

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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

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

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

**COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR**

**BELAST MET DE OPENBARE WERKEN EN DE MOBILITEIT**

**COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE**

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ**

**VERGADERING VAN MAANDAG 5 NOVEMBER 2018**

**RÉUNION DU LUNDI 5 NOVEMBRE 2018**

**VOORLOPIG VERSLAG**

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

**COMPTE RENDU PROVISOIRE**

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

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

[105]

**INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**concernant "l'évolution des recettes de la STIB en 2017 par rapport à 2016".**

[107]

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Dans une déclaration publiée récemment dans un quotidien bruxellois, vous dites que le nombre d'utilisateurs des transports en commun explose. Il s'agit là d'un constat encourageant, pour autant que des solutions soient mises en œuvre dans de brefs délais, afin de mieux répondre aux attentes de la clientèle, de conserver cette clientèle, et de l'inciter à recourir davantage aux transports publics.

Nous regrettons vivement que l'extension de la ligne de tram 94 (qui, à cette occasion, est devenue la ligne 8) entre le Musée du transport urbain bruxellois et Roodebeek ne soit qu'une demi-mesure. En effet, entre l'ancien hippodrome de Boitsfort et la place Marie-José, l'usager sera contraint d'emprunter un bus pour poursuivre son parcours, et ce jusqu'en décembre de cette année. Est-ce là une façon de donner à une nouvelle ligne tous les atouts pour la rendre attractive ? On croit rêver : d'un côté, on change un numéro de ligne pour en faire une ligne Chrono et, de l'autre, l'utilisateur de la ligne devra subir une rupture de charge qui se prolongera pendant encore trois mois en raison de travaux qui semblent interminables dans l'avenue de la Forêt.

Voilà donc une surprenante conception de l'amélioration des conditions de déplacement, mais c'est l'explosion du nombre de voyages qui mérite qu'on y jette un coup d'œil. Si l'on se réfère au rapport publié par la STIB, il apparaît que l'évolution des recettes va dans le sens inverse de l'accroissement du nombre de voyages. Les recettes pour 2017 s'élevaient en effet à un total de 582,198 millions d'euros, alors que celles de 2016 étaient de 610,186 millions d'euros.

[109]

Par rapport à 2016, les recettes de 2017 affichent une régression de près de 5%. Si l'on voulait pousser la caricature, on dirait que plus on enregistre de voyageurs sur le réseau, moins les recettes sont élevées. En effet, en 2017, le nombre de voyages était de 400,9 millions d'unités, contre 369,5 millions d'unités en 2016. Le ratio recettes/nombre de voyages passe ainsi de 1,65 en 2016 à 1,45 en 2017. En conclusion, l'augmentation du nombre de voyages entre 2016 et 2017 ne se traduit pas dans les recettes publiées dans les rapports de la STIB.

Comme il n'y a eu aucune augmentation des tarifs en 2016 et en 2017, nous sommes amenés à déduire que de plus en plus de voyageurs ne s'acquittent pas du montant de leur déplacement. Toutefois, dans une récente

---

communication, vous déclariez que la fraude sur le réseau était bien maîtrisée, ce qui signifie que la dégradation des recettes ne peut, en toute logique, être imputée à une augmentation du non-paiement des parcours.

Comment expliquez-vous la régression des recettes de 2017 par rapport à celles de 2016, le taux de fraude étant maîtrisé, selon vos récentes déclarations ?

Considérez-vous que les conditions pour attirer davantage de clients sur une ligne de tram étendue soient réunies, dès lors que celle-ci subira une rupture de charge jusqu'en 2019 ?

[111]

**M. Pascal Smet, ministre.**- Tout d'abord, je souhaite préciser le calcul de la fréquentation et du nombre de voyages : la fréquentation de la STIB mesure le nombre de voyages, c'est-à-dire le nombre de déplacements globaux d'une personne sur le réseau. La statistique de fréquentation est inférée des volumes de titres vendus, multipliés par un coefficient correspondant au nombre moyen de voyages par type de titre de transport, et est corrigée pour tenir compte de la fraude sur le réseau. Sont également pris en considération les événements de masse gratuits, pour lesquels aucune validation ni émission de billets spécifiques n'est exigée.

Entre 2016 et 2017, nous constatons une évolution de plus de 8,5% de la fréquentation de la STIB, soit 369,5 millions de voyages en 2016 et 400,9 millions en 2017. Quand vous évoquez le chiffre de 582 millions d'euros, celui-ci correspond à l'ensemble des recettes (trafic, subventions, publicités, divers, etc.). Il accuse effectivement une baisse par rapport à 2016, mais celle-ci s'explique par l'opération de sortie d'emphytéose du bâtiment Royal Atrium en 2016, qui a donné lieu à une écriture comptable exceptionnelle incluant des montants colossaux de recettes et de dépenses.

[113]

Les recettes directes nettes du trafic ont augmenté de 3% entre 2016 (202,5 millions d'euros) et 2017 (208,7 millions d'euros). Par ailleurs, l'augmentation de fréquentation peut s'observer sur des titres à tarifs préférentiels, qui n'impliquent donc pas de hausse des recettes, ou encore sur des décisions de diminutions tarifaires, comme la diminution du prix des abonnements scolaires, qui impliquent une augmentation de la fréquentation, mais une baisse des recettes.

L'un des principaux effets entre 2016 et 2017 est une diminution de 2 millions d'euros des recettes liées aux abonnements scolaires, en conséquence d'un effet prix de - 4 millions d'euros, compensé par un effet volume de + 2 millions d'euros. Il y a donc une diminution des recettes, alors que les ventes en nombre d'abonnements augmentent et induisent donc une croissance de la fréquentation. Cela prouve d'ailleurs l'utilité de cette mesure qui a eu des effets positifs sur le pouvoir d'achat des familles.

En ce qui concerne la nouvelle ligne de tram 8, il faut savoir ce que l'on veut ! Soit, comme nous l'avons fait, les chantiers sont coordonnés, ce qui a entraîné un retard sur le chantier de l'avenue de la Forêt, soit on ouvre tout en même temps. Vous conviendrez qu'il serait un peu ridicule, alors que nous avons la possibilité de prolonger une ligne de tram, d'attendre de le faire en raison de travaux sur un tronçon. De nombreux Bruxellois qui, comme moi, utilisent la nouvelle ligne 8 et son prolongement, ont souhaité que l'on ouvre dès maintenant sa dernière partie.

[115]

Nous pouvons débattre de l'opportunité du changement de numérotation, mais nous avons estimé qu'il était plus cohérent de procéder dès à présent à la renumérotation du 94 en 8, et ce pour plusieurs raisons.

D'abord, tous les voyageurs ne parcourent pas la ligne de bout en bout. La majorité d'entre eux, à savoir ceux qui circulent entre la station Louise et l'ULB ou entre les stations Wiener et Roodebeek, ne seront pas concernés par ce chantier.

Ensuite, il aurait été difficilement compréhensible de renuméroter une ligne au milieu de l'hiver, lorsque les travaux de l'avenue de la Forêt seront achevés, alors que la couverture médiatique liée au prolongement de la ligne permettait de mieux faire connaître ce changement. C'est une question de marketing.

Par ailleurs, nous avons bien entendu coordonné le chantier de l'avenue de la Forêt avec d'autres dans le quartier, raison pour laquelle il est toujours en cours.

[117]

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Êtes-vous en mesure de nous donner plus de détails sur le rapport entre les recettes du trafic et le total de la dépense de la STIB, c'est-à-dire le coefficient d'exploitation ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne connais pas ce chiffre par cœur, mais je ne suis pas fétichiste à ce sujet.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- C'est-à-dire ? Cela reste quand même une donnée intéressante.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est relatif. Cela dépend de la manière dont vous regardez les choses, de votre idéologie.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Il est un peu préoccupant de considérer ce chiffre seulement comme un critère idéologique. Je ne souhaite pas en faire une lecture absolue, mais une telle information est intéressante pour les membres du parlement membres de cette commission.

*- L'incident est clos.*

[129]

## **INTERPELLATION DE M. JAMAL IKAZBAN**

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

**concernant "la mise en œuvre d'un service steward et d'un service de contrôle du secteur du transport rémunéré de personnes".**

[131]

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Au mois de mars 2018, le gouvernement marquait son accord sur l'adoption de mesures en vue de mieux contrôler le secteur du transport rémunéré de personnes en Région bruxelloise.

Dans l'attente de la réalisation d'une étude socio-économique de qualité et d'une analyse d'impact en vue d'une réforme devant moderniser le cadre légal du secteur, ce dernier est violé aujourd'hui depuis

---

l'émergence de nouveaux acteurs qui ne sont pas non soumis à la même réglementation et aux mêmes contraintes que le secteur historique des taxis et qui ont délibérément décidé de ne pas le respecter.

L'absence de cadre juridique et de moyens de contrôle adaptés aux nouvelles réalités du terrain ont déjà fait l'objet de nombreux débats au sein de cette commission depuis l'entame de la législature. Si le gouvernement a validé le principe d'une évaluation socio-économique qui devrait permettre de jeter les bases d'une réforme garantissant tant la santé économique que la qualité des services du secteur du transport rémunéré de personnes en Région bruxelloise, il reconnaissait également la nécessité de mettre de l'ordre sur le terrain, où le besoin de balises se fait cruellement sentir.

Il s'agissait notamment d'œuvrer :

- à la mise en place d'un groupe de travail relatif aux taxis, sous l'égide de Bruxelles prévention et sécurité, en vue de déployer une stratégie et des moyens de contrôle effectifs et efficaces ;
- à renforcer la capacité d'action des zones de police en constituant une équipe de quatorze contrôleurs spécifiquement formés aux enjeux du secteur des taxis au sein de Bruxelles Mobilité, par le jeu de la mobilité interne et de nouveaux engagements ;
- et à mettre en place un service de stewards pour les taxis, constitué de quinze équivalents temps plein dans les zones problématiques, à des fins de prévention et d'information des clients.

Je souhaiterais être informé des avancées réalisées sur ces points au cours des six derniers mois.

[133]

Pouvez-vous faire le point sur le renforcement de l'équipe de contrôleurs au sein de Bruxelles Mobilité ? Combien de personnes sont-elles affectées et formées à cette fin ?

Qu'en est-il des recrutements en vue du déploiement d'un service de stewards ? Les missions et affectations de ces stewards ont-elles été précisées sur la base des recommandations du groupe de travail consacré aux taxis ?

En ce qui concerne la situation sur le terrain, pouvez-vous nous dire ce qu'il en est de l'évolution du nombre de licences de véhicules de transport avec chauffeur (VTC) délivrées par les deux autres Régions ? Les licences VTC wallonnes et flamandes, je le rappelle, sont utilisées comme cheval de Troie par les véhicules Uber.

Quel est, à ce jour, le nombre de VTC exploités par Uber sur le territoire de la Région bruxelloise ? J'entends de plus en plus de chiffres affolants.

Qu'en est-il des contacts bilatéraux avec vos homologues, MM. Di Antonio et Weyts, sur le sujet ?

[135]

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Je me joins à l'interpellation de M. Ikazban. Je tiens à souligner les actions déterminées du gouvernement pour faire évoluer positivement la situation grave dans laquelle se trouvent les chauffeurs de taxi bruxellois.

---

Vous avez marqué votre accord pour une étude socio-économique et vous avez décidé de mettre de l'ordre dans ce qui devient un travail à risques, tant pour les chauffeurs de taxi que pour leur famille. Qu'en est-il dès lors des quatorze contrôleurs et des quinze stewards promis ?

[137]

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les compétences des ministres ne comprennent malheureusement pas le recrutement du personnel.

Bruxelles Mobilité attend le recrutement de cent personnes au total, indépendamment des contrôleurs supplémentaires.

Ces engagements, qui sont approuvés par le gouvernement, ne dépendent ni de Bruxelles Mobilité, ni du ministre compétent, mais de ma collègue Fadila Laanan, chargée de la Fonction publique. Nous essayons évidemment de travailler en bonne intelligence et de faire avancer ces procédures.

Le recrutement de dix contrôleurs supplémentaires est prévu dans les prochaines semaines. Un appel à candidatures sera lancé en novembre.

Le recrutement de quinze stewards et d'un responsable d'équipe est également en cours. Les entretiens d'embauche ont débuté fin octobre.

Je partage votre impatience de voir ce personnel supplémentaire mis à la disposition du ministère. Je suis depuis longtemps favorable à ces recrutements et je me réjouis que le gouvernement ait soutenu, il y a quelques mois, la proposition que j'ai déposée en ce sens, avec ma collègue Laanan.

[139]

Le groupe de travail consacré aux taxis, quant à lui, s'est réuni avant l'été et se réunira encore régulièrement dans le cadre de la formation des stewards et des contrôleurs, en collaboration avec les services de police.

En ce qui concerne le chiffre que vous avez demandé, la Région de Bruxelles-Capitale a délivré à ce jour 549 autorisations d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur, portant sur 672 véhicules. La Région wallonne a délivré 1.220 autorisations d'exploiter un service de limousine. Je ne dispose pas du nombre d'autorisations délivrées par la Région flamande, puisque la Flandre ne possède pas ces chiffres au niveau régional, les autorisations étant octroyées par les communes. En général, les cabinets flamand et wallon procèdent à des mises à jour de leurs plans de réforme.

Je ne dispose pas davantage des chiffres relatifs au nombre de VTC travaillant pour Uber. Les exploitants titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voiture avec chauffeur peuvent conclure des contrats avec n'importe quel client, tant qu'ils respectent les conditions liées à leur autorisation. Nous ne détenons cependant aucune statistique relative aux contrats conclus par ces exploitants.

[141]

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Je ne saute évidemment pas de joie en entendant votre réponse ! Je ne tiens pas à entamer un débat sur les compétences. Néanmoins, vous êtes le ministre compétent pour les questions relatives à la mobilité et aux taxis, même si l'administration a changé de nom et supprimé le mot "taxi" de son appellation.

Nous ne disposons pas des chiffres du côté flamand. Cependant, les chiffres que vous nous communiquez montrent qu'à Bruxelles, il y a plus de véhicules Uber que de taxis légaux et réglementaires. C'est affolant, ne fût-ce que sur le plan de la mobilité !

J'ai l'impression que la situation évolue, mais lentement, et je le regrette. Je ne comprends pas pourquoi les mesures prises à l'encontre d'Airbnb semblent plus difficiles à prendre à l'encontre d'Uber.

J'attire votre attention sur le procès intenté par les chauffeurs de taxi à Uber, qui s'est ouvert le 24 octobre dernier. Je rappelle que la Région bruxelloise avait interdit UberPop à la suite d'une décision de justice. Aujourd'hui, Uber tente cependant à nouveau de faire croire qu'il n'est pas un service de transport rémunéré de personnes.

Quand cette mascarade va-t-elle cesser ? Si la concurrence déloyale et illégale d'Airbnb semble flagrante, elle semble l'être beaucoup moins pour Uber. Les chauffeurs de taxi, ainsi que les 3.000 familles qui dépendent de leur travail, souffrent vraiment de cette situation.

Le débat n'est pas clos. Nous continuerons à être attentifs et à insister pour que soient effectués des contrôles de la concurrence illégale et déloyale d'Uber subie par les chauffeurs de taxi.

[143]

**M. Pierre Kompany (cdH).**- J'ai bien entendu vos réponses ainsi que les réactions fondées de M. Ikazban. Je reste néanmoins convaincu que nous avons tous, vous comme nous, une tâche importante à accomplir, à savoir mettre de l'ordre dans le secteur.

La situation sur le terrain est moins amusante que ce que nous pouvons lire sur papier et nous dire entre nous, car la violence est bien présente et elle constitue une menace. Quant aux gens qui ont investi, à bon ou mauvais escient, ils auraient dû être soumis au contrôle de l'État, ce qui n'a apparemment pas été le cas.

Mon unique souhait est que vous continuiez à tenir compte de l'aspect humain, de ces gens qui travaillent depuis longtemps et qui vont se retrouver hors circuit.

- *L'incident est clos.*

[147]

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

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

**concernant "un nouveau contretemps dans le déroulement du chantier de la place Rogier".**

[149]

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Ce n'est pas la première fois que les travaux d'aménagement de la place Rogier font la une de l'actualité. Des défauts d'exécution retardent chaque fois l'inauguration de ce vaste chantier coiffé d'un auvent qui semble être à l'origine de tous les maux. La construction de cet auvent a débuté en 2015 et l'inauguration était annoncée pour le début de l'année 2016. Il n'est pas inutile de rappeler

que ce dossier a été ouvert sous votre première législature, pour être poursuivi par votre successeur, avant de revenir dans vos compétences en 2014.

Depuis quatre ans, vous voulez être rassurant quant à l'issue de ce chantier dont l'inauguration officielle à brève échéance semble devenir illusoire. En effet, des problèmes techniques ont apparemment refait surface. Cette fois, il est question de la pose du film en éthylène qui serait à l'origine d'une nouvelle difficulté.

On retiendra de ce chantier la lourdeur de l'ardoise, sans garantie aucune qu'une solution définitive soit trouvée à plus ou moins brève échéance. Initialement évalué à 19 millions d'euros, le chantier atteint désormais un montant de 44 millions d'euros, auquel s'ajoute une indemnisation de 1,2 million d'euros à un entrepreneur. Nous serions tentés de dire que trop, c'est trop ! On parle d'une opération délicate appelée quadrant qui sera menée aux frais de l'entrepreneur.

Ce travail devrait prendre huit semaines, pour autant que les conditions atmosphériques le permettent et qu'une nouvelle difficulté ne surgisse pas. Sans vouloir remuer le couteau dans la plaie, il serait grand temps qu'une solution définitive soit trouvée pour ce chantier. On parle d'une opération délicate, ce qui laisse entrevoir une possible nouvelle déconvenue.

L'entrepreneur qui posera ce nouveau film a-t-il réalisé une opération similaire en d'autres lieux ?

Existe-t-il dans le monde une réalisation pareille à celle de l'auvent de la place Rogier et a-t-elle connu des difficultés comparables à celles rencontrées en l'espèce ?

En définitive, que représenteraient l'abandon de cet auvent et le choix d'une solution moins visible, mais plus sûre, même si cela constituerait un aveu d'échec ?

[151]

**M. Pascal Smet, ministre.**- M. Van Goidsenhoven, de nombreux urbanistes, architectes et touristes considèrent la rénovation de la place Rogier comme une grande réussite. Vous l'ignorez peut-être, mais je pense que l'auvent de cette place est le lieu le plus filmé, photographié et diffusé sur Instagram par les touristes et les Bruxellois.

De nombreux urbanistes diront que Bruxelles a finalement pris exemple sur les autres pays et que quelque chose est enfin mis en œuvre. Nous pouvons être pour ou contre cette modification, c'est une question d'esthétique, de goûts et de couleurs. Pour ma part, je perçois l'aménagement de cette place comme une réussite. De même, le choix d'une place sans voitures est judicieux. Au départ, comme beaucoup de Bruxellois, je pense que vous y étiez opposé. Maintenant, ils sont nombreux à l'approuver.

Je considère l'auvent comme une intervention réussie et le réaménagement de cette place comme un succès. D'ailleurs, le Grand Plaza Hotel compte investir des millions d'euros dans l'extension de l'hôtel situé place Rogier. Il est en train de rénover l'ancien bâtiment du Sheraton, et le Sheraton proprement dit devrait aussi être rénové dans les mois à venir. Malgré les travaux de rénovation, les terrasses sont remplies et le commerce prospère. Maintenant, il faut y remettre de la vie. Par beau temps, les enfants jouent dans les fontaines à brume.

[157]

Mais je suis d'accord avec vous, cela prend trop de temps. Plusieurs raisons l'expliquent, qui ne doivent pas être recherchées du côté de la politique, car elles se trouvent à d'autres niveaux. Ainsi que je l'ai déjà



---

expliqué, la majorité précédente, à laquelle je ne participais pas, porte aussi la responsabilité de l'exécution ou de la non-exécution des choix qui avaient été faits.

En l'espèce, il ne s'agit pas d'un nouveau "couac". J'ai dit, il y a des mois déjà, que la manière dont un sous-traitant de l'entrepreneur général avait effectué les travaux posait problème. Ces travaux ne sont pas acceptés par l'autorité publique, ni par le bureau externe. Par conséquent, comme dans le privé, l'entreprise générale - en l'occurrence In Advance-Louis De Waele - en reste responsable. Elle a désigné un autre sous-traitant, reconnu pour de multiples exécutions réussies à travers le monde, pour la pose de la toile en éthylène tétrafluoroéthylène (ETFE). La nouvelle technique de pose, qui respecte le permis d'urbanisme et les plans de base, a été révisée par le bureau de contrôle SECO ainsi que par le bureau d'études, le bureau d'architectes et l'administration de Bruxelles Mobilité.

Je passe presque tous les jours à vélo sur la place Rogier et les travaux avancent bien. Heureusement, les conditions météorologiques nous sont favorables. Aux dernières nouvelles, les travaux seront probablement terminés au début de l'année prochaine. Des triangles doivent encore être placés. Quand ce sera terminé, on pourra éclairer l'auvent en blanc, pour un très bel effet nocturne. Il y a des lampes dans le sol. Ce sera peut-être comme un OVNI bruxellois... Nous le découvrirons à ce moment-là !

[159]

Le chantier dure effectivement depuis trop longtemps. Je vais commander un audit à ce sujet afin d'identifier les responsabilités de toutes les parties impliquées. Pour l'heure, la priorité va à la finalisation des travaux. À mes yeux, le réaménagement de la place Rogier est une belle réussite très appréciée des Bruxellois et des touristes.

[161]

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La question de l'esthétique est effectivement intéressante et l'intérêt de l'aménagement pourrait faire l'objet d'une analyse par la Commission du développement territorial.

Ici, il est question de l'aboutissement de travaux majeurs et du manque de stabilité de l'ensemble. Il faut tenir compte du fait qu'un montant astronomique a été engagé dans un chantier qu'on ne semble pas maîtriser. Nous nous félicitons de son prochain aboutissement, mais, pour éviter que les finances régionales n'en souffrent, il serait préférable de limiter le nombre de grandes réussites de ce genre en termes d'aménagement d'espaces publics...

Par ailleurs, ne pas s'aventurer dans des technologies imparfaitement maîtrisées me semble relever d'une démarche responsable. Le projet a généré beaucoup d'inconvénients et de retards. Nous serons peut-être très heureux d'assister à une inauguration fastueuse, mais il faudra ensuite entretenir l'objet, ce qui constituera peut-être une source d'inquiétude. Il est essentiel, lorsqu'on s'engage dans des chantiers majeurs, de pouvoir garantir une maîtrise suffisante des technologies employées. Cet élément pose à tout le moins question dans le cas présent.

Il n'était pas question de talent ni de qualité architecturale dans mon interpellation, mais d'autres éléments dont certains touchent aux finances publiques.

- *L'incident est clos.*

[165]

---

## QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

**concernant "l'interopérabilité du ticketing dans les transports publics".**

[167]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Mon interpellation a été transformée en question orale. Je le déplore, parce qu'il s'agit d'un sujet important qui méritait véritablement un débat et les interventions de mes collègues.

J'aimerais revenir sur une problématique fondamentale pour la mobilité bruxelloise : l'intégration tarifaire ou, en d'autres termes, l'interopérabilité du ticketing dans nos transports publics.

L'interopérabilité peut se définir comme la capacité que possède un produit ou un système dont les interfaces sont intégralement connues, à fonctionner avec d'autres produits ou systèmes existants ou futurs et ce, sans restriction d'accès ou de mise en œuvre. Prenons une carte Mobib, qui contient un abonnement De Lijn et un abonnement TEC. La carte est interopérable, et donc utilisable tant par TEC que par De Lijn, mais chaque opérateur ne va considérer que son propre abonnement.

Le niveau suivant d'interopérabilité est celui du titre de transport, à l'instar du MTB, qui permet d'utiliser TEC, De Lijn, STIB et SNCB avec un seul abonnement. Chaque opérateur va l'accepter sur son réseau, même si l'abonnement a été vendu par un autre.

Enfin, il y a la multimodalité, qui dépasse le transport en commun pour y intégrer les véhicules partagés ou les parkings.

Aujourd'hui, on investit des milliards d'euros dans de nouvelles offres : un milliard d'euros supplémentaires pour le réseau express régional (RER), un milliard six cent millions d'euros pour le métro nord ou encore 500 millions d'euros pour le Réseau Brabant (Brabantnet) de De Lijn. Pourtant, rien n'est prévu comme ticket pour le RER, pour prendre le Brabantnet jusqu'à la future station de métro Bordet ou la gare de Bordet, puis utiliser le réseau de la STIB ou de la SNCB. Il est donc prévu que le Brabantnet aille jusqu'à la gare de Bruxelles-Nord, pour que le voyageur ne doive pas payer deux fois.

Il semble donc plus facile de trouver plus de trois milliards d'euros pour financer des infrastructures autour de Bruxelles que de s'entendre pour créer un abonnement unique ou un ticket unique. Pourtant, s'il n'y a pas de billet pour prendre le RER ou le Brabantnet et continuer son trajet à Bruxelles, ces investissements sont quasiment inutiles. Or, pour parvenir à cette situation effective d'interopérabilité, il faut que des systèmes des différents opérateurs se reconnaissent entre eux et fonctionnent sur tous les réseaux. Ce confort pour le voyageur permettrait de diminuer les coûts liés à la création de cartes, au traitement global des données informatiques, etc.

[169]

Cependant, il nécessite de redistribuer les recettes correctement et, dès lors, de pouvoir différencier quelle partie du trajet revient à quel opérateur. Actuellement, chacun travaille dans son coin.

La société Belgian Mobility Card (BMC) a été chargée, dès 2010, en plus de la gestion de la carte Mobib, de réaliser cet objectif d'interopérabilité des transports publics belges. Malgré un budget annuel d'environ 1,5 million d'euros et un financement réparti entre les quatre opérateurs (SNCB, STIB, De Lijn, TEC) sous forme de redevance (licence) Mobib et en fonction de l'usage par les autres partenaires (Villo, Cambio, Interparking), l'interopérabilité ne progresse guère.

Dans les faits, des solutions de ticketing existent et sont déjà partiellement interopérables. Plus encore, il apparaît qu'un système interopérable global soit techniquement possible. Pourtant, rien n'avance réellement. Ce qui manque, c'est d'une part la volonté politique, et d'autre part la volonté de négocier entre acteurs de transports publics belges.

Ailleurs dans le monde, et chez nos voisins, que ce soit à Londres, à Paris ou aux Pays-Bas, le nombre d'opérateurs n'est pas moindre et différents niveaux de pouvoir sont impliqués dans la politique de transport. On a cependant réussi à y réaliser une intégration sous l'impulsion des décideurs politiques.

Le manque à gagner, le refus de se voir imposer un modèle par l'un des opérateurs plutôt qu'un autre, l'impossible concertation des acteurs et le refus d'accorder à un organisme - qu'il s'agisse de BMC ou d'un autre - les pleins pouvoirs de décision font que rien n'avance. Chacun développe son propre logiciel avec des moyens plus ou moins conséquents, avec plus ou moins de réussite.

Et pourtant, cette interopérabilité est très clairement l'une des priorités énoncées par le panel citoyen qui avait exprimé son souhait de pouvoir bénéficier de transports publics ou privés intermodaux facilement accessibles via des applications ou des cartes de transport réellement interopérables. Il s'agit donc là de la plus simple expression du respect de la voix des citoyens.

[171]

Quant à moi, je suis convaincu que cette interopérabilité se doit d'être créée et mise en œuvre rapidement. À cette fin, je plaide fermement pour que la version définitive à venir du plan Good Move prenne davantage en considération cette problématique. Nous nous devons d'élaborer rapidement une politique de mobilité multimodale, fonctionnelle et durable dans notre Région, et ce avec la collaboration indispensable des autres niveaux de pouvoir et acteurs publics ou privés compétents en la matière.

Existe-t-il des ouvertures permettant d'intensifier la collaboration ou est-ce la course à celui qui aura réussi à imposer son système aux autres ? Quelles est la position du gouvernement par rapport à ces centaines de millions d'euros dépensés par les différents opérateurs de transports publics pour des systèmes qui ne sont pas interopérables ?

Quelle est la position du gouvernement sur le rôle que doit jouer Belgian Mobility Card (BMC) ? Doit-il juste se cantonner au rôle de gestionnaire de la carte Mobib ou doit-il devenir un acteur réel de l'interopérabilité ?

Enfin, quelles sont les prochaines étapes ? Quelle est la dynamique actuelle de la concertation, si elle a lieu ?

[173]

**M. Pascal Smet, ministre.**- Dans l'attente d'un accord sur la poursuite de l'intégration des tarifs entre les opérateurs, la STIB reste évidemment responsable de la gestion évolutive de ses systèmes.

Le service d'appui ou back office existant est trop dépendant, en termes d'exploitation et surtout de changements, du service informatique. Il présente un coût total de possession élevé et croissant, connaît des temps de version longs et offre une fiabilité limitée. Il ne permet pas d'évolutions futures comme le code QR (Quick Response ou réponse rapide), l'utilisation d'un code-barres bidimensionnel au lieu du ticket et le système sécurisé international de carte de paiement Europay Mastercard Visa (EMV), l'utilisation de cartes bancaires selon le standard EMV pour payer les déplacements sans ticket à valider dans le véhicule, pas plus que de nouvelles structures tarifaires. C'est pourquoi, il est nécessaire que la STIB continue à investir dans un nouveau système de ticketing.

Évidemment, l'objectif est et reste que les systèmes soient interopérables. C'est pourquoi, j'ai demandé à la STIB, d'une part, de suivre de près les nouveaux développements technologiques et, d'autre part, de le faire en concertation étroite avec les autres sociétés de transport, qui ont chacune leur spécificité et dynamique propres, afin d'éviter que des systèmes de ticketing non-interopérables existent à nouveau.

La concertation a lieu au sein du groupe de travail Price, dans lequel siègent les quatre sociétés de transport et qui relève du comité de pilotage RER. Belgian Mobility Card (BMC) est également impliqué dans ce groupe de travail.

[175]

Ceci fait également l'objet de discussions régulières au sein du comité interministériel. J'ai encore demandé récemment à mon collègue fédéral de remettre ce dossier à l'ordre du jour du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM).

En effet, comme vous le savez, une étude a été menée sur l'intégration tarifaire et je voudrais - je ne suis d'ailleurs pas le seul ministre à le vouloir - que l'on puisse réaliser des avancées sur ce point dans les prochains mois. Commandée par les quatre sociétés de transports et réalisée par Stratec, cette étude avait pour but d'objectiver le poids de chacune des sociétés. Elle comporte un modèle de calcul pour répartir les recettes.

Nous suivons évidemment ce point, non seulement au niveau du gouvernement bruxellois, mais aussi à celui des autres gouvernements.

Je suis d'accord avec vous pour dire que l'intégration du ticketing et l'intégration tarifaire - ce qui n'est pas la même chose - forment un dossier qui traîne depuis très longtemps. Du côté bruxellois, la STIB, le gouvernement bruxellois et moi-même avons tout mis en œuvre pour enregistrer rapidement des progrès en la matière. Récemment encore, en collaboration avec la Région flamande et avec l'accord de la Région wallonne, nous avons déposé une proposition sur la table. Nous souhaitons que le gouvernement fédéral la traite rapidement, afin que nous puissions avancer.

Nous n'allons pas régler, avec cette proposition, toute la question complexe d'une tarification intégrée, mais nous pouvons tout de même faire un pas en avant important.

[177]

Comme vous, je crois que c'est l'un des éléments susceptibles d'améliorer l'accessibilité à Bruxelles, avec non seulement l'intégration du ticket, mais également l'intégration tarifaire.

Nous avons mis la pression sur le gouvernement fédéral. J'espère pouvoir avancer de manière constructive dans les prochaines semaines. Vous savez que ce gouvernement a toujours mis en avant un dialogue

---

constructif avec le gouvernement fédéral et les deux autres Régions. Nous continuons à dialoguer, mais le moment est venu de ne pas retarder un dossier qui peut avancer. À ce titre, la clé est actuellement entre les mains du niveau fédéral et non dans celles des Régions, qui veulent progresser en termes d'intégration tarifaire.

En résumé, nous sommes loin de vouloir contrer ou freiner la STIB. Pour rester en ligne avec les dernières évolutions technologiques - d'ailleurs bientôt, avec le système MaaS (Mobility as a Service) et d'autres applications, tout deviendra en quelque sorte virtuel, puisque nous allons être rattrapés par l'évolution technologique et l'offre en cours de développement dans le secteur privé -, il importera que les quatre opérateurs appelés à choisir le fassent en vue de permettre l'interopérabilité, de sorte que les usagers ne soient pas victimes de cette situation.

Nous ne sommes cependant pas seuls à en décider. Comme on dit en anglais, "it takes two to tango".

**Mme la présidente.**- Je profite de votre réponse pour suggérer que le bureau Stratec vienne présenter les résultats de cette étude. Cela intéressera les membres de cette commission.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis d'accord, mais je devrai en parler avec mes homologues des trois autres niveaux de pouvoir.

[183]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je prends note du fait que des actions sont menées en concertation pour tenter d'avancer. Force est de constater que chacun continue à gérer les choses dans son coin et à développer ses propres outils à coups de dizaines ou de centaines de millions d'euros en dépenses de personnel.

C'est un gâchis, un énorme gaspillage d'argent public et une perte de temps. Il s'agit aussi, sans doute, d'une bataille d'ego entre les responsables de structures, chacune travaillant à développer son propre système et n'ayant probablement pas envie d'abandonner son propre travail au bénéfice d'une autre.

En fin de compte, un service privé pourrait dès lors remplacer le système public, qui n'aura pas pris les choses en main à temps. Nous risquons d'être rapidement dépassés si nous ne parvenons pas à nous accorder et à mettre le citoyen au centre des attentes. Cela invite à une réflexion philosophique plus globale sur la gestion des transports en Belgique.

L'interopérabilité et l'intégration tarifaire s'inscrivent clairement dans la volonté de faire de Bruxelles une smart city, qui apparaît comme un nouveau leitmotiv. Des outils existent pour y parvenir, mais les choses n'avancent malheureusement pas.

En matière de mobilité, le mot "service" est fondamental. Ce concept place l'utilisateur au centre des préoccupations. En tant que service public, nous devons garder constamment à l'esprit notre obligation de garantir un service de qualité aux usagers. Cela doit être notre première préoccupation, plutôt que de savoir quel opérateur pourra "vendre" son produit aux trois autres.

- *L'incident est clos.*

[189]

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

---

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

**concernant "les Villos électriques".**

[191]

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Les Bruxellois pourront disposer en 2019 de nouveaux Villos. En effet, depuis cet été, un accord a été trouvé avec l'exploitant du réseau de vélos en libre-service, JCDecaux. Marquant un pas important dans le développement de la pratique du vélo dans notre capitale, cet accord permettra qu'au moins un tiers de la flotte soit électrique en 2019. Outre la modernisation de cette flotte, il sera aussi possible, à terme, de réserver son vélo, tandis que les modalités de retrait des vélos aux bornes seront réduites et simplifiées.

Sur le terrain, les clients souhaitant profiter de l'offre de Villos électriques disposeront d'une batterie (500g) et d'un chargeur au prix de 50 euros par an, alors que l'abonnement Villo restera fixé à 33 euros par an.

Heureux de voir la Région s'adapter aux nouvelles technologies, j'ai cependant quelques questions sur ces nouveaux Villos. Les Villos électriques disposeront d'un système de batterie unipersonnelle, que chaque utilisateur devra porter, charger lui-même et mettre dans le vélo. Pourquoi avoir choisi ce système ? Existe-t-il des exemples de villes similaires à Bruxelles dans lesquelles ce système fonctionne ?

[193]

À terme, ce système de batterie portative sera-t-il intégré au vélo ? Sera-t-il possible de recharger directement ce dernier via la borne, comme c'est le cas à Paris ? Dans l'affirmative, quand ce changement aura-t-il lieu ?

Toujours dans l'affirmative, des investissements consentis pour le développement des batteries unipersonnelles seront-ils adaptables à l'apparition des batteries intégrées ou seront-ils simplement balayés d'un revers de la main pour laisser place à de nouveaux investissements ?

Existe-t-il un accord avec JCDecaux pour veiller à ce que toute future station Villo corresponde aux normes d'un système de batterie intégrée ? En ira-t-il de même pour tous les travaux ultérieurs réalisés sur une station existante ? Disposez-vous de chiffres concernant la part des trajets spontanés en aller-simple et ceux effectués en aller-retour ?

Enfin, les permis d'urbanisme pour les panneaux publicitaires permettant de financer ces nouveaux vélos sont-ils en ordre ?

[195]

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'option de la batterie amovible personnelle est le système engendrant le moins de modifications sur le parc existant, tant pour le mobilier que pour le matériel roulant. Il s'agit donc du système le plus avantageux économiquement, puisque le mobilier déjà implanté ne devra pas être revu.

On peut donc parler d'une évolution douce avant un éventuel parc entièrement électrique, peut-être sous la prochaine concession. L'actuelle concession nous lie avec le concessionnaire JCDecaux jusqu'en 2026.

La flotte de Villos électriques côtoiera la flotte de Villos ordinaires, laissant ainsi le choix à l'utilisateur d'opter ou non pour la location annuelle de la batterie. Ne pas devoir modifier les stations existantes a un impact positif sur le financement de cette électrification, mais aussi sur l'opérationnalité et la mise en œuvre, puisque des travaux ne sont pas nécessaires. À ma connaissance, seule la ville de Lyon sera équipée d'un système similaire, en 2020, soit après nous.

Désireux de ne pas modifier la date d'échéance de la concession allouée à JCDecaux et de n'augmenter ni le prix d'un abonnement classique, ni le nombre de panneaux publicitaires, nous manquons de possibilités pour introduire un système entièrement électrique, si ce n'est à des coûts exorbitants. Il s'agit d'une concession en cours, qui ne peut être modifiée structurellement.

Toutefois, lors du prochain appel d'offres pour la nouvelle concession, nous pourrions sans doute voir émerger de nouvelles solutions d'électrification, comme ce fut le cas à Paris ou à New York.

Enfin, il est très compliqué d'obtenir des chiffres concernant les trajets simples ou les allers-retours, puisque les vélos ne sont pas géolocalisés.

[197]

**M. Pierre Kompany (cdH).**- J'entends bien que la solution est économiquement intéressante et que la concession prendra fin en 2026. Pour le moment, on travaille avec la concession en cours, mais j'ose croire que vous resterez vigilant en ce qui concerne toute adaptation ou tout changement de concession.

- *L'incident est clos.*

[201]

#### **QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT**

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

**concernant "l'accessibilité de la ligne de tram 8 aux personnes à mobilité réduite".**

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

**concernant "l'inadaptation du nouveau tronçon de la ligne 8 aux PMR".**

**Mme la présidente.**- En l'absence de M. Eric Bott, excusé, sa question orale est lue par M. Marc Loewenstein.

[207]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Ce 29 septembre 2018, nous inaugurons la prolongation, sur plus de deux kilomètres, de la ligne de tram 8 desservant les communes de Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert. Quelle ne fut pas la surprise de M. Bott de constater que les quais des nouveaux arrêts bordant la prolongation n'étaient pas adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR) ! À certains endroits, des écarts entre le quai et le tram de plus de vingt centimètres rendent particulièrement compliqué, voire impossible - du moins en autonomie - l'accès au tram, notamment pour les personnes en chaise roulante.

L'asbl Passe le message à ton voisin a dénoncé cette situation dans la presse par la voix de son représentant, Nino Peeters. La STIB a promis d'élaborer un projet pilote, en concertation avec les PMR, afin d'équiper ses trams de plaques qui permettront un accès direct du quai au véhicule.

Certes, la direction de la STIB a communiqué les raisons objectivant la situation : quais en ligne courbe, différents trams de différentes hauteurs circulant sur une même voie, etc. Autant de facteurs que nous ne nions pas, mais qui ne changent en rien à cette aberrante conclusion : en 2018, l'accès des transports publics pour les PMR reste un chemin de croix.

Que compte faire la Région afin d'améliorer l'accessibilité de la ligne de tram 8 et des transports en commun en général pour les PMR ? Des réunions avec la STIB sont-elles programmées ?

Les différents plans bruxellois d'aménagement et de mobilité - Plan régional de développement durable (PRDD), Plan régional de mobilité (PRM) - reprennent les grandes orientations et mesures que la Région compte suivre dans les prochaines années afin de rendre Bruxelles plus verte, plus respirable, plus mobile, etc. Ces différents plans directeurs intègrent-ils de manière prioritaire le fait que notre Région doit viser un développement inclusif pour tous les citoyens qui la composent ? Pouvez-vous nous rassurer sur ce point en détaillant les mesures envisagées en la matière ?

J'imagine que vous aborderez, dans la foulée, la question du suivi de la résolution relative à l'accessibilité des PMR aux transports publics, votée par le parlement il y a plus de deux ans.

[209]

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge pour sa question orale jointe.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Ainsi que l'a expliqué mon collègue, le jour même de l'inauguration du nouveau tronçon de la ligne de tram 8, les associations de personnes à mobilité réduite (PMR) ont découvert qu'il était en réalité impossible de monter en chaise roulante dans les véhicules sans l'assistance d'un tiers, car les roues des chaises se coincent dans l'interstice entre le quai et le plancher du tram.

Selon l'explication que vous avancez et que j'ai pu lire dans la presse, plusieurs types de véhicules empruntent cette ligne et les courbes de certains arrêts ont empêché l'aménagement de quais sans espace par rapport au plancher du véhicule. Face au résultat pourtant prévisible, votre cabinet et la STIB ont annoncé que l'équipement de plaques permettant de combler l'espace entre le quai et le plancher du tram allait être mis à l'étude.

Par ailleurs, un des arguments de l'extension de la ligne 8 réside dans l'offre d'une connexion avec la ligne 1 du métro. Or, la station Roodebeek est dépourvue d'ascenseur, ce qui est regrettable car les PMR se retrouvent ainsi dans l'impossibilité de jouir de la nouvelle infrastructure au même titre que les personnes valides.

Comme vient de le souligner M. Loewenstein, un consensus s'est dégagé au sein de cette assemblée parlementaire pour faire de l'accessibilité aux transports publics une priorité. Nous en avons fait part au gouvernement au travers d'une résolution.

Par ailleurs, la convention de l'Organisation des Nations unies (ONU) relative aux droits des personnes handicapées impose, notamment à son article 9, la mise en accessibilité des transports publics. Or, nous venons d'inaugurer une infrastructure qui ne respecte aucun de ces deux textes pourtant contraignants.



Je ne comprends pas pourquoi les deux années de travaux préalables à la mise en service du tronçon n'ont pas été mises à profit pour élaborer une solution qui soit prête lors de la mise en service du tram. Si nous pouvons mettre des solutions à l'étude aujourd'hui, je ne vois pas pourquoi nous ne pouvions pas le faire il y a deux ans. Le problème qui se pose aujourd'hui était prévisible. En l'espèce, il ne s'agissait pas de la mise aux normes d'une ancienne infrastructure mais bien d'une nouvelle infrastructure.

[211]

La STIB et Bruxelles Mobilité ont-ils eu recours à un bureau de conseil spécialisé dans les questions d'accessibilité pour les PMR ? Quel a été le rôle de la cellule PMR de la STIB au sein de ce projet ? Bien souvent, on sait que le problème est la non-intégration des personnes qui pourraient attirer d'emblée l'attention sur d'éventuels problèmes d'accessibilité.

Par ailleurs, avez-vous, à un quelconque moment du processus de réalisation de cette extension, demandé à la STIB si la ligne allait être adaptée aux PMR ? Le cas échéant, que vous a-t-on répondu et quand ?

Pourquoi la question de l'accessibilité n'a-t-elle pas été intégrée dès la conception du projet ? Comment se fait-il qu'aucun dispositif à destination des personnes aveugles et malvoyantes - je pense aux dalles pododactiles - ne soit présent ? Je ne vois franchement pas ce qui s'y oppose d'un point de vue technique.

Enfin, quand la station de métro Roodebeek sera-t-elle équipée d'un ascenseur ? Évoquant précédemment la ligne 94 devenue ligne 8, vous disiez que le retardement de sa mise en service en raison de travaux n'avait pas de sens. Dans le même ordre d'idées, qu'attend-on ici pour mettre en place cet équipement à destination des PMR ?

[213]

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'axe 4 du Plan régional de développement durable (PRDD) relatif à la mobilité prévoit sous le titre "Mode piéton" que la Région impose, dans tous les projets soumis à permis d'urbanisme, une approche urbanistique mettant en avant les espaces piétons : cheminements naturels, aménagements agréables, accessibilité et confort. Il est donc très important que ces critères soient pris en compte dès la conception du projet par les services internes ou les bureaux d'études externes.

L'accessibilité aux PMR de la voirie et des arrêts de transport public n'est pas oubliée, puisqu'elle se retrouve également dans le chapitre "Mode piéton" sous la formulation suivante : "Dans un rayon de 400 à 700m autour des principales destinations urbaines, les chemins d'accès seront continus, de qualité, lisibles, sécurisés et garantis aux PMR." Elle apparaît également dans le chapitre concernant le réseau léger de transport en commun de surface où l'on prévoit l'accessibilité aux PMR des véhicules et des arrêts.

Le Plan régional de mobilité (PRM) vise en effet à améliorer les conditions d'accessibilité, de confort et de sécurité des piétons dans l'espace public, les pôles d'échanges et les services de transport public.

Une des fiches actions reprises dans la partie Good Move du PRM traitera spécifiquement de la mise en accessibilité des arrêts STIB et de leurs abords : "La Région vise notamment, au travers de cette action, la mise en accessibilité de 60 à 70 arrêts par an, ainsi que des trottoirs et carrefours adjacents."

Je souhaiterais recadrer le débat. Nous avons créé une nouvelle ligne de tram, la ligne 9. Elle est plus ou moins conforme et nous avons entendu les associations dire que de gros efforts avaient été consentis par la STIB. Quant à la ligne 8, il est faux de dire que les associations ont constaté le problème le jour de l'inauguration, puisque nous les avons prévenues de la situation et organisé avec elles des visites préalables.

---

Il ne s'agit pas d'une nouvelle ligne, mais de l'extension d'une ligne existante qui roule, en effet, avec deux types de matériel différents (T2000 et T3000).

Le fait que l'accès aux véhicules n'est pas possible pour une personne en fauteuil roulant résulte des contraintes techniques du T2000, dont la géométrie n'est pas comparable à celle du T3000. Or la ligne 8 est exploitée quotidiennement avec les deux types de matériel, de sorte que la norme retenue pour la conception des quais ne permet pas de combler significativement les lacunes.

[215]

Des difficultés apparaissent effectivement pour les personnes en fauteuil roulant qui souhaitent monter ou descendre des véhicules de manière autonome, la montée et la descente accompagnées demeurant possibles. Sans vouloir nier le problème, je rappelle que les problèmes d'accessibilité ne concernent pas uniquement les personnes en fauteuil roulant. Comme vous l'avez à juste titre signalé, d'autres personnes à mobilité réduite sont concernées, à l'instar des malvoyants. Aussi, les dispositifs destinés à ces personnes malvoyantes seront mis en place partout, dès la finalisation des derniers travaux de Bruxelles Mobilité.

Comment, par ailleurs, avoir accès aux quais sans marche depuis les abords de tous les nouveaux points d'arrêt ? Le confort à quai est conforme à notre engagement en la matière, puisque l'on trouve sur les quais des abris, des bancs, des points d'information, etc. Il est manifeste que ces éléments améliorent le confort général de plusieurs catégories de personnes à mobilité réduite (personnes âgées, parents avec poussette, etc.).

Les aménagements destinés aux non-voyants et malvoyants tels que les dalles podotactiles sont toujours réalisés après la finalisation du pavage complet de l'arrêt. Les aménagements podotactiles sont ensuite incrustés dans les règles de l'art. Lors de l'inauguration, ces derniers n'étaient, tout simplement, pas encore achevés. Cela a clairement été dit. Des réunions sont en cours avec Bruxelles Mobilité, visant à procéder aux derniers travaux nécessaires avant l'installation de ces mêmes dispositifs.

La création de nouveaux arrêts doit répondre aux plans de norme. La mise en œuvre de ces derniers, validés notamment par les associations, ne requiert pas la consultation de celles-ci.

[217]

L'accessibilité a été intégrée dès la conception du projet, comme le démontre la qualité globale des arrêts. En ce qui concerne la hauteur des quais, elle est conforme au plan de normes en vigueur, compte tenu des types de matériel roulant utilisés. Ceux-ci ne sont pas à l'épreuve du futur : aussi avons-nous adapté les normes.

Il s'agit de contraintes techniques propres au tram 2000, dont la géométrie n'est pas comparable au tram 3000.

Malgré toutes ces contraintes, la situation actuelle doit être de toute façon améliorée. C'est pourquoi j'ai chargé la STIB de concrétiser au plus vite les améliorations suivantes : l'achat et l'intégration de rampes escamotables sur les trams de la ligne 8 ; la surélévation locale des arrêts à hauteur des portes donnant immédiatement accès aux places réservées aux moins-valides ; l'installation de "bords fusibles" aux arrêts pour limiter autant que possible l'écart entre les trams et l'arrêt.

Quant à l'ascenseur de la station Roodebeek, la mise aux normes pour l'ascenseur PMR assurant la liaison entre la voirie et la mezzanine principale fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme. La commission

---

de concertation a eu lieu à la fin du mois de septembre 2018. Nous attendons donc la délivrance du permis d'urbanisme, ce qui permettrait de commencer les travaux l'année prochaine et de les terminer au plus vite.

[219]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Au-delà des résolutions, des principes et des déclarations, il y a la mise en œuvre et l'anticipation. Dans le cas présent, celles-ci posent clairement problème. Vous dites avoir demandé d'analyser la possibilité d'installer des rampes et de surélever le quai à certains endroits pour faciliter l'accès vers la partie du tram adaptée aux PMR.

Comme vous l'avez dit, les constats ont été faits bien avant l'inauguration. Ces éléments étaient donc connus et auraient pu être anticipés. D'après vos propos, le principal problème est lié à la circulation de deux trams différents (T3000 et T2000). Cela signifie-t-il que l'accessibilité est optimale pour une partie de ces trams et que les problèmes devraient disparaître à terme ? Ou bien les quais ont-ils été aménagés de façon à prévoir un accès - insatisfaisant dans les deux cas - aux trams T2000 et T3000 ? Il importe de savoir quels trams circuleront à l'avenir sur la ligne du tram 8.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ce seront les T3000. De nouveaux trams sont en commande.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Les T2000 sont donc voués à disparaître. Lorsque ce sera le cas, l'accessibilité sera-t-elle garantie ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Naturellement.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Enfin, je relaie une question complémentaire de M. Bott, qui n'est pas directement liée à l'accessibilité, mais à la circulation du tram 8. D'importantes nuisances sonores sont enregistrées au niveau de Wolubilis. Face aux nombreuses plaintes des riverains, la nouvelle courbe devrait être analysée pour voir comment atténuer ces nuisances.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous avez raison.

[231]

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je suis atterrée de vous entendre parler du PRDD de manière prospective, alors que cette problématique n'a rien de neuf. Il y a toujours moyen de trouver de bonnes raisons pour expliquer un échec, et peut-être même que ces raisons existent. Mais on peut aussi, comme dans d'autres villes, se fixer des obligations de résultat.

Ce n'est pas le cas ici, puisque vous venez seulement de demander qu'on planche sur une solution. Pourquoi ne pas l'avoir fait avant ? Quelqu'un s'est-il inquiété, à un moment donné, de cette situation ? La personne en chaise roulante se fiche de vos bonnes raisons. La seule chose qui lui importe, c'est de savoir si le tram lui est accessible, car l'autonomie n'est pas une question de détail. Et la réponse est non.

Pourquoi n'y arrive-t-on pas après tant d'années à parler de ce problème, alors qu'on dit s'y appliquer pour chaque nouvelle infrastructure ? Et quand les T2000 auront disparu, faudra-t-il refaire les quais ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pas forcément.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Qu'est-ce que cela veut dire, "pas forcément" ? Vous renvoyez la balle au prochain gouvernement. Pour quelqu'un qui nous promet toujours monts et merveilles, votre réponse est extrêmement décevante. Nous sommes en fin de législature et tout ce que vous pouvez dire, c'est qu'il y a des fiches dans le PRDD.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il y a le tram 9 !

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Nous parlons du tram 8 ! Nous ferons donc passer aux personnes en chaise roulante le message qu'elles doivent aller habiter le long du trajet du tram 9 et ne se déplacer que sur cet axe, si c'est comme cela que vous voyez les choses.

Votre réponse est donc minimaliste. Je suis très déçue que nous en soyons là en 2018, à six mois des élections, malgré la volonté qui nous anime et les moyens engagés.

- *Les incidents sont clos.*

[253]

#### **QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF**

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

**concernant "le prolongement du métro de Simonis vers la Basilique".**

[255]

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Le Plan Good Move est toujours Good Move ! L'avant-projet du plan projette de renforcer les grandes rocade de la Moyenne ceinture. En effet, il prévoit notamment une ligne forte de rocade à l'ouest, qui serait exploitée en tramway entre Anderlecht et Forest, ainsi que le prolongement de la ligne jusqu'à Albert.

L'une des nouveautés réside dans le prolongement du métro de Simonis jusqu'à la basilique, et non jusqu'à Grand-Bigard, contrairement à ce qui avait été déclaré dans la presse. Ce prolongement aurait pourtant du sens, étant donné le nombre de navetteurs qui pénètrent en Région bruxelloise par cette entrée.

Confirmez-vous l'option de prolonger le métro de Simonis jusqu'à la basilique ? Pourquoi ne pas avoir retenu le prolongement de la ligne jusqu'à Grand-Bigard, comme le préoyaient les Plans Iris 1 et 2, inspirés eux-mêmes des plans nationaux de 1972 ? Quel est le calendrier de ce prolongement par rapport à celui du prolongement du métro vers Uccle ?

[257]

**M. Pascal Smet, ministre.**- Aucune décision n'est prise. Ce n'est pas parce qu'il existe un avant-projet que le projet est validé. Personnellement, je reste favorable au prolongement du métro jusqu'à Grand-Bigard.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Contrairement au gouvernement ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le gouvernement aussi, en principe, mais nous attendons les résultats de l'étude en cours sur l'opportunité d'un tel prolongement. Le débat n'a pas encore eu lieu et le projet n'est donc pas validé.

Comme toujours, certains arguments sont favorables au prolongement et d'autres ne le sont pas. Je suis clairement en sa faveur. Cela paraît sensé et logique, quoiqu'en pensent certains techniciens.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Comme quoi, nous pouvons parfois être d'accord.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je le crois volontiers !

J'attends que le débat ait lieu sur cette étude. Je la lirai et la présenterai ensuite au gouvernement. Enfin, dans le cadre du Plan Good Move - qui doit lui aussi être débattu -, le gouvernement va trancher. Rien n'est décidé à ce stade. Peut-être certains préconiseront-ils un prolongement jusqu'à la station Simonis, mais je défendrai ma conviction : il faut aller jusqu'à Grand-Bigard.

Il est difficile d'être plus clair, mais il est parfois utile de confronter les experts. Si nous avons suivi leur avis, nous n'aurions pas prolongé le métro jusqu'à Érasme !

**M. Vincent De Wolf (MR).**- C'est ce que je voudrais faire à Schumann, mais nous ne sommes pas d'accord sur ce point.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est ainsi.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Je suis satisfait que le ministre poursuive ses études et j'espère qu'elles déboucheront sur une solution positive.

*- L'incident est clos.*

[277]

## QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la pénurie de chauffeurs de taxi".**

[279]

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Le secteur du taxi représente un acteur important sur le marché de l'emploi bruxellois. Il offre un débouché professionnel à des personnes qui rencontrent parfois des problèmes de discrimination à l'embauche, sont faiblement qualifiées et à d'autres, un tremplin pour rebondir.

Pourtant, certains exploitants de taxis rencontrent de fortes difficultés à recruter des candidats détenteurs d'une licence, non pas à cause du manque d'attractivité de la profession, mais souvent à cause de la complexité, de la longueur et de l'imprévisibilité de la durée de la procédure d'obtention de la fameuse licence de capacité.

En effet, pour pouvoir s'inscrire à une simple séance d'information sur la profession, les candidats doivent envoyer un curriculum vitae et une lettre de motivation. Ils ne pourront s'inscrire à la première phase de tests qu'après avoir assisté à cette séance. À partir de là, il n'existe aucun délai précis, des semaines, voire des mois pouvant s'écouler avant que des disponibilités soient dégagées, aussi bien pour les séances de tests et d'examens que pour décrocher un rendez-vous dans un centre agréé qui délivrera le certificat de capacité médicale. Il est d'ailleurs notable que les informations diffusées par l'administration détaillent les différentes étapes pour obtenir la licence, mais, en aucun cas, une estimation, même très approximative, des délais.

[283]

Or, vous n'êtes pas sans savoir que des prestations qui s'assimilent à celles effectuées par les taxis sont également offertes par des sociétés qui opèrent dans la catégorie "limousine". Conduire une limousine et travailler pour une centrale telle qu'Uber n'impliquent le passage d'aucun test, et l'obtention de la licence VLC ne nécessite quasi aucun délai.

Évidemment, en comparaison, la lourdeur et la variabilité de la durée de la procédure pour l'obtention de la licence relative aux services de taxi aboutissent à ce que les candidats potentiels, ou qui ont parfois même entamé les premières démarches, finissent par abandonner. Soit, ils se tournent vers des plates-formes comme Uber, qui leur permettent de commencer à travailler immédiatement - même si, in fine, le statut est moins sécurisant -, soit, entretemps, ils décrochent un autre emploi. En effet, la plupart des personnes qui recherchent du travail ne peuvent pas se permettre le luxe d'attendre pour trouver ou retrouver des revenus leur permettant de faire face à leurs dépenses courantes.

La situation actuelle est donc dommageable en termes d'emploi, mais également pour le service rendu par les taxis. Car, face à cette pénurie, des voitures avec une plaque de taxi - dont certaines adaptées aux personnes à mobilité réduite - se trouvent régulièrement immobilisées. Cela explique d'ailleurs en partie les attentes problématiques rencontrées par les personnes bénéficiant des TaxiBus de la STIB.

M. le ministre, quel est le sens de votre volonté d'augmenter le nombre de licences, alors que de nombreux véhicules restent immobilisés faute de trouver du personnel habilité à les conduire ?

Pourquoi les délais pour boucler la totalité de la procédure sont-ils à la fois trop longs au regard de la réalité des personnes qui cherchent un emploi, et imprévisibles ?

Cette situation problématique fait-elle l'objet d'une recherche de solutions et des mesures sont-elles à l'étude, ou n'avez-vous pas prévu d'agir à ce sujet d'ici la fin de la législature ?

[285]

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il s'agit d'une question d'offre et de demande, et, par ailleurs, les délais ne sont pas aussi longs que vous l'évoquez.

Le candidat qui s'inscrit un lundi, présente les tests le lundi d'après, et obtient ses résultats le vendredi après-midi de la même semaine ou le lundi prochain dès 9 heures. Le délai entre l'inscription au test et la présentation est donc d'une semaine. Ensuite, le candidat peut travailler comme chauffeur de taxi et être rémunéré comme tout chauffeur de taxi puisque le suivi des cours et le passage des examens peuvent avoir lieu pendant le stage. Chaque semaine, les stations de tests sont organisées pour 30 candidats et, jusqu'à présent, elles ne sont pas remplies. Le candidat peut envoyer un CV et une lettre de motivation s'il le souhaite, mais ce n'est pas une condition obligatoire.

La séance d'information a pour but d'expliquer aux demandeurs d'emploi non seulement les étapes et les délais qui ne sont pas imprévisibles, mais aussi le déroulement des tests et la méthode pour les passer. Il s'agit aussi d'une séance de formation. Dans le passé, on transmettait au demandeur d'emploi un fascicule complet. Grâce à la séance d'information, le candidat peut poser des questions et obtenir des réponses immédiatement. Il peut aussi rencontrer un futur employeur car, lors de la séance d'information, chaque exploitant de taxi est invité à venir parler du métier.

Mon administration, qui recherche une solution au problème, a rédigé un projet d'arrêté qui sera prochainement soumis au gouvernement, en vue de poursuivre la simplification du parcours d'accès à la profession de chauffeur de taxi. Le gouvernement se penchera donc bientôt sur une éventuelle simplification.

Quant aux stagiaires, je me consulte avec mon collègue Didier Gosuin.

[287]

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- J'avais entendu dire que les délais seraient beaucoup plus longs et incertains. Je suis ravie de constater que ce n'est pas le cas.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ces longs délais appartiennent au passé. Nous les avons adaptés.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- C'est une bonne chose.

Par ailleurs, sur le site web, il n'est pas mentionné clairement que l'envoi du CV et de la lettre de motivation soit optionnel. Je suppose que, comme moi, tout candidat qui lit ces informations aura l'impression que ces documents sont obligatoires.

Enfin, le problème des tests psychologiques est fréquemment évoqué. Les résultats en seraient parfois étonnants. Pourquoi des tests de mise en situation ne sont-ils pas organisés ? Rien de tel que de mettre quelqu'un derrière un volant pour qu'il ou elle se révèle.

- *L'incident est clos.*

[295]

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

**À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,**

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

**concernant "l'absence de verbalisation des automobilistes utilisant leurs véhicules lors de la journée sans voiture sans bénéficier d'une dérogation".**

[297]

---

## TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA,

### betreffende "de 18de editie van de autoloze zondag".

[299]

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Cette année encore, au lendemain de la Journée sans voiture, la presse a relevé qu'aucune amende n'avait été dressée ni ne serait dressée à l'encontre des contrevenants à l'interdiction de circuler sans dérogation. Chaque année, le constat est le même, les policiers précisant qu'en l'état, il leur est uniquement possible de demander à l'automobiliste en infraction de ranger son véhicule sur le côté et de l'y laisser jusqu'à 19 heures, heure à laquelle l'interdiction est levée. En cas de refus, la police est par contre autorisée à verbaliser. Tout autre cas de figure, comme par exemple un contrevenant dont la plaque serait relevée, ne donne toutefois pas lieu à une sanction.

En 2013 pourtant, l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (actuellement Brulocalis) rappelait que les communes "sont bien compétentes pour interdire la circulation sur l'ensemble de leur territoire ce jour-là et la violation de cette interdiction est passible de sanction, ceci en toute légalité". Toujours est-il qu'aujourd'hui, en 2018, aucune commune ne prévoit de sanctions dans son règlement.

J'imagine que vous soutenez l'organisation de cette journée. Estimez-vous que des sanctions doivent être appliquées aux contrevenants ? Si oui, quels sont les contacts avec les communes à ce sujet, afin de viser une harmonisation des dispositifs ?

Quels sont les scénarios envisagés ? Quels sont les freins à la mise en œuvre de sanctions ? A-t-on envisagé une modification du Code de la route ou un transfert de compétence au niveau fédéral, afin de permettre des sanctions ?

[301]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Op zondag 16 september vond in Brussel de achttiende autoloze zondag plaats. Iedereen kent het concept intussen zeer goed: fietsers, voetgangers en andere zachte weggebruikers hebben die dag voorrang. Enkel de hulpdiensten, voertuigen van openbaar nut en personen met een doorgangsbewijs mogen in de zones rijden die voor het autoverkeer verboden zijn. Elektrische fietsen worden ook toegelaten.

De bestuurders die die dag wel met de auto mogen rijden, moeten een snelheidsbeperking van 30 km/u naleven. Het gaat om voertuigen van het openbaar vervoer, taxi's, voertuigen van hulpdiensten of personen die een gehandicaptenparkeerkaart hebben.

Ik vernam dat er geen boetes werden opgelegd aan chauffeurs die zonder vergunning in de autovrije zones reden. Blijkbaar geldt in alle politiezones de regel dat chauffeurs die zonder toestemming rijden, het verzoek krijgen om hun wagen aan de kant te zetten. Als ze dat weigeren, kan er wel een proces-verbaal worden opgesteld wegens het weigeren van een politiebevel.

Waarin verschilde deze editie van de vorige edities? Waren er nieuwigheden of bepaalde evoluties?



Hoe evalueert u deze editie van de autoloze zondag in het algemeen? Hebben er zich incidenten voorgedaan? Wat kan er volgend jaar veranderen?

Steeds meer mensen willen meerdere autoloze zondagen per jaar organiseren, bijvoorbeeld een per trimester, en zelfs op een weekdag. Wat vindt u daarvan?

[303]

Wie op autoloze zondag toch met de auto rijdt, wordt daar blijkbaar niet voor beboet. Bestaan er andere sancties? Wilt u het volgend jaar anders aanpakken? Over hoeveel overtredingen gaat het?

[305]

**M. Pascal Smet, ministre.-** Ceci montre, une fois encore, que l'organisation bruxelloise est loin d'être optimale, notamment dans les rapports entre la Région et les communes. Même l'organisation du Dimanche sans voiture requiert la réunion de vingt personnes autour d'une table, situation absolument inexplicable à l'étranger. C'est un premier constat.

Pour répondre en détail, je voudrais d'abord dire qu'évidemment, pendant le Dimanche sans voitures, les comportements les plus dangereux doivent être sanctionnés. C'est la police qui est habilitée à apprécier la dangerosité d'une situation sur le terrain et à agir en conséquence. Le Code de la route demeure d'application, et la police peut donc s'appuyer sur celui-ci pour procéder à des verbalisations en bonne et due forme.

Plusieurs possibilités, débattues au sein du groupe de travail relatif à la police organisé par Brulocalis, existent pour sanctionner un automobiliste circulant sans dérogation :

- le comportement de l'automobiliste met la sécurité des autres usagers en danger. Ceci est valable pour tous les automobilistes, qu'ils disposent ou non d'une dérogation. Les articles 4 et 7 du Code de la route permettent d'arrêter un tel automobiliste et de procéder à des contrôles ;
- le refus d'obtempérer après instruction de l'agent qui a signifié à l'automobiliste qu'il ne pouvait pas circuler sans dérogation ;
- le non-respect de la signalisation placée tout autour de Bruxelles. Ce dispositif matérialise en effet l'ordonnance de police, raison pour laquelle la Région a fourni ces panneaux aux zones de police, il y a deux ans.

[307]

En cas de nécessité, il existe donc trois voies possibles pour sanctionner un automobiliste ne disposant pas d'une dérogation lors du Dimanche sans voiture.

Il est nécessaire de procéder au contrôle des véhicules pour verbaliser le comportement des automobilistes qui ne sont pas en mesure de fournir une explication à l'agent de contrôle. Il s'agit d'éviter le nombre grandissant d'automobilistes circulant sans dérogation. J'ai moi-même vu des policiers qui exerçaient ce contrôle et qui remettaient en question le motif donné par un automobiliste, mais toutes les zones de police ne pratiquent pas ce type de contrôles avec la même énergie, ce jour-là. Or, vous le savez, nous dépendons des zones de police pour l'organisation des contrôles.

---

Dans le cadre de la convention avec Bruxelles Mobilité pour le Dimanche sans voiture et la Semaine de la mobilité, Brulocalis organise, depuis plusieurs années, deux groupes de travail avec les communes et les zones de police : le groupe de travail relatif aux dérogations et le groupe de travail relatif à la police.

Le groupe de travail des dérogations vise à harmoniser des pratiques communales en matière de gestion des demandes de dérogation. Il a permis de définir des modèles communs d'ordonnance de police et de règlement d'administration intérieure. Il élabore aussi des règles de base communes et des documents modèles pour la gestion des demandes de dérogation. Les dix-neuf communes s'appuient donc sur les mêmes principes de base. Bien entendu, chaque commune reste compétente pour délivrer ou non une dérogation.

[309]

Le groupe de travail relatif à la police vise à assurer la coordination entre les six zones de police, la police fédérale, Bruxelles Mobilité, les dix-neuf communes, l'entrepreneur chargé de la fermeture de la Région, le ministère des Affaires étrangères - pour les diplomates -, la Défense nationale et les différents services de secours pour tout ce qui concerne les aspects opérationnels relatifs à la fermeture et à l'ouverture de la Région et des tunnels. Le Parquet est également informé de son travail. La question des sanctions y est évidemment abordée. Ce groupe se réunit trois fois par an.

Depuis trois ans, au sein du groupe de travail ad hoc, les gestionnaires communaux des dérogations étudient l'opportunité d'une centralisation de la gestion des dérogations et sa faisabilité. En réalité, les fonctionnaires communaux souhaitent que la Région s'en occupe, mais les autorités politiques - bourgmestres ou échevins, selon les cas -, ne le souhaitent pas, parce qu'elles désirent délivrer les dérogations elles-mêmes. Je me suis rendu à la Conférence des bourgmestres pour proposer une centralisation et en expliquer la faisabilité.

Une centralisation de cette matière serait beaucoup plus efficace et moins coûteuse que la dispersion actuelle, mais j'ai l'impression que l'on y oppose une autonomie communale illusoire, ce qui est regrettable. La Région qui devrait centraliser l'octroi des dérogations et non plus les dix-neuf communes, ce qui ne veut pas dire que l'organisation pratique de la délivrance ne pourrait être réalisée au niveau communal. Il s'agit d'aspects différents. L'autorité ou l'autonomie communale ne sera pas mise en péril si la Région octroie les dérogations pour le Dimanche sans voiture ! Pour moi, c'est une question d'équité.

[311]

*(verder in het Nederlands)*

Op die manier zal het er veel eerlijker en rechtvaardiger aan toegaan en zullen overal dezelfde criteria gelden.

Niet alles wordt altijd even goed gecontroleerd. Op de autoloze zondag zag ik bijvoorbeeld een automobilist die beweerde dat hij dringend naar Zaventem moest. Nochtans was hij gewoon de cateraar van dienst, die even goed de trein had kunnen nemen, maar hij had toch de gemeentediensten van het tegendeel kunnen overtuigen. Misschien dachten ze daar op die manier een stem te kunnen verwerven. Aan dat soort zaken moeten we iets doen.

[313]

*(poursuivant en français)*

Je n'ai pas voulu faire de cette question une affaire d'État. Je pensais que ce n'était pas le combat à mener. Avec le changement de majorité, l'instauration d'un système plus efficace me paraît facilitée, un système qui tienne compte de l'intérêt général et qui soit plus juste, avec un traitement identique pour tous. Tel est mon objectif. Déterminer qui aura le pouvoir d'octroyer les éventuelles dérogations n'est pas ma priorité. J'ai l'impression que beaucoup d'agents communaux sont demandeurs d'une harmonisation, tout comme de nombreuses personnes de bon sens, mais leurs aspirations sont entravées pour des raisons politiques.

Les zones de police souhaiteraient pouvoir prendre des sanctions administratives communales via le Règlement général de police. Cette solution est envisageable, à condition que les dix-neuf communes modifient toutes leur règlement général de police. Un groupe de travail intercommunal, qui implique aussi ministre-président, a été mis en place pour harmoniser ces règlements.

Par ailleurs, le débat juridique relatif à la légalité du Dimanche sans voiture doit encore être tranché. Certains, à l'instar des autorités de Vilvorde, estiment que l'événement n'est pas légal. Comme le bourgmestre de Rotterdam l'a rappelé, il faut cependant l'organiser dans l'intérêt général. À mon sens, le plus simple serait d'intégrer cette question dans le Règlement général de police, afin de clore le débat.

Il me paraît pertinent que cette question soit examinée dans le cadre de l'harmonisation des règlements de police. Ce travail, qui permettra d'aboutir à une solution, est piloté par le ministre-président.

[315]

Quant à la solution des règlements temporaires, elle relève du gouvernement fédéral. C'est à lui de légiférer. Ce n'est donc pas une solution non plus.

[317]

*(verder in het Nederlands)*

Mijnheer Delva, over het algemeen verloopt de autoloze zondag heel vlot. Er werden een paar duizend rijvergunningen verstrekt, maar dat betekent niet dat ze allemaal gebruikt worden. Sommige mensen vragen preventief een vergunning aan, maar doen daar niets mee.

Elk jaar vergaderen we om problemen op te lossen. De sancties zijn geen groot probleem. Als we willen optreden, kunnen we dat meteen doen. Er is nog ruimte voor verbetering, maar daar ben ik niet bevoegd voor.

[319]

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Ma question était également adressé au ministre-président, puisque la solution tombe partiellement sous sa responsabilité. J'espère donc qu'il sera attentif au présent échange.

Je partage votre point de vue : une centralisation des dérogations au niveau régional constituerait une meilleure garantie d'égalité de traitement entre tous les Bruxellois. Il n'y a pas de raison de douter de la capacité de la Région de prendre en compte des situations particulières. Il ne faut pas spécialement être un élu local pour être sensible à des réalités personnelles.

Ensuite, la volonté de conserver cette lourde charge de travail est difficilement compréhensible. En effet, dans le cadre de nos discussions sur l'organisation d'une deuxième journée de travail, nous avons réalisé à quel point cette tâche administrative était importante et coûteuse pour les communes en termes de personnel.

---

Il serait plus équitable et souhaitable pour les finances communales de renvoyer cette compétence à la Région. Toute la question est de savoir comment le décider et comment convaincre. Il conviendra peut-être de commencer par quelques communes plus volontaristes que d'autres.

Vous indiquez que le volet répressif relève plutôt de la responsabilité du ministre-président et devrait, le cas échéant, passer par le règlement général de police. Cela fera certainement l'objet d'un autre débat.

Cette grande fête populaire implique une lourde charge administrative et policière. Il y aurait moyen de soulager les différentes administrations concernées, dans la mesure du possible.

Les Bruxellois qui se réapproprient l'espace public lors de cette journée ont besoin d'être rassurés quant au bien-fondé des justifications de ceux qu'ils voient circuler en voiture. Certains doutes sont permis, non seulement en termes de volume de trafic, mais aussi sur la nécessité objective pour ces personnes d'obtenir des dérogations.

Vous pouvez, en tout cas, compter sur mon soutien.

[321]

**De heer Paul Delva (CD&V).**- We hadden het uitgebreid over de uitzonderingen die worden toegestaan zodat automobilisten toch met de auto door de stad kunnen rijden en het feit dat die toestemming door de gemeenten wordt verleend. U pleit ervoor om die bevoegdheid over te dragen aan het gewest.

Het kan nuttig zijn om na te gaan hoeveel uitzonderingen er per gemeente worden toegestaan. Dat vroeg ik u reeds in een schriftelijke vraag. U antwoordde daar vrij algemeen op. De negentien gemeenten samen stonden ongeveer twintigduizend uitzonderingen toe. Ik vraag u nogmaals of ik de cijfers per gemeente kan krijgen. Die kunnen we dan bekijken in verhouding tot het aantal inwoners enzovoort.

De cijfers zijn in de laatste tien jaar niet noemenswaardig veranderd. Het interesseert mij enorm om te zien of sommige gemeenten lakser zijn dan andere bij het uitreiken van toestemmingen. Als dat zo blijkt te zijn, is dat een reden om die bevoegdheid naar het gewest over te hevelen.

**Mevrouw de voorzitter.**- Vous transmettez le résultat par commune ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vais vérifier.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Als u het totale aantal kunt geven, moet u toch ook de aantallen per gemeente kennen.

- *De incidenten zijn gesloten.*