgt dat mensen constant ergens op het terrein horen te zijn. Wanneer een bus niet rijdt, merken we dat meteen. Dit soort diensten moet dus op een andere manier gecontroleerd kunnen worden.

Er is al een interne audit geweest en het management is vernieuwd. Los van het artikel zijn er dus al verschillende stappen gezet om ervoor te zorgen dat ook deze dienst op een optimale manier kan werken. Het is echter niet omdat er al in het verleden stappen zijn gezet, dat dat nu niet opnieuw moet gebeuren. We kunnen de dienst ook volledig doorlichten en nagaan wat er nog dient te gebeuren.

Zoals mevrouw Dejonghe al aangaf, bestaan er inderdaad al veel meldpunten, maar het belang van een klokkenluidersstatuut zult u mij zeker niet horen ontkennen. Dat geldt overigens niet alleen voor de MIVB. Een klokkenluidersstatuut moet voor alle gewestelijke diensten beschikbaar zijn. Het verheugt me dan ook dat het Brussels Parlement daarover een ordonnantie heeft goedgekeurd. Die moet nu nog uitgevoerd worden, zoals de heer Verstraete al opmerkte, in nauw verband met de oprichting van de ombudsdienst. Ik had begrepen dat daar werk van wordt gemaakt. Hopelijk krijgt dat dan ook snel zijn beslag.

Uiteraard zullen we daarnaast ook de situatie binnen de MIVB evalueren. Over meldpunten beschikken is een eerste stap, maar zijn die ook voldoende bekend en toegankelijk? Voelen mensen zich voldoende veilig om er gebruik van te maken? Op die vragen moet nu een antwoord komen, via het interne onderzoek of desnoods via een extern onderzoek.

Als er misbruiken zijn vastgesteld, moet daar onmiddellijk op gereageerd worden. Bestaan er procedures om eventuele misbruiken tijdig vast te stellen? Zijn er voldoende meldpunten om in alle vertrouwen bepaalde zaken binnen het bedrijf te kunnen aankaarten, bij de oversten of bij anderen?

[195]

Ik zeg met de hand op het hart dat de MIVB een grondig intern onderzoek voert en ons op de hoogte zal houden. Het beheerscomité en de raad van bestuur zullen ook hun verantwoordelijkheid nemen, zodat we wantoestanden kunnen aanpakken en de goede MIVB-reputatie hoog kunnen houden.

Ik hoop dat alles vlot verloopt, maar alles moet ook correct gebeuren, zeker als er ontslagen bij gemoeid zijn. Ik zal u de nodige informatie bezorgen zodra ze beschikbaar is.

[197]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Des témoignages ont-ils été recueillis par la direction de la STIB à la suite de l'appel en interne ? Avez-vous plus d'informations à ce sujet ? Des mesures ont-elles été prises par la STIB pour protéger l'anonymat des témoins ?

---

L'enquête judiciaire est-elle déjà en cours ou en sommes-nous toujours au stade du dépôt de plainte, sans investigation de la part de la STIB ?

[199]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je n'ai pas de questions complémentaires, mais veux tout simplement souligner que le rythme est trop lent. Quinze jours étaient largement suffisants pour mener une enquête sérieuse dont les résultats auraient pu nous être transmis aujourd'hui. Je réitère mon désaccord quant à la manière dont les choses se passent et dont la pression est mise. Le processus est trop lent, ce qui n'est pas de nature à nous rassurer.

**M. David Weytsman (MR).**- J'ai connu des problèmes informatiques qui m'ont obligé de sortir du système. Il me semble que vous n'avez pas répondu concernant la pertinence d'un audit externe. Souhaitez-vous en commander un ? Comptez-vous demander à la STIB ou à votre commissaire de gouvernement de s'en charger ?

Il ne s'agit pas de travailler en parallèle car, dans pareil cas, les auditeurs externes travaillent souvent en collaboration avec les auditeurs internes. Il s'agit tout de même de s'assurer de la crédibilité de l'audit interne dont vous nous présenterez les résultats dans quelques mois.

Il ne s'agit pas pour moi de douter de la véracité ou de la probité des auditeurs, mais, comme il s'agit d'un problème transversal, il me semble qu'un audit externe permettrait d'améliorer l'image globale de la STIB.

[203]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne peux évidemment pas vous parler des témoignages.

Je partage votre inquiétude, mais les audits internes progressent. Nous les suivons de très près et évaluons par ailleurs la possibilité d'ouvrir une enquête externe pour faire toute la lumière sur cette affaire. Toutefois, les enquêtes internes ont déjà fourni un grand nombre d'éléments. Le conseil d'administration jugera sur cette base de l'utilité de demander une enquête externe pour éclaircir les dernières zones d'ombre.

Une plainte a bien été déposée. Un juge d'instruction doit à présent être désigné. J'espère qu'il le sera cette semaine.

Le traitement du dossier comporte donc plusieurs étapes : l'audit interne sur les infractions constatées, d'une part, et les procédures, d'autre part. Je n'exclus pas une enquête externe, en accord avec le conseil d'administration. Enfin, certaines infractions feront l'objet d'une procédure judiciaire.

[205]

Je comprends votre impatience. Deux semaines, c'est suffisant. J'espère que nous aurons des résultats dans les jours ou les semaines qui viennent. Je veux que tout se fasse correctement. Le dossier avance et les enquêtes sont prises au sérieux. Il existe des indices, basés sur des témoignages. Des moyens sont mis en place en interne pour que les contrôles aient lieu là où c'est possible.

- *Les incidents sont clos.*

[209]

## INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "le projet du gouvernement relatif à la politique de stationnement en Région bruxelloise".**

## INTERPELLATION JOINTE DE MME FRANÇOISE DE SMEDT

**concernant "le prix des places de stationnement hors voirie".**

[213]

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Cette question agite énormément le Landerneau bruxellois. Jusqu'ici, la concertation n'a pas donné de résultat enthousiasmant, puisque Brulocalis a rendu un avis technique - préparé par ses fonctionnaires plus que par les administrateurs ou les vice-présidents membres du bureau - qui se révèle sévère sur les plans pratique, opérationnel et légal.

La conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale se réunira demain pour réaliser la synthèse des observations. Néanmoins, lors d'une réunion précédente en présence de la ministre, l'intervention du chef de groupe PS avait été particulièrement virulente et avait mis en cause le projet. Il y a donc matière à se pencher à nouveau, de manière sérieuse, sur ce dossier.

Je rappelle que dans sa déclaration de politique générale (DPG), le gouvernement dit vouloir reporter le stationnement hors voirie. Une série de mesures sont prévues à cet effet, parmi lesquelles la réduction du nombre de places de stationnement pour les immeubles de bureaux, le recours aux acteurs privés pour mutualiser le stationnement hors voirie, la baisse du seuil des places de stationnement hors voirie pour les différentes zones d'accessibilité du règlement régional d'urbanisme (RRU) ou encore l'uniformisation des tarifs et des cartes de dérogation entre les communes bruxelloises.

[215]

À cet égard, vous avez élaboré un plan qui modifie substantiellement le plan régional de politique du stationnement (PRPS), mais aussi les modalités de gestion de parking.brussels. Un tour de présentation a donc été organisé, et j'ai mentionné le bureau de la conférence des bourgmestres et la réunion de Brulocalis. À la suite de ces échanges, un avis complet sera attendu de la part des communes pour demain, le 10 mars.

De manière globale, la mesure est entachée d'une certaine antinomie. Mon groupe et moi-même sommes favorables à une diminution du nombre de véhicules en surface et en voirie, et à un report du stationnement le plus possible en sous-sol. Ce n'est pas nouveau. Le plan Iris 2 prévoyait déjà une diminution de 20 % du nombre de véhicules en surface. Le gouvernement de l'époque avait acté cet objectif moyennant un report hors voirie, et en indiquant que la suppression des places de stationnement serait corrélative à la création de places hors voirie.

Cela n'a jamais été fait. À titre d'exemple, un vaste parking avait été prévu à l'intention du public et des employés du nouveau complexe administratif dans lequel l'administration communale, le CPAS, le commissariat et la mission locale d'Etterbeek - c'est-à-dire l'ensemble des dispositifs citoyens de la commune - vont s'installer dans les jours qui viennent. Bruxelles Environnement a toutefois imposé un

---

parking extrêmement réduit, alors que M. Smet avait indiqué qu'il supprimerait 150 places de parking en voirie et avenue des Casernes, puisqu'un nouveau parking public serait créé sous la maison communale.

Je ne comprends pas la logique qui sous-tend ces multiples contradictions.

[217]

Le projet aborde les métiers qui requièrent un transport de matériel technique lourd (plombiers, dépanneurs, etc., à l'exclusion du secteur tertiaire). À l'époque, j'avais défendu, au nom de mon groupe, que l'instauration d'une taxation kilométrique intelligente devait s'accompagner d'une solution pour ceux qui ont absolument besoin d'une camionnette ou d'un véhicule pour leur activité professionnelle : pose de vitrages, de châssis, installation de chauffage, etc. Il est en effet difficile de déplacer ces objets dans un vélo-cargo ou dans un tram.

Cette possibilité est évoquée, mais sans en préciser les modalités. Qu'en sera-t-il, sachant qu'elle est limitée aux obligations spécifiques de transport ? Comme le diable se cache dans les détails et que le projet renvoie énormément aux arrêtés d'exécution qui devront être pris, un réel problème démocratique entoure la prise de connaissance du contenu de ces arrêtés.

Je rappelle qu'avant que M. Smet doive interrompre ses activités à la suite d'un grave problème de santé, il avait promis, à ma demande, que les arrêtés feraient l'objet d'un débat en commission ou en séance plénière du parlement. Plusieurs mois plus tard, nous découvrons que les arrêtés avaient été pris sans aucun débat. Vous comprenez donc notre préoccupation à ce sujet.

Nous nous posons des questions concernant les tarifs horaires et les tarifs des cartes de stationnement, notamment la manière dont ces prix seront modulés. Le projet prévoit qu'il sera tenu compte des conséquences socio-économiques et environnementales. Par socio-économique, il faut entendre qu'il sera tenu compte des revenus des personnes. Comment le respect de la vie privée sera-t-il garanti conformément au règlement général sur la protection des données (RGPD) ? Selon quelle philosophie ? Le texte indique que rien n'est prêt à cet égard. Cela nous inquiète.

Un autre problème est celui de la tarification du stationnement aux alentours des parkings publics, avec l'imposition de tarifs élevés à ces endroits. Comment ce mécanisme sera-t-il mis en place ?

Il est aussi question de la reconnaissance officielle des parkings hors voirie comme parkings publics, imposant une tarification inférieure au tarif pratiqué en voirie.

[219]

Il y a là toute une série de décisions manifestement contraires à l'autonomie communale. Jusqu'à présent, il n'y a pas véritablement eu de concertation.

Les pouvoirs de substitution sont choquants. Si Mme la ministre a déclaré que cela avait déjà été fait par le passé, cela n'existait pas de cette façon et n'a jamais été employé. Or, cette fois-ci, ce sera le cas.

Lorsque parking.brussels évoque la possibilité de descendre dans les communes qui gèrent elles-mêmes le stationnement afin de faire des vérifications, et de reprendre d'office la gestion si la situation ne leur convient pas, nous sommes face à un problème de proportionnalité et de légalité. Aussi, comme le dit l'adage latin "patere legem quam ipse fecisti", il faut respecter soi-même les règles qu'on impose aux autres. Quel article

du projet mentionne la possibilité de substitution ou de sanction si parking.brussels ne respectait pas ces principes sur les voiries régionales ?

L'article 42 statue qu'un avis conforme de parking.brussels est nécessaire. Cela implique qu'il n'y aura pas de concertation avec les communes.

Il apparaît également aujourd'hui dans le projet que les cinq représentants désignés par les communes au sein du conseil d'administration de parking.brussels seront choisis uniquement parmi les communes ayant donné tout pouvoir à parking.brussels, et ayant donc renoncé à gérer elles-mêmes le stationnement. C'est une supercherie, on se moque des gens ! Cela revient à accepter uniquement des personnes qui n'auront rien à dire. C'est particulièrement choquant.

[221]

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité se donne un pouvoir d'avis. Il est pourtant notoire que la ministre rencontre elle-même des soucis avec cette administration, qui ne fait pas toujours preuve de modération. Si, concernant le stationnement, la tutelle doit tenir compte de Bruxelles Mobilité, nous ne sommes pas sortis de l'auberge.

Comme mentionné précédemment, les 20.000 places prévues en compensation n'ont pas été trouvées. Un membre du cabinet de la ministre avait cité en exemple un dossier géré par la commune de Schaerbeek, où un petit nombre de places de stationnement avaient pu être mutualisées par le privé. La bourgmestre faisant fonction était intervenue en soulignant le caractère ponctuel et exceptionnel d'une telle action, qui ne va pas résoudre les problèmes à long terme.

Par ailleurs, vous souhaitez limiter le nombre de places de riverains à deux par ménage. Avez-vous communiqué au niveau régional le nombre de personnes concernées ? Avez-vous pensé aux jeunes adultes qui fréquentent les écoles supérieures et vivent encore chez leurs parents quatre à six ans après leur majorité ?

Je pourrais être plus long mais, par respect pour les autres intervenants, j'en resterai là et me réserve le droit de répliquer après les réponses de la ministre.

[105]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le 17 décembre 2020, le gouvernement approuvait en première lecture l'avant-projet d'ordonnance relative au stationnement. Ce texte est actuellement soumis aux communes, qui doivent rendre leur avis pour demain.

Si nous partageons la volonté de normaliser les règles en matière de stationnement, de simplifier certains processus et de réorganiser les missions et objectifs de l'Agence de stationnement, il y a également lieu d'améliorer les procédures mises en place dans le texte proposé aux communes, qui sera présenté dans quelque temps au parlement.

Pour le groupe DéFI, un préalable important a été oublié. Avant de proposer de nouvelles dispositions réglementaires, il est essentiel d'évaluer concrètement l'ordonnance actuelle. Il serait absurde de ne pas le faire. Pour cela, nous devons nous appuyer sur l'expérience et la connaissance de la réalité de terrain dont disposent les communes, gestionnaires de plus de 80 % des voiries bruxelloises.

Le nombre de délégations au gouvernement dans cet avant-projet m'interpelle également. Non que je n'aie pas confiance, mais elles sont parfois si importantes qu'elles pourraient être recalées par le Conseil d'État, qui

pourrait considérer qu'elles vont au-delà de la simple exécution de l'ordonnance votée par le parlement. Divers sujets qui fâchent et questions sensibles sont renvoyés aux arrêtés d'exécution. Comment, dans ces conditions, les communes pourraient-elles donner un avis éclairé et complet sur ce texte ? Est-il prévu de les consulter pour ces arrêtés ? L'ordonnance et les arrêtés feront-ils l'objet d'un accord global ? Pour le groupe DéFi, ce serait clairement préférable.

[107]

Autre élément sur lequel je m'interroge : on n'y retrouve pas de définition claire et complète de certains paramètres essentiels à la gestion du stationnement. Je pense aux emplacements, aux zones, aux tarifs, aux ménages, aux délégations.

Certaines informations sont élaborées dans les arrêtés, comme les tarifs, les zones et les délégations, mais d'autres termes ne sont pas du tout définis, comme les notions d'emplacement de stationnement ou de ménage. Pourtant, ces éléments sont centraux, que ce soit pour objectiver la situation ou octroyer les cartes d'habitant. Concrètement, sur ce dernier point, l'avant-projet limite le nombre de cartes de dérogation à deux par ménage. Il est donc nécessaire d'avoir une connaissance claire et partagée de ce qu'est un ménage. S'il s'agit d'un ensemble de personnes liées ou non par des liens familiaux qui partagent le même logement, la limitation à deux cartes par ménage s'appliquera de la même manière à un ménage composé de deux parents et de deux ou trois enfants qu'à un ensemble de cinq ou six jeunes travailleurs, colocataires d'un logement familial partagé. Il me semble que c'est une question importante à régler.

Nous pouvons également nous interroger – et le débat ne sera certainement pas clos aujourd'hui – sur les raisons qui autorisent aujourd'hui l'achat de maximum deux cartes par ménage, à tarif préférentiel, certes, alors que ce n'est pas le cas pour une entreprise située dans la même rue. L'entreprise a droit à une vingtaine de cartes, alors que le ménage, même en payant autant qu'une entreprise, n'a pas le droit de se procurer une troisième carte. Qu'est-ce qui justifie ces inégalités de traitement ? Est-ce la capacité de l'entreprise à payer ? Il serait intéressant de se pencher sur cette question.

Nous demandons aussi une réelle clarification de ces paramètres lors de l'annonce. Il faut travailler dans le même esprit de coconstruction, comme cela a été le cas avec le plan Good Move. Les communes qui gèrent au quotidien les politiques de stationnement disposent de l'expertise de terrain dont la prise en compte est essentielle à l'élaboration d'une bonne réforme du stationnement.

[109]

Par ailleurs, l'avant-projet ne dit rien sur les opérations de contrôle automatique via scan-car pour les véhicules transportant des personnes handicapées ou conduits par une personne à mobilité réduite et pour lesquelles une carte est apposée derrière le pare-brise. Cette carte de stationnement pour personne handicapée n'est pas liée à un véhicule ou à une plaque d'immatriculation, mais à la personne reconnue comme handicapée qui conduit ou est véhiculée. Si la situation est maintenue telle quelle, les personnes handicapées disposant d'une carte devront-elles constamment contester les résultats des contrôles ? Des clarifications doivent également être apportées à ce niveau.

Le stationnement hors voirie est un autre point d'attention. Je plaide pour une approche efficace du report hors voirie du stationnement en voirie. Dans cet avant-projet, vous insistez fortement pour que le stationnement de longue durée soit reporté hors voirie. Pourquoi pas ? Toutefois, il ne suffira pas de couler le principe dans la loi. Il va falloir organiser ce report et apporter des solutions concrètes et réalistes aux riverains. Or, le projet d'ordonnance qui nous est soumis n'indique pas de manière claire et efficace comment

---

assurer le report hors voirie du stationnement en voirie, au niveau des parkings publics ou privés, avec une hiérarchie des tarifs.

Vous nous assurez, Mme la ministre, que Bruxelles dispose globalement d'une offre suffisante de places de stationnement hors voirie pour supprimer du stationnement en voirie, mais il n'est pas tenu compte de la répartition spatiale inégale et inadaptée de ces emplacements de parking souterrain dans les quartiers pour satisfaire la demande de stationnement des riverains et visiteurs.

Par ailleurs, une nouveauté qui nous enthousiasme peu est proposée dans ce projet : des tarifs différents en fonction des caractéristiques techniques et environnementales des véhicules ou de la situation socio-économique du propriétaire. Ces propositions sont en contradiction avec la nécessité de gérer et de résoudre les problèmes de stationnement dans un quartier. La place prise sur la voie publique par un véhicule est la même, quelles que soient ses caractéristiques ou la situation sociale de son propriétaire. L'ordonnance doit se limiter à gérer le stationnement.

[111]

DÉFI plaide pour une harmonisation des régimes de gestion du stationnement qui tienne compte des contextes locaux en matière de tarifs et de dérogations. Notre parti défend par ailleurs une relation d'égal à égal entre la Région et les communes. Si les communes ne remplissent pas leurs obligations, elles peuvent faire l'objet de sanctions. Il doit en être de même pour parking.brussels.

Nous avons l'impression que les problèmes actuels de gestion du stationnement ne seraient imputables qu'à la mauvaise gestion par les communes. Nous soutenons la volonté de créer un système harmonisé de gestion du stationnement au niveau régional, mais nous souhaitons que les communes disposent de suffisamment de souplesse pour les adapter à chaque contexte local.

Qu'en sera-t-il de l'évaluation de l'ordonnance de 2009 ?

Les communes seront-elles consultées sur les arrêtés ? De quelle manière allons-nous lier l'ordonnance aux arrêtés ?

Qu'en sera-t-il des définitions manquantes évoquées ?

Qu'en sera-t-il de la prise en compte des personnes handicapées dans le cadre du système de contrôle automatique effectué par scan-car ?

[113]

**Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Voilà un débat dans lequel nous devons ramener un peu de rationalité. Avant de parler des cartes de dérogation, il me semble judicieux de discuter des principes mêmes de l'ordonnance. Il s'agit d'une démarche d'amélioration de l'ordonnance de 2009, qui supprime en particulier les plans d'action communaux de stationnement (PACS). Ils constituaient une charge importante pour les communes et suscitaient de nombreuses plaintes.

J'aimerais rappeler que les études réalisées par le monde académique et les analyses menées par l'Observatoire de la mobilité ainsi que les plans régionaux de mobilité, à l'instar d'Iris 2, mettent tous en exergue le rôle du stationnement comme levier des politiques de mobilité. C'est en effet en agissant sur le stationnement qu'il est possible de favoriser le transfert modal et de rééquilibrer l'utilisation de l'espace public en faveur d'autres usages sociaux. Chacun sait que le fait de disposer d'une place de stationnement au

---

bureau ou sur les lieux de loisirs, et d'une place assurée à son domicile constitue l'un des principaux encouragements à la possession et à l'usage d'une voiture.

Bruxelles a hérité d'un lourd passé, à savoir près d'un million de places de stationnement en ouvrage, souterrain ou en silo. Ce patrimoine est sous-utilisé, car les conducteurs cherchent en priorité des places en surface et, comparé à d'autres villes, le stationnement en voirie est très peu coûteux. Résultat : la voiture occupe plus de 70 % de l'espace public, pour y rester immobile 97,7 % du temps.

Cette situation doit, me semble-t-il, évoluer. Vous aurez pu lire dans la presse que la maire de Paris, Mme Hidalgo, va supprimer 70.000 places en voirie sur 140.000. La comparaison est intéressante car, pour un territoire légèrement plus petit et une densité trois fois plus élevée, Paris en comptait déjà deux fois moins que Bruxelles.

[115]

À Paris, il existe 600.000 places de parking hors voirie, tandis qu'à Bruxelles, il en existe plus de 900.000 ; or Paris n'est, à ma connaissance, ni un désert économique, ni un endroit où personne ne veut habiter.

J'ai lu l'interpellation de Mme De Smedt, qui évoque une logique de marché avec des tarifs trop élevés dans les parkings souterrains à Bruxelles. Son point de vue témoigne d'une méconnaissance du dossier, puisque les tarifs du stationnement sont très accessibles à Bruxelles : un à deux euros de l'heure. La base journalière du coût du stationnement est de 16 euros à Bruxelles, pour 28 euros à Paris, 40 euros à Amsterdam et 46 euros à Londres. Je vous épargne le prix à Oslo, car certains d'entre vous feraient une syncope !

Par ailleurs, il ne faut pas s'énerver sur les enjeux liés au volume des parkings publics. Le parking public à Bruxelles représente 25.300 places, pour 295.000 places - donc plus de dix fois plus - dans les immeubles de logement et 210.000 places liées aux bureaux et dont le taux d'occupation est de 19 % en soirée et de moins de 60 % en journée.

Pour le groupe Ecolo, il est bien entendu important de respecter l'autonomie communale. Il s'agit d'un principe de base dans notre démocratie, mais qui a malheureusement aussi mené à ce que plus de 40 % des places de parking ne soient pas réglementées. L'ordonnance précédente a été évaluée comme en témoigne l'exposé des motifs. Elle comportait déjà un dispositif de mise sous tutelle des communes, qui n'a jamais été actionné. Je ne vois pas pourquoi, dans la perspective de coopération proposée par la ministre, ce principe serait adopté.

Il faut reconnaître que l'ordonnance actuelle n'a pas permis de rendre plus cohérente la politique de stationnement à l'échelle régionale. Il en résulte une situation ubuesque, avec dix-neuf communes qui mettent en place autant de politiques différentes et des règles qui changent d'un trottoir à l'autre, comme le dénoncent nombre d'internautes sur les réseaux sociaux. Ces situations kafkaïennes créent des problèmes de lisibilité et donc de cohérence et de crédibilité.

[117]

Paradoxalement, trouver des solutions signifie donc aider ceux qui ne peuvent pas se passer d'une voiture. Il s'agit des indépendants qui transportent du matériel - qui bénéficieront d'une dérogation conformément au projet d'ordonnance -, des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes âgées.



---

Avec ce plan de stationnement, la Région s'offre enfin les moyens de ses ambitions. Il est important de diminuer l'emprise de la voiture sur l'espace public. Le plan vise ainsi à rendre les espaces hors voiries plus disponibles à d'autres fins.

Par ailleurs, comme vous le savez, cette ordonnance s'inscrit dans le cadre de l'accord de majorité et du plan Good Move. Lors de l'élaboration de ce dernier, la question du stationnement a d'ailleurs été discutée.

L'ordonnance prévoit la création de zones grises dans lesquelles les tarifs seraient augmentés afin d'inciter les gens à utiliser les parkings publics et améliorer la rotation autour de ceux-ci.

Quels critères détermineront ces zones grises ? S'agira-t-il d'un périmètre ou d'autres facteurs qualitatifs ou quantitatifs ?

Disposez-vous d'un exemple de réalisation ? À Jette, place Reine Astrid - dite place du Miroir -, il semble qu'une telle zone ait été mise en œuvre. S'agit-il d'une initiative de Bruxelles Mobilité ou de la commune ? Disposez-vous d'une évaluation de ce cas concret ?

[119]

**M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Il va de soi que la politique de stationnement est un volant d'action essentiel au pilotage des politiques de mobilité à l'échelle régionale. Elle vise à garantir le caractère performant de tous les moyens de déplacement, collectifs ou individuels, en vue de promouvoir toutes les fonctionnalités de la ville : les besoins de ses citoyens, la vitalité de son économie, tout en garantissant la promotion de la qualité de vie et de l'environnement. Il n'en demeure pas moins vrai que cette compétence est également communale.

De fait, près de 70 % des voiries sont communales. La gestion locale de l'espace public est aussi un maillon démocratique essentiel devant permettre un rapport direct et facile entre les citoyens et leurs mandataires locaux, chargés de répondre à leurs attentes et besoins légitimes.

C'est pour cela que nous soulignons la nécessité de nous inscrire dans une approche régionale coordonnée et harmonisée et que mon groupe insiste sur la nécessité de ne pas perdre de vue l'autonomie locale et le lien démocratique fort que constituent les communes avec leurs administrés.

*(Inaudible)*

...intègre les objectifs supralocaux de requalification de l'espace public par le biais des plans locaux de mobilité ou de la réactivation des plans locaux de stationnement.

*(Inaudible)*

Certaines de vos propositions relatives aux pouvoirs de substitution conférés à la Région soulèvent une question au regard de l'autonomie communale et...

*(Inaudible)*

[121]

En ce qui concerne directement le citoyen et la perspective d'augmentation des tarifs, il s'agit d'une question sensible. De telles mesures pourraient également être source de grandes inégalités et avoir des répercussions

certaines sur les revenus des ménages. Pour rappel, le plan Good Move indique explicitement qu'une approche sociale est nécessaire en matière de stationnement. Or, les usagers payent le même prix pour un service de mobilité indépendamment de leur niveau de revenu, ce qui pénalise les personnes aux revenus les plus faibles. Le plan précise notamment qu'à Bruxelles, c'est dans les quartiers centraux, où le taux de possession d'un véhicule personnel et les revenus médians sont les plus faibles, que la part de stationnement payant est la plus élevée. En revanche, dans les communes riches où le taux de possession de voitures personnelles est élevé, la part de stationnements payants est bien plus faible que la moyenne.

Plus loin, le document précise également que l'objectivation des usages et des besoins de posséder un véhicule personnel en fonction des lieux de résidence et du profil socio-économique permettra de mieux cibler cette politique sociale en matière de stationnement. C'est pourquoi, alors que l'accord de majorité parle d'harmonisation des tarifs, il aurait fallu parler d'augmentation des tarifs. De la même manière, je m'interroge quant à la volonté annoncée de rendre plus cher le stationnement en voirie à proximité d'emplacements hors voirie, dont l'offre est par ailleurs peu développée. Rien n'indique que cette dernière sera étendue. Il convient aussi de s'interroger sur la conséquence financière que pourrait avoir le glissement du stationnement dans l'espace public qui rapporte de l'argent aux communes vers des gestionnaires privés.

Je n'entrerai pas davantage dans le détail du plan que vous avez présenté aux communes le 22 février dernier. Un délai de douze jours ouvrables, qui me semble très court, leur a été donné pour qu'elles puissent faire part de leurs réactions.

[123]

Disposez-vous d'une analyse d'impact socio-économique de l'augmentation du coût du stationnement sur les ménages et les entreprises ?

En cas d'augmentation et d'harmonisation des tarifs, par quels moyens garantiriez-vous l'équité sociale de la politique régionale de stationnement et prémunirez-vous le budget des ménages les plus modestes ?

La tarification du stationnement en fonction de la performance environnementale des véhicules, telle qu'évoquée, risquerait également d'induire des biais sociaux importants. Confirmez-vous ce dispositif ? Dans quel cas s'appliquerait-il ? Comment serait-il modulé ?

Enfin, pouvez-vous nous préciser si le délai de réaction de douze jours ouvrables accordé aux communes a été prolongé ? Avez-vous prévu une seconde rencontre avec les communes sur la base de leurs remarques ? Dans l'affirmative, quand devrait-elle se tenir ?

[125]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Het debat over parkeren in Brussel is belangrijk en ook altijd geanimeerd. Het raakt ongeveer de helft van de bevolking, die het belangrijk vindt dat ze hun auto kunnen parkeren. Dat is een legitieme verwachting. Daarnaast wil iedereen een aangename leefomgeving en openbare ruimte. Er is heel veel vraag naar ruimte om te wandelen, te spelen, te sporten, te ontspannen, burens te ontmoeten enzovoort en ook naar ruimte voor een sterk openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en meer groen in de straat.

Parkeren neemt ontzettend veel ruimte in beslag. Momenteel is 70% van de openbare ruimte exclusief voor auto's gereserveerd. Een geparkeerde wagen staat daar gewoon. Het maakt niet uit of die op de openbare weg staat of daarbuiten.

---

Voor Groen is het heel belangrijk dat met de ordonnantie een stap vooruit wordt gezet in het beter benutten van de parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Als je de automobilisten voldoende garanties kunt geven dat ze wel degelijk snel een plaats zullen vinden en als je tegelijk meer ruimte en levenskwaliteit kunt geven aan Brusselaars in de woonwijken, dan doe je een heel sterke belofte waar niemand tegen kan zijn.

[127]

De heer De Wolf gaf aan dat ook de MR voorstander is van het principe om het parkeren, waar mogelijk, zoveel mogelijk buiten de openbare weg te organiseren. Het potentieel op dat vlak is enorm in Brussel.

Mevrouw de minister, welke maatregelen komen er in de ordonnantie waaraan u werkt, om dat ook hard te maken? Hoe zult u ervoor zorgen dat er meer parkeerplaatsen, die eventueel al bestaan, beschikbaar worden voor de bewoners? Welke hefboomen zult u daarvoor invoeren? Heeft het Brussels Gewest voldoende instrumenten of moet het instrumentarium uitgebreid worden?

Sommigen stellen vragen over een democratisch deficit. Ik neem aan dat de tekst waaraan u werkt, zal worden gecontroleerd door de Raad van State. In elk geval wordt een ordonnantie vertaald en geconcretiseerd in besluiten, en een besluit kan nooit regels bepalen die niet in de ordonnantie zijn opgenomen. In die zin is dit een rechtsstaat en verloopt alles zeer democratisch.

We moeten loskomen van de klassieke overtuigingen en voor ogen houden wat we kunnen doen om het voor de Brusselaar beter te maken. In dit geval doen we dat door garanties geven op een parkeerplaats in de woonomgeving en tegelijkertijd meer ruimte beschikbaar te maken voor andere functies.

Kunt u bevestigen dat er in deze ordonnantie niets verandert aan de tarieven? Ik hoor collega's zeggen dat de prijzen zullen stijgen, maar ik had begrepen dat de tariefvorken in de ordonnantie dezelfde blijven. De invoering van de grijze zone wordt soms aangehaald, maar die stond ook al in de vorige ordonnantie. Verandert er iets op dat vlak?

[129]

De mogelijkheid om de prijzen te laten variëren naargelang van de sociale situatie van de eigenaar en de milieuvriendelijkheid van zijn voertuig, is voor zover ik weet nieuw. Het is belangrijk dat de maatregelen sociaal rechtvaardig zijn, en de goede organisatie van de openbare ruimte betekent een sociale verbetering, maar het moet haalbaar zijn. Het lijkt me uitermate ingewikkeld om gegevens als het gezinsinkomen en wie welke auto bezit te achterhalen.

De dialoog met de burger is ontzettend belangrijk. Hoe hebt u de communicatie tot nu toe aangepakt en wat mogen we nog verwachten? Er doet immers veel onzin de ronde.

[131]

**Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- Ik heb misschien iets gemist, maar ik heb geen ontwerp van ordonnantie over dit belangrijke thema, dat iedereen duidelijk boeit, gezien. Dat is jammer, want daardoor kan ik me alleen baseren op wat ik hier hoor.

Als de Conferentie van Burgemeesters documenten ontvangt, wat in dit geval eind februari is gebeurd, kunnen we ervan uitgaan dat er parlementaire vragen zullen volgen.

---

De heer Verstraete benadrukt het belang van dialoog en communicatie, maar misschien kan dan, om te beginnen, het parlement al worden geïnformeerd. Ik hoop oprecht dat ik iets over het hoofd heb gezien. Een en ander ligt natuurlijk ook aan het totale gebrek aan transparantie vanwege de regering. We mogen al blij zijn als ze haar agenda bekendmaakt en eventueel ook enkele regels tekst aanbiedt over wat ze beslist. Met een echt transparante regering zouden we al veel verder staan.

Uit het debat leid ik af dat er nog altijd een groot spanningsveld bestaat tussen de gemeentelijke parkeerautonomie en de gewestelijke bevoegdheid. De heer Dönmez verdedigt op dit vlak de gemeentelijke autonomie, maar als we het parkeren efficiënt willen organiseren, moet dat door het gewest gebeuren en niet door de gemeenten, die allemaal hun eigen regels opleggen. Dat is niet meer van deze tijd. Op die manier kan er ook geen degelijk mobiliteitsbeleid worden gevoerd.

[133]

Een tweede vaststelling is dat parkeren buiten de openbare weg blijkbaar het nieuwe uitgangspunt is geworden. Daar kan ik me zeker in vinden. Ook vorige regeerperiode pleitte ik al voor meer parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Dat kan onder meer door in te zetten op buurtparkings. In Antwerpen gaat een parkeermakelaar op zoek naar parkeerplaatsen van privébedrijven die buurtbewoners kunnen huren. Brussel heeft daar nog niet echt werk van gemaakt.

Het probleem is dat we ons volledige parkeerbeleid zullen moeten omgooien. Tijdens de vorige regeerperiode werd parkeren buiten de openbare weg niet gestimuleerd: die parkeerplaatsen werden zwaar belast en abonnementen in openbare parkings waren niet meer mogelijk. Het idee was om parkeren zo moeilijk te maken dat mensen geen auto meer zouden kopen.

Als er een hotel wordt gebouwd, zou de overheid dat hotel moeten verplichten om een ondergrondse parkeergarage aan te leggen. Dat is niet wat er in Brussel gebeurt. Ik ben dus benieuwd om te horen hoe u invulling aan het parkeren buiten de openbare weg wilt geven.

Ik ben overigens bijzonder misnoegd dat alleen de parlementsleden die in de meerderheid zitten of die partijgenoten hebben die burgemeester of schepen zijn, de tekst hebben en dat de overige parlementsleden er maar voor spek en bonen bij zitten.

[135]

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Ik sluit me aan bij de heer Verstraete die stelde dat er nog potentieel zit in het beter en sneller benutten van plaatsen buiten de openbare weg. Hij stelde voor om de mogelijkheden uit te breiden.

Ik heb u onlangs een schriftelijke vraag gesteld over de onderlinge verdeling van privéparkeerplaatsen buiten de openbare weg. Daarbij hebt u me laten weten dat het referentieparcours voor projecten buiten de openbare weg Be Park is. Andere operatoren doen dit inmiddels ook al en hebben al contracten afgesloten met eigenaars van privéparkings. Ik denk bijvoorbeeld aan Pasha.

Dergelijke privépartners beschikken over een ultramoderne technologie die het beheer van die parkings veel dynamischer zou kunnen maken. Dat was een van de doelstellingen van de beleidshervorming. Kan de keuze van partners uitgebreid worden?

[137]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- J'ai pu prendre connaissance du projet d'ordonnance, et constaté qu'il manque terriblement de pragmatisme. Le stationnement constitue un levier indéniable de la mobilité, à condition de l'utiliser à bon escient.

Il nous manque un bilan du passé. Votre gouvernement a-t-il procédé à une analyse poussée des précédents plans de mobilité et de stationnement ? Les chiffres n'indiquent pas une compensation des places de parking supprimées en voirie par des places de parking hors voirie. Il est malvenu de proposer toute une série de nouvelles mesures sans procéder à l'évaluation du passé.

Certains éléments posent question, comme la limitation à deux cartes de stationnement par ménage. Ce chiffre n'a pas de sens eu égard aux spécificités de chaque quartier, soit parce qu'il y a suffisamment d'emplacements de stationnement disponibles, soit parce qu'il n'y en a pas suffisamment, ou parce qu'il faut prendre en compte de nouveaux modes d'habitat. La composition des logements bruxellois s'est diversifiée et 10 % de ceux-ci sont aujourd'hui des colocations. Quel sens cela a-t-il de fixer le même nombre de cartes de stationnement pour un ménage de deux personnes ou une maison occupée par huit personnes, à moins de spécifier que le terme de ménage ne recouvre pas celui d'habitation ?

Par ailleurs, il convient d'être extrêmement attentif en matière d'intervention sur des parkings privés. Le contrôle des disques bleus sur des parkings privés tels que ceux des grands magasins, comme le prévoit le projet d'ordonnance, constitue une atteinte disproportionnée au droit de propriété. Le groupe cdH ne partage pas cette vision interventionniste de l'État et est favorable au maintien d'une certaine proportion dans l'approche choisie.

[139]

Ce projet d'ordonnance ne prend pas du tout en compte l'activité économique, alors que nous sommes dans une période particulière. Il ne prévoit pas la possibilité de faire exception aux horaires tarifés en fin de journée ou en début de soirée, par exemple, afin de permettre aux établissements horeca de fonctionner.

De même, la question des quarts d'heure ou des demi-heures gratuits est extrêmement limitée, alors que les communes, qui ont une vision et une connaissance de leur quartier et de leur environnement de vie, doivent pouvoir disposer d'une certaine latitude. À certains endroits, il ne serait pas trop exagéré d'offrir 30 ou 45 minutes gratuites. Cela permettrait de relancer l'activité économique sans affecter outre-mesure la mobilité. Il serait intéressant de calculer les bénéfices et les risques, mais je n'ai pas l'impression que vous le faites.

Je suis également très circonspect par rapport au projet de mise en place de tarifs sociaux pour les cartes de stationnement. Cela part toujours d'une bonne volonté, mais n'oublions pas que ces bonnes intentions devront toujours être assumées par la classe moyenne. Dans cette ville, la classe moyenne n'est pas suffisamment prise en compte, cela fait des années que nous le dénonçons et cela continue. Partout où vous instaurez ce genre de mécanisme, alors que l'impact sur la voirie est identique, le fardeau de la classe moyenne augmente.

J'estime donc que ce projet de relance n'est pas du tout abouti. Je souhaiterais également savoir comment vous avez réagi à la publication de la conférence des bourgmestres et de Brulocalis, qui était très négative. Pourriez-vous répondre point par point aux observations qui ont été formulées par les acteurs de terrain, qui connaissent bien leurs dossiers ?

Nous avons affaire aujourd'hui à une annonce dogmatique et peu pragmatique. Je suis curieux d'entendre vos réactions à ce sujet.

[141]

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Ik heb begrip voor de opmerking van mevrouw Van Achter. Ik zal de procedure even toelichten. In eerste instantie wil de regering een ontwerp van ordonnantie voorleggen aan het parlement. Daarbij wordt de gebruikelijke procedure natuurlijk gevolgd. Er vindt dus een eerste lezing plaats door de regering en vervolgens kan er een advies aan de gemeenten worden gevraagd. Daarna volgt de tweede lezing.

Als het Bureau ondertussen beslist om een debat over deze kwestie te voeren, sta ik daar uiteraard voor open, maar we moeten wel naar het parlement kunnen komen met een ontwerp van ordonnantie dat de regering al heeft besproken en ter advies heeft voorgelegd aan de gemeenten.

De parlementsleden ontvangen de planning van de regering en hebben dus inmiddels kunnen zien dat de eerste lezing is goedgekeurd. Ik heb er geen probleem mee dat u inzage krijgt in de betrokken stukken.

[143]

*(poursuivant en français)*

Le contexte du stationnement a fortement évolué depuis 2009, date de la première ordonnance : développement de la mobilité partagée, diminution du nombre de Bruxellois disposant d'un véhicule particulier - 53 % des ménages bruxellois n'ont pas ou plus de voiture -, déploiement du réseau cyclable, augmentation spectaculaire de l'offre de transports en commun. Pour répondre à cette évolution et améliorer la qualité de vie en Région bruxelloise, nous souhaitons faire évoluer le cadre réglementaire du stationnement.

Pour rappel, la Région de Bruxelles-Capitale compte quelque 800.000 places de parking, dont environ 250.000 en voirie. Le besoin en stationnement oscille autour de 530.000 places. Bien entendu, la situation varie d'un quartier à l'autre. Les automobilistes tournent longtemps pour trouver une place parce qu'ils veulent tous se garer en voirie.

En rendant plus accessibles les 550.000 places de stationnement, nous pourrions diminuer le stress et libérer de l'espace en voirie pour offrir aux Bruxellois un espace public de qualité. Une telle démarche ne sera pas réalisable dans tous les quartiers, mais le but est de la mettre en œuvre partout où cela est possible.

Un stationnement hors voirie plus attractif permettra de libérer de l'espace pour rendre Bruxelles aux piétons, avec des trottoirs plus larges, un environnement plus vert et plus accueillant, plus d'arbres, davantage de fluidité, des sites propres pour les bus, des pistes cyclables, des places pour se rencontrer, des plaines de jeux, de petits parcs, etc.

Certes, ce changement ne va pas s'opérer du jour au lendemain, mais progressivement, en fonction de l'avancée des projets de rénovation des voiries.

Vous l'avez souligné, l'ordonnance poursuit plusieurs objectifs. En premier lieu, la simplification des procédures, ce qui représentera un allègement notable pour les communes. Ainsi, les plans communaux de stationnement deviennent facultatifs. Les plans actuels restent en vigueur sauf si la commune décide de les abroger.

[145]

Le deuxième objectif est une harmonisation des outils dont disposent les communes pour répondre aux spécificités de leurs quartiers, tels que les zones réglementées, les emplacements réservés et les cartes de dérogation. Nous recherchons l'équilibre. À mon sens, il faudrait même travailler par quartier, plutôt que par commune.

Enfin, le troisième objectif est une mise à jour du cadre de parking.brussels.

L'avant-projet d'ordonnance relative au stationnement a été adopté en première lecture le 17 décembre 2020 et a ouvert un temps de concertation avec une série de partenaires légaux, tels que la Commission régionale de développement (CRD), le Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale (CERBC) et Brupartners, mais aussi avec les communes, la Commission régionale de la mobilité (CRM) et les exploitants de parkings publics.

Nous n'avons donc pas donné un délai de douze jours. Le projet d'ordonnance est envoyé après la première lecture, et non pas seulement après présentation en conférence des bourgmestres. Quelques communes ont déjà rendu un avis. Si des avis nous arrivent en retard, nous n'allons pas pour autant les ignorer. Nous demandons toutefois de répondre le plus vite possible.

Les communes sont bien entendu les premières partenaires, en ce qui concerne l'objectif d'harmonisation. L'absence d'harmonie crée des poches d'attraction néfastes pour tous, notamment en raison des nuisances créées par ces poches, comme des embouteillages et des pressions sur les voiries locales au détriment des riverains. Nous voulons offrir aux communes un cadre efficace leur permettant de lutter contre les effets indésirables du stationnement.

[147]

Avant la première lecture, nous avons contacté les communes afin de leur présenter les principaux enjeux d'une nouvelle ordonnance. Il ne s'agit dès lors pas d'une surprise. Nous avons également diffusé un questionnaire dans lequel les communes pouvaient donner leur avis avant la première lecture. Dès le début, nous avons donc consulté les communes afin de connaître leurs attentes en vue d'une nouvelle ordonnance.

Après la première lecture, nous avons organisé deux séances d'information spécifiques pour les communes, l'une plus générale et l'autre plus technique. Ces séances ont chaque fois rencontré un franc succès en réunissant plus de 50 personnes. Le ton y était résolument constructif : s'il y a bien des choses à adopter, le projet n'était pas encore parfait. L'objectif était d'ailleurs de le présenter en vue de le faire évoluer.

Lors de la première séance d'information, les communes ont pu poser une série de questions à Bruxelles Mobilité, à parking.brussels et, bien entendu, à mon cabinet. Lors de la seconde séance d'information, nous sommes revenus de manière systématique sur ces questions en apportant chaque fois des compléments d'information. Nous avons senti un vrai dialogue constructif avec les communes et leur personnel, et nous leur en sommes particulièrement reconnaissants.

Enfin, le 24 février 2021, j'ai été conviée par la conférence des bourgmestres à rediscuter de l'ordonnance relative au stationnement. Je tiens à rappeler qu'il ne s'agissait pas de notre première rencontre avec les communes. Nous avons apprécié cet échange et les remarques et questions constructives qui y ont été posées.

Nous avons proposé aux communes qui le désiraient de rendre un avis sur l'avant-projet d'ordonnance pour le 10 mars 2021. Ces avis, ainsi que tous les autres avis que nous allons recueillir, feront l'objet d'une analyse méthodique et d'une synthèse par Bruxelles Mobilité. Cette synthèse sera suivie d'une série de

---

recommandations de modifications du texte de l'avant-projet. Les nombreuses concertations que nous avons organisées permettront ainsi de renforcer l'avant-projet. Nous tenons à dire que nous avons particulièrement apprécié les questions et suggestions que le personnel communal a formulées à l'occasion de ces concertations. Leur but était clairement d'améliorer le texte et de faire avancer le dossier.

[149]

Nous espérons présenter au gouvernement l'avant-projet d'ordonnance modifié durant la seconde moitié du mois d'avril, mais nous donnerons la priorité à la qualité du texte, sans nous attacher à une date précise.

La question des sanctions envers les communes qui ne respecteraient pas le plan régional de stationnement fait l'objet d'un groupe de travail spécifique. Créé à la demande du gouvernement, il s'est réuni début mars. Sa mission est de préciser les sanctions, tout en veillant à la proportionnalité des mesures.

Notre objectif n'est pas de toucher à l'autonomie communale - la Constitution ne l'autorise d'ailleurs pas -, mais de mettre à jour le cadre réglementaire en fournissant aux communes des outils harmonisés leur permettant de répondre aux situations locales.

Nous sommes bien conscients des spécificités communales. L'ordonnance se veut être un outil à la fois flexible et personnalisable, permettant de répondre à la diversité des réalités locales. La création de zones réglementées et de cartes de dérogations spécifiques permettront d'adapter le cadre aux spécificités des quartiers.

Pour répondre à Mme De Smedt, qui est absente, les tarifs énoncés dans ce projet d'ordonnance sont ceux qui existaient déjà. Nous pourrions en débattre, mais ce n'est pas à l'ordre du jour. Certaines personnes semblent vouloir déclencher une polémique sur les tarifs. Rappelons donc qu'aucune augmentation n'est prévue, même si c'est possible dans le cadre de cette ordonnance.

[151]

En ce qui concerne l'aspect social, je suis surprise que des partenaires ayant participé à l'élaboration de cette ordonnance ne connaissent pas certains éléments de son contenu. La nouvelle ordonnance permet de prendre les revenus en considération lors de l'achat d'une carte de riverain, mais la mise en œuvre de cette possibilité doit encore être discutée. La réponse à l'une de vos questions figure donc dans le texte, M. Dönmez. Je vous invite à le lire et à ne pas vous satisfaire de ce qui figure dans la presse. Celle-ci travestit parfois la réalité.

En ce qui concerne l'article 10, § 4, il faut savoir qu'à Bruxelles, de nombreuses personnes n'ont pas de voiture. Il est important de créer également un espace plus attractif pour elles. Nous voulons aussi veiller à ce qu'il y ait plus d'espaces verts, plus d'espaces publics ouverts et de qualité pour que tous les Bruxellois qui n'ont pas de jardin et qui habitent dans de petits logements puissent sortir dans un espace public agréable.

Il est particulièrement important de chercher des solutions créatives dans les quartiers les plus précarisés et les plus densément peuplés. Nous sommes donc animés par une volonté de rendre le stationnement hors voirie plus attractif, pour pouvoir libérer de l'espace en voirie. Il s'agit d'augmenter la qualité de vie à Bruxelles, et c'est aussi un enjeu social.

Le débat tarifaire n'est pas à l'ordre du jour et il n'est pas question d'augmentation de tarif dans le texte de l'ordonnance. Je vous invite à travailler sur la base du texte qui vous est présenté, et pas à partir de rumeurs, afin de cadrer le débat.



[153]

L'utilisation du scan-car pour identifier les personnes à mobilité réduite (PMR) est un enjeu, mais ce n'est pas dans le cadre de cette ordonnance que nous le traiterons. L'ordonnance doit s'inscrire dans un cadre légal pour gérer les enjeux actuels et futurs. Cette thématique spécifique est bien à l'ordre du jour, mais nous la traitons séparément.

Les réglementations européennes ne nous permettent pas d'utiliser une base de données reprenant toutes les personnes détentrices d'une carte bleue de PMR pour que le scan-car identifie directement les voitures concernées, mais nous cherchons des solutions. Il faut évidemment communiquer pour s'assurer que les personnes rendent bien visible leur carte bleue, mais parking.brussels discute également avec les villes et communes, à Bruxelles mais également en Flandre et en Wallonie, en vue de trouver une solution technique commune.

J'espère que nous trouverons une solution rapidement, même si celle-ci ne dépend pas de cette ordonnance. Il faut créer un équilibre pour protéger la vie privée tout en évitant que les PMR doivent s'expliquer chaque fois qu'elles reçoivent une amende à mauvais escient.

[155]

*(verder in het Nederlands)*

Met de ordonnantie beogen we de harmonisering van de toolbox om te voorkomen dat de ingreep in een zone grote gevolgen heeft voor andere zones. Ze moet een transparanter parkeerbeleid opleveren met instrumenten voor een wijkgerichte aanpak. Het binnenste centrum en de buitenwijken vallen immers niet te vergelijken.

Jette is een mooi voorbeeld van samenwerking tussen de gemeente en parking.brussels: parkeren onder het Koningin Astridplein werd er goedkoper gemaakt dan bovengronds parkeren. Daardoor moet op den duur ruimte ontstaan voor terrassen, bomen enzovoort.

De eerste lezing is achter de rug, de tweede volgt nog en dan wordt de tekst aan het parlement voorgelegd. Het is belangrijk om aan de hand van teksten de dialoog met de gemeenten aan te gaan en een parlementair debat te organiseren, maar alles op z'n tijd en in de juiste volgorde.

[157]

Het principe van de grijze zone is opgenomen in de tekst. De idee erachter is dat je rond een bestaande parkeerzone buiten de openbare weg, andere tarieven kunt invoeren dan in wijken waar zo'n alternatief er niet is, precies om het gebruik van alternatieven buiten de openbare weg aan te moedigen. Concreet moet dat wijk per wijk bekeken worden en geregeld worden via regeringsbesluiten.

[159]

*(poursuivant en français)*

Il serait inutile d'octroyer plus de deux cartes de riverain par ménage, étant donné que le nombre de places en rue est limité.

L'idée de l'ordonnance est de créer un cadre général pour concrétiser les potentialités. Il faudra ensuite fixer les modalités d'exécution dans les arrêtés, dont les grandes lignes peuvent être rediscutées avec les communes et d'autres partenaires. Nous devons fixer les définitions générales de l'ordonnance avec parking.brussels, en maintenant une marge d'exécution dans les arrêtés.

Le terme "ménage" désigne les personnes vivant sous le même toit. C'est la notion de domicile qui importe en l'espèce, ainsi que le fait que les membres du ménage possèdent un lien entre eux.

Une entreprise peut acheter des cartes spécifiques pour son personnel ou d'autres bénéficiaires, mais à un autre tarif que celui des cartes de riverains. L'ordonnance ne fixe nulle part un nombre de vingt cartes.

Je vous ai répondu à propos de l'aspect social, des zones grises et du temps de réaction des communes. Le texte de l'ordonnance est disponible depuis plus de douze jours et nous avons déjà récolté les avis de plusieurs communes. Nous maintiendrons une certaine flexibilité au niveau du délai, mais au plus vite nous disposerons des remarques des communes, au mieux nous pourrions les inclure et y répondre.

Il convient également de rappeler l'existence du groupe de travail sur le cadre des sanctions communales. Nous attendons ses propositions pour les inclure dans le texte.

[163]

*(verder in het Nederlands)*

De vraag werd gesteld in welke mate het gewest grote operatoren kan verplichten om bij bouwprojecten voldoende parkeerplaatsen buiten de openbare weg in te richten. Het debat daarover kan beter in de commissie voor de Ruimtelijke Ordening besproken worden en zal zeker aan bod komen bij de bespreking van de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). In de regelgeving voor de milieuvergunningen is nu al sprake van een aantal verplichte parkeerplaatsen voor gebouwen en van de milieuvoorwaarden die daaraan verbonden zijn. Staatssecretaris Smet werkt momenteel aan een aanpassing van die regels.

Bij grote projecten voor nieuwbouwwoningen zijn momenteel al veel parkeerplaatsen verplicht. Die worden echter niet altijd gebruikt. Die verplichting moet dus op een intelligente manier benaderd worden.

Mevrouw Dejonghe, momenteel is Be Park de partner van het gewest. U vraagt om dat partnerschap uit te breiden. Dat is een terechte vraag. Het huidige contract tussen Be Park en parking.brussels loopt tot juni 2022 en daarna wordt er een nieuwe overheidsopdracht uitgeschreven, waar ook een andere speler op kan intekenen. Op dat moment kan ook het hele systeem herbekeken worden.

[165]

**M. Vincent De Wolf (MR).**- J'ai eu ce débat avec tous les secrétaires d'État et ministres qui se sont succédé dans cette matière. Comme à chaque fois, tout le monde parle, lance de grandes idées et expose sa philosophie, mais c'est à se demander ce que l'on peut bien en retenir. Même si nous pouvons être d'accord sur la philosophie, nous ne le sommes pas à propos des moyens. De plus, les moyens ne sont pas vraiment abordés dans les réponses.

Je n'ai pas entendu la ministre parler du problème démocratique que pose le fait que l'exécution de l'ordonnance sera essentiellement réglée par arrêté ministériel.

Je n'ai rien entendu non plus par rapport à la situation illogique que vit actuellement la commune d'Etterbeek. Elle a construit un bâtiment de 16.000 m<sup>2</sup> où il était possible de créer des parkings adaptés pour l'ensemble des fonctionnalités, dont l'hôtel de police, la maison communale et le public. Mais Bruxelles Environnement, par mesure de coercition, a fortement réduit le stationnement en sous-sol. L'espace nécessaire avait été creusé mais il ne pouvait pas être utilisé. Et après cela, il est question de supprimer 150 places de stationnement sur l'avenue des Casernes !

Si cela se fait, Mme la ministre, je vous assure que cela ne va pas bien se passer. On ne peut pas dire qu'on veut retirer les véhicules des voiries après avoir fait modifier l'aménagement d'un endroit où le stationnement de ces véhicules aurait pu être reporté ! J'en ai assez de ce discours lénifiant ! Je le ferai savoir et nous mènerons des actions. Cela suffit !

Je n'ai pas eu non plus de réponse à propos des cinq administrateurs de l'Agence du stationnement qui ont juste le droit de se taire !

Enfin, vous avez dit que les critères socio-économiques figurent dans l'ordonnance et qu'il faut la relire. Je l'ai lue, mais rien ne m'y explique comment cela fonctionnera. Je me demande comment, d'un point de vue légal, des critères socio-économiques pourraient être appliqués à une redevance. Une redevance, c'est le paiement d'un service, pas une taxe.

N'ayant pas de réponse à tous ces éléments, je commence à m'énerver !

[167]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Lorsque le projet aura passé toutes les étapes préalables, nous pourrions sûrement mener un débat qui permettra de revenir sur une série de points.

J'espère que vous avez pris note des différents points soulevés au sein de cette commission, qui figureront sans doute aussi dans les avis formulés par certaines communes. Je ne m'attendais pas à recevoir une réponse précise pour chaque question, et encore moins point par point, notamment sur l'avis de Brulocalis, comme l'ont demandé certains.

Cependant, j'espère sincèrement qu'il sera bien tenu compte de tous ces avis et de ceux des communes, et que le texte sera revu à l'aune de toutes les remarques émises. Nous aurons ainsi l'occasion de disposer d'un texte plus abouti en deuxième ou troisième lecture, qui permettra notamment de répondre à la question soulevée par M. De Wolf relative aux délégations par arrêté. Celles-ci sont trop importantes aujourd'hui et nécessitent une solution.

J'insisterai encore sur l'évaluation de l'ordonnance actuelle. Elle constitue pour le groupe DéFI un préalable important et essentiel à la bonne poursuite du processus. Il faut avant tout évaluer l'ordonnance existante avant de proposer de nouvelles dispositions réglementaires. C'est une question de bon sens et j'aimerais avoir votre point de vue à ce sujet.

J'aimerais également obtenir des précisions au sujet de la concertation et de la procédure envisagée pour l'élaboration des arrêtés. Y aura-t-il bel et bien concertation avec les communes et celles-ci seront-elles respectées dans ces arrêtés ? J'espère également que certains dispositifs potentiellement repris dans les arrêtés...

*(Inaudible)*

...apparaîtront dans le texte de l'ordonnance qui sera voté au parlement.

[169]

**Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Il existe d'autres moyens de se déplacer qu'en voiture. Par ailleurs, les 53 % de ménages bruxellois qui ne disposent pas d'un véhicule sont très bien représentés dans les quartiers populaires.

La qualité de vie des citoyens dépend, en grande partie, de la réduction de la pression automobile en ville, non seulement en matière d'accaparement, mais aussi d'esthétique, de bruit, de pollution et de risques d'accidents.

Je pense qu'on ne peut prétendre que l'ordonnance de 2009 était parfaite ni qu'elle ait pu régler les problèmes. Ainsi, j'estime qu'il est pertinent de remettre l'ouvrage sur le métier.

[171]

**M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Je n'ai jamais mis votre parole en doute ni insinué que les communes avaient découvert votre avant-projet le 22 février.

Cependant, elles ont bel et bien reçu un courrier le 22 février leur demandant de se prononcer et de rendre un avis dans les douze jours ouvrables. Je suis intervenu à ce sujet en conseil communal, comme peut en témoigner mon collègue M. Verstraete.

Pour vous rassurer une seconde fois, je lis en effet la presse tous les jours, mais j'ai bien lu aussi votre proposition d'aujourd'hui en détail. Pour preuve, en ce qui concerne la tarification, j'ai adressé lors du conseil communal un message à M. Verstraete, justement, pour lui dire qu'il n'existait pas encore de tarification à l'heure actuelle.

Une chose est certaine, aucune formation politique n'a à ce jour porté devant ses électeurs le projet de réduire le nombre de voitures à Bruxelles en tenant compte des limites du budget des ménages.

Le paramètre du revenu des personnes que vous avez introduit dans votre ordonnance est très important et nous nous en réjouissons. Nous veillerons à la manière dont ce paramètre et la tarification seront mis en œuvre, car l'impact social de cette ordonnance retient toute notre attention.

[173]

**Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- Ik begrijp dat u een wetgevend proces volgt en dat het ontwerp pas na de adviezen aan het parlement wordt voorgelegd. Mocht de Brusselse regering transparanter werken, zoals de Vlaamse regering, dan zou het ontwerp op de website beschikbaar zijn en zouden we dat al kunnen bekijken.

Zeker wanneer het gaat over een thema waarover advies wordt gevraagd, zou het fijn zijn dat het parlement die tekst krijgt zodat we met kennis van zaken kunnen deelnemen aan het debat. U hebt echter aangegeven dat u er niets op tegen hebt dat de parlementsleden inzage krijgen, dus dat is goed.

[175]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- À propos de l'équilibre entre les arrêtés et l'ordonnance, la première étape consiste à avoir une discussion politique et à faire en sorte que certains débats respectent le cadre de fourchettes pour les tarifs et le principe d'une zone grise.

Concernant l'aspect social, les avis sont partagés. M. Dönmez soutient l'idée d'inclure le critère des revenus pour l'achat d'une carte de dérogation, mais M. De Wolf ne souscrit pas du tout à cette proposition. La priorité est de s'entendre sur des principes politiques et les outils que nous voulons mettre en place par le biais de l'ordonnance.

Dès que nous disposerons d'un texte un peu plus mûr que la version actuelle, celui-ci sera envoyé au Conseil d'État, dont les éventuelles remarques seront incluses dans le texte. S'il y a trop de délégations, il faudra faire en sorte que quelques principes soient inscrits dans l'ordonnance et pas dans les arrêtés et trouver un bon équilibre entre les deux.

Pour l'instant, nous sommes toujours au stade de la première lecture, qui démontre clairement l'importance de progresser au niveau des principes politiques à trancher.

Certains principes comme la limitation du nombre de cartes de dérogation, les différentes fourchettes de tarifs et le principe des stationnements en voirie et hors voirie constituent la base incontournable et fondée pour rédiger les arrêtés.

[177]

*(verder in het Nederlands)*

We mogen niet overhaast te werk gaan. De tekst van de eerste lezing is niet de tekst die ter stemming wordt voorgelegd. Laten we vooral geen tussenstappen overslaan. Ik vind het moeilijk dat u een tekst verwacht waarover alle partijen het eens zijn, want vroeg of laat moet er een basistekst zijn om te bespreken.

Op basis van de adviezen passen we de tekst voor de tweede lezing aan. Dan gaat hij naar de Raad van State en het parlement, zodat we uiteindelijk tot een volbrachte tekst komen.

[179]

*(poursuivant en français)*

Je rappelle également qu'en ce qui concerne les éléments à inclure dans la nouvelle ordonnance, nous ne sommes pas partis d'une page blanche lors de cette législature. Avant de couler cette ordonnance dans un texte, nous avons rencontré les communes, qui sont nos premiers partenaires, afin d'analyser avec elles les défauts et avantages de l'ordonnance existante au moyen d'une enquête. Elles étaient invitées à y introduire leurs propres éléments d'évaluation.

La lourdeur de la procédure du plan d'action communal de stationnement (PACS) est un des éléments qui en ressort. Si ce n'est pas le cas de toutes les communes, un grand nombre d'entre elles demandaient à ce que la charge administrative des PACS soit allégée. L'élaboration du texte est donc partie d'une concertation avec les communes, et non unilatéralement de parking.brussels ou du gouvernement.

Nous établissons des communications avec les échevins et les fonctionnaires communaux. Lors de différentes réunions, des contacts ont également été établis avec les associations défendant les droits des

---

PMR, Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), les partenaires sociaux, ou encore la Commission régionale de la mobilité (CRM). Nous bénéficions ainsi de contributions très variées, apportant des éléments parfois contradictoires sur lesquels il appartiendra au gouvernement de statuer.

[181]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Vous n'avez pas répondu à ma question complémentaire sur l'évaluation ; nous sommes très surpris de cette absence d'évaluation qui constitue pourtant un réel enjeu de gouvernance.

Ensuite, vous avez déclaré que des discussions politiques devaient encore être menées sur les arrêtés. Je le comprends bien, puisque les points problématiques sont finalement renvoyés aux arrêtés pour pouvoir présenter, comme cela a été fait pour les communes, un texte d'ordonnance. Toutefois, cette ordonnance est aujourd'hui incomplète, car...

*(Inaudible)*

Selon mon groupe, il ne faut pas attendre l'avis du Conseil d'État sur le texte pour intégrer dans l'ordonnance les points qui posent encore problème aujourd'hui.

Enfin, je n'ai pas non plus eu de réponse sur la concertation avec les communes.

[183]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne l'évaluation, le plan régional de politique du stationnement (PRPS), qui n'est pas l'ordonnance, mais qui suit celle-ci, est en cours d'évaluation.

Par ailleurs, cette nouvelle ordonnance prévoit également que les communes seront davantage associées au développement d'un nouveau plan de stationnement. Pour ce qui est des éléments d'évaluation de l'ordonnance actuelle, nous avons interrogé nos partenaires afin d'entendre leur avis, qui nous a servi dans l'élaboration de notre avant-projet. Une communication permanente a donc été établie avec les communes.

Les arrêtés doivent être rédigés en collaboration avec les communes et d'autres acteurs, comme la CRM.

L'idée est d'avancer sur le plan des arrêtés lors des lectures suivantes. Avant de créer une zone grise avec les partenaires concernés, il faut cependant trancher sur les grands principes politiques.

[185]

**Mme la présidente.**- Pour éviter toute mauvaise surprise, ne faudrait-il pas présenter cette ordonnance avec les arrêtés y afférents devant notre commission ? Cela permettrait de répondre à énormément de questions légitimes des députés.

[187]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je veux bien, mais le parlement me demande de bien me concerter avec les communes et nous n'en sommes pas encore à la lecture du texte au parlement. En effet, la procédure est en cours avec les communes, qui peuvent encore envoyer leurs remarques, et un groupe de travail se penche sur certains éléments.

La lecture au parlement se fera évidemment article par article. On ne peut pas à la fois me demander de présenter un texte concerté au parlement et d'en débattre ici alors que la concertation se poursuit.

Nous présenterons évidemment le texte au parlement et nous veillerons au bon déroulement des discussions. En attendant, je n'ai pas de problème à vous répondre à propos de la philosophie de l'ordonnance et des principes que nous voulons y défendre.

Il ne s'agit encore que d'une première version du texte qui devra être modifiée avant de passer en deuxième lecture. Le texte passera ensuite en troisième lecture, puis il sera soumis au Conseil d'État et au parlement.

- *L'incident est clos.*