



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

**Commission de la mobilité,
chargée des transports publics,
des travaux publics et de la sécurité
routière**

**RÉUNION DU
MARDI 2 FÉVRIER 2021**

SESSION 2020-2021

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commissie voor de Mobiliteit,
belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 2 FEBRUARI 2021**

ZITTING 2020-2021

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 02
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse www.parlement.brussels

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Emmanuel De Bock 1

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 "l'élargissement et l'intégration tarifaire des moyens de mobilité à Bruxelles via la création du ticket Brupass et Brupass XL".

Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter, 1

concernant "le Brupass".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Emmanuel De Bock (DéFI)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. David Weytsman (MR)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

M. Jan Busselen (PVDA)

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Hilde Sabbe 9

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 "une politique artistique socialement pertinente dans les espaces publics bruxellois, y compris les stations de la STIB".

Discussion – Orateurs :

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Emmanuel De Bock 1

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de uitbreiding en de tariefintegratie van de mobiliteitsmiddelen in Brussel via de invoering van het ticket Brupass en Brupass XL".

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter, 1

betreffende "de Brupass".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Emmanuel De Bock (DéFI)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

De heer Jan Busselen (PVDA)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Sabbe 9

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "een maatschappelijk relevant kunstbeleid in de Brusselse openbare ruimtes, MIVB-stations inclusief".

Bespreking – Sprekers:

Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a)		Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a)
M. Jonathan de Patoul (DéFI)		De heer Jonathan de Patoul (DéFI)
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister
Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski	15	Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant "l'audit de la Cour des comptes relatif à la gestion des chantiers en voirie en Région bruxelloise".		betreffende "de audit van het Rekenhof over het beheer van de bouwplaatsen op de openbare weg in het Brussels Gewest".
Discussion – Oratrices :		Bespreking – Sprekers:
Mme Aurélie Czekalski (MR)		Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister
Question orale de M. Jonathan de Patoul	21	Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant "l'apprentissage de l'écoconduite en Région bruxelloise dans un contexte de ville 30".		betreffende "het aanleren van ecologisch rijden in het Brussels Gewest in een stad 30".

1103 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. EMMANUEL DE BOCK**

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

1105 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,

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1105 concernant "l'élargissement et l'intégration tarifaire des moyens de mobilité à Bruxelles via la création du ticket Brupass et Brupass XL".

betreffende "de uitbreiding en de tariefintegratie van de mobiliteitsmiddelen in Brussel via de invoering van het ticket Brupass en Brupass XL".

1107 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,**

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

1107 concernant "le Brupass".

betreffende "de Brupass".

1111 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- L'élargissement et l'intégration tarifaire des moyens de mobilité à Bruxelles et la création d'un ticket Brupass et Brupass XL ont été annoncés il y a une dizaine de jours. On ne soulignera jamais assez l'importance de promouvoir cette intégration tarifaire et géographique, car la mobilité ne s'arrête pas aux frontières d'une commune ou d'une Région.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Na twintig jaar niet-aflatende inspanningen van gewestelijke en federale parlementsleden is er met de Brupass en de Brupass XL eindelijk tariefintegratie bij het openbaar vervoer. Institutionele grenzen mogen de mobiliteitsbehoeften van burgers en werknemers niet hinderen.*

Vous vous souviendrez par ailleurs que nous avons déposé une résolution au parlement dans laquelle, à la quasi-unanimité des groupes, nous avons demandé l'intégration tarifaire ainsi que l'intégration des gares de la SNCB dans une seule et même zone.

Ce que nous avons pu lire dans la presse à la suite de l'annonce de la création des Brupass découle de l'aboutissement de notre travail, ainsi que de celui de nos prédécesseurs. Depuis vingt ans, de très nombreux députés régionaux et fédéraux ont plaidé pour cette intégration. Je tiens à leur rendre hommage, tout comme à celles et ceux qui ont contribué à élaborer cette solution. Elle ne satisfera certes pas tout le monde, quelques critiques pointent d'ailleurs déjà dans la presse. Quoiqu'il en soit, je tiens à féliciter aujourd'hui tous les acteurs ayant œuvré à cette réalisation : le gouvernement, la ministre de la mobilité, les acteurs de la STIB et de la SNCB.

Cet aboutissement participe également du nouveau regard que nous pouvons porter sur la "Bruxelles de la mobilité". Il constitue la preuve que nos frontières institutionnelles ne sont que peu de choses en regard du besoin de mobilité éprouvé par les citoyens, les habitants et les travailleurs.

1113 Nous avons découvert les cartes Brupass et Brupass XL, ainsi que d'autres choses qui existaient déjà dans les zones MTB et MTB+.

De indruk ontstaat dat je er in het noorden, oosten en westen van Brussel verder mee komt dan in het zuiden. Hoe heeft men de zones vastgelegd? Hoe is de Brupass-zone tot stand gekomen? De Lijn is goed voor 6 tot 7% van het aanbod, terwijl de TEC minder dan 1% van de lijnen voor zijn rekening neemt.

Nous avons l'impression que la couverture est plus étendue au nord, à l'ouest et à l'est, où certaines communes ont été intégrées dans l'offre, par exemple la section de Strombeek-Bever. En revanche, le nombre de communes du sud et de communes

wallonnes nous semble inférieur. J'aimerais savoir comment a été définie cette zone.

Il me semble que dans la répartition l'offre de De Lijn est aux alentours de 6 à 7 %, tandis qu'elle est de moins d'1 % pour le TEC. Même s'il y a une intégration tarifaire ainsi qu'une volonté de créer une seule et même zone, on constate donc que des distorsions apparaissent. Le TEC a peut-être un maillage moins dense que celui de De Lijn.

En tout état de cause, je me réjouis qu'il soit désormais possible d'utiliser quatre modes de transport avec un seul et même ticket. Je souhaiterais cependant que Mme la ministre revienne sur l'aboutissement de cet accord et nous explique comment elle y est parvenue ainsi que les éventuelles avancées qui sont encore envisageables.

¹¹¹⁵ Comment s'est fait le choix entre les opérateurs par rapport à la couverture géographique ? La SNCB évoque souvent la limite des 11 km à partir de la Grand-Place. Or, ici, on dépasse ce kilométrage par rapport au centre-ville pour certaines communes périphériques. La forêt de Soignes joue parfois un rôle de carcan. J'en veux pour preuve que l'on considère La Hulpe comme faisant partie de la zone couverte et, ce, alors qu'il n'y a qu'un tout petit morceau qui est concerné. Par conséquent, l'utilisation de cet abonnement par les habitants de La Hulpe sera différente de celle des habitants de Strombeek-Bever, par exemple.

Comment se répartiront les recettes entre les différents opérateurs pour les achats des différents produits Brupass et Brupass XL ? Des clés de répartition ont évidemment été déterminées. Comment se passe aujourd'hui la répartition des recettes pour la SNCB pour les zones MTB et MTB + et comment la répartition de ces recettes s'effectuera-t-elle demain ? Autrement dit, y a-t-il des gagnants et des perdants ? J'espère bien sûr qu'il n'y aura que des gagnants : s'il y a davantage d'usagers attirés par une zone beaucoup plus attractive, chaque opérateur y gagnera grâce à l'apport de nouveaux clients. Comment les différents opérateurs ont-ils marqué leur accord et quels sont les coûts et recettes escomptés ?

Grâce à l'intégration tarifaire, un traçage des trajets est-il possible comme c'est le cas aujourd'hui pour les tickets de la STIB ? Un tel dispositif permettrait d'améliorer l'offre en fonction de la demande.

¹¹²¹ Il y a un véritable manque, car rien n'est prévu pour les étudiants et les personnes de plus de 65 ans. Aujourd'hui, un étudiant qui combine le transport via la SNCB et la STIB pour se déplacer dans la zone Brupass XL payera trois euros par jour pour cet aller-retour, soit 660 euros par an de plus que son abonnement scolaire. Pouvez-vous en dire plus sur une future intégration dans un abonnement scolaire généralisé ?

Il y a également une très forte demande pour que la gare de Linkebeek, située à moitié en Région bruxelloise et à moitié sur la commune de Linkebeek, soit intégrée définitivement à la zone

Dat neemt niet weg dat het me verheugt dat één enkel kaartje nu volstaat voor vier vervoersbedrijven. Verdere stappen blijven mogelijk.

Hoe is de geografische verdeling tussen de vervoersbedrijven gebeurd? Hoe verdelen ze de inkomsten uit de Brupass? Het is de bedoeling dat er alleen winnaars zijn, omdat een grotere en dus aantrekkelijkere actieradius voor elk bedrijf interessant is.

Is het mogelijk om de Brupass-trajecten in kaart te brengen? Zo zou het aanbod nog beter op de vraag kunnen worden afgestemd.

Wat nog ontbreekt zijn tarieven voor studenten en senioren. Komt er ook een Brupass-schoolabonnement?

Er gaan stemmen op om het station van Linkebeek in de Brupass-zone op te nemen in plaats van in de Brupass XL-zone.

Brupass et non Brupass XL. Cela permettrait d'améliorer l'offre et la desserte.

1123 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Grâce au Brupass ou au Brupass XL, vous pouvez voyager, depuis le 1er février 2021, dans un rayon de 11,5 km autour de la Région au moyen d'un seul titre de transport valable auprès des quatre opérateurs de transports publics.*

Pratiquement tout le monde connaît les avantages de l'intégration tarifaire. Je suis donc heureuse de constater les progrès réalisés. La prochaine étape consiste à simplifier autant que possible l'achat des titres de transport pour faciliter les déplacements à Bruxelles et ses environs. L'objectif est d'inciter les individus à moins utiliser leur véhicule.

Comment les opérateurs de transport public se partageront-ils les recettes générées par l'achat des produits Brupass et Brupass XL ? Sera-t-il possible de se procurer un Brupass ou un Brupass XL par le biais de l'application MaaS ? Quand cela sera-t-il possible ? Une intégration tarifaire et/ou une formule d'abonnement supplémentaires impliquant les acteurs de la mobilité partagée sont-elles envisagées ? Des discussions sont-elles en cours à ce sujet ? Comment ferez-vous pour que le Brupass gagne suffisamment en notoriété ? Comptez-vous lancer une campagne publicitaire ? Quel budget a-t-il été prévu et comment est-il réparti entre les opérateurs de transport ?

1125 **M. David Weytsman (MR)**.- Comme M. De Bock, je considère que l'intégration tarifaire est fondamentale et qu'elle conditionne la politique intermodale que nous souhaitons tous. Ce dossier a été lancé, sur le plan politique, il y a deux ou trois ans par l'ancien cabinet de la mobilité et le Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM). Si j'ai bonne mémoire, le ministre de la mobilité de la précédente législature, M. Smet, avait accepté les propositions mises sur la table et le ministre-président M. Vervoort les avait finalement refusées. Le projet actuel est similaire, nous avons donc perdu deux ans, mais nous reconnaissons qu'il va dans la bonne direction.

La prochaine étape consistera à aller au-delà des onze kilomètres de rayon. Votre ambition est-elle de couvrir l'ensemble de la zone RER, soit un rayon de trente kilomètres ? Dans l'affirmative, selon quel agenda ?

Pourquoi avoir appliqué une augmentation tarifaire significative de 14 % pour le billet unique et de 7 % pour le Brupass 10 voyages ? Avez-vous estimé les recettes supplémentaires et les éventuelles baisses de fréquentation liées à cette mesure ?

1127 Les tests entre les zones Brupass et MTB, que nous avons reçus de la STIB, n'étaient pas très clairs. De nombreuses personnes ont relayé des erreurs et des difficultés de compréhension. Les cartes

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dankzij de Brupass of de Brupass XL kun je vanaf 1 februari 2021 met een ticket gebruikmaken van trein, tram, bus en/of metro binnen een perimeter van 11,5 km rond het gewest.

Vrijwel iedereen kent de voordelen van tariefintegratie. Het doet mij dan ook plezier om vast te stellen dat er vooruitgang wordt geboekt. Het komt er nu op aan om deze oefening voort te zetten, zodat reizigers zich zo eenvoudig mogelijk vervoersbewijzen kunnen aanschaffen en zich vlot in Brussel en in de omliggende regio, de Vlaamse rand, kunnen verplaatsen. Het is van belang om een modal shift van de wagen naar het openbaar vervoer of andere alternatieve vervoerswijzen te bewerkstelligen. Hoe minder moeite het kost om de verschillende vervoersmodi te combineren om tot de eindbestemming te geraken, hoe minder mensen genoodzaakt zijn om de wagen te nemen.

Hoe worden de inkomsten uit Brupass en Brupass XL verdeeld tussen de vervoersoperatoren? Is er een vaste verdeelsleutel vastgelegd? Wordt het mogelijk om de Brupass en de Brupass XL aan te kopen met de MaaS-applicatie? Tegen wanneer zal dit mogelijk zijn? Wordt er nagedacht over een verdere tariefintegratie en/of abonnementsformule waarbij ook deelmobiliteitsoperatoren worden betrokken? Zijn hierover gesprekken gaande? Hoe zult u ervoor zorgen dat de Brupass voldoende bekendheid vergaart bij het grote publiek? Wordt er een reclamecampagne gelanceerd? Welk budget is hiervoor uitgetrokken en hoe is dit verdeeld over de vervoersoperatoren?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ook ik vind de tariefintegratie erg belangrijk. Als ik mij goed herinner, schoot minister-president Vervoort twee jaar geleden het voorstel van toenmalig minister Smet af. Het huidige voorstel is echter nagenoeg hetzelfde. We hebben dus twee jaar verloren.*

Hebt u de ambitie om de tariefintegratie uit te breiden tot de volledige zone van het gewestelijk expresnet (GEN)? Wanneer zal dat gebeuren?

Waarom hebt u de tarieven verhoogd met 14% voor het eengemaakte ticket en met 7% voor Brupass 10? Welke impact zal dat hebben op de inkomsten en op het gebruik?

De testresultaten die de MIVB bezorgd heeft, waren niet erg duidelijk. Veel mensen klaagden over fouten en over de

désormais disponibles sont-elles enfin compréhensibles pour le commun des mortels ?

Pourquoi n'existe-t-il pas d'abonnement scolaire Brupass XL ? Avez-vous un projet concret pour répondre à cette demande ? Il en va de même pour les seniors. Je ne comprends pas pourquoi le nécessaire n'a pas été fait au niveau de votre cabinet.

Outre celle de Linkebeek, pourquoi d'autres gares telles que celles de Vilvorde, Lot, Beersel ou Grand-Bigard ne sont-elles pas reprises dans la zone Brupass ?

Enfin, si j'ai bien compris, en l'absence d'abonnement, il faudra deux cartes Mobib - l'une pour la zone Brupass, l'autre pour la zone Brupass XL - car, si l'on valide une carte Brupass XL pour un trajet de type Brupass, on payera plus que nécessaire. Avez-vous une solution pour remédier à ce problème ?

¹¹³¹ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- L'aboutissement de l'intégration tarifaire est un véritable événement dans le monde de la mobilité bruxelloise, mais belge également. C'est le résultat d'un long processus de négociation prévu par l'accord RER, qui porte sur l'amélioration de la desserte dans et autour de la Région bruxelloise dans une zone d'un rayon de 30 km.

Ce processus de négociation rassemble une Région et quatre opérateurs, et nous devons vraiment nous féliciter de son aboutissement car ce sera un levier décisif du transfert modal. L'intégration tarifaire permet en effet à un plus grand nombre d'usagers d'accéder facilement à l'ensemble de l'offre des quatre opérateurs.

Il faut concevoir la zone de 11,5 km comme un test qui fera ses maladies de jeunesse et permettra aux opérateurs d'ajuster l'offre, par exemple au niveau des gares desservies, en termes de public cible pour ce qui concerne les tarifs, et en termes de communication.

Est-il exact que les tickets Brupass XL ne seront pas en vente dans les guichets de De Lijn ? Ce serait dommage.

Outre la question de la gare de Linkebeek et des autres gares déjà citées, nous pouvons regretter que la zone ne couvre pas encore les communes limitrophes du Brabant wallon. Je pense en particulier aux usagers du bus 366 du TEC, qui ne pourront pas bénéficier de l'offre.

¹¹³³ **M. Jan Busselen (PVDA)** (en néerlandais).- *Si l'annonce du Brupass m'a réjoui, mon enthousiasme a été très vite tempéré par la zone géographique trop limitée du Brupass XL, qui ne permet pas d'atteindre tous les groupes cibles.*

À Bruxelles même, le Brupass n'offrira pas non plus de valeur ajoutée puisqu'il existait déjà sous la forme du ticket Jump et de l'abonnement MTB. On a juste profité de l'occasion pour augmenter les tarifs. C'est antisocial. Quel est l'objectif d'une hausse tarifaire de 14 % pour un voyage unique et de 7 % pour

gebruiksonvriendelijkheid van de kaarten. Zijn die problemen intussen opgelost?

Waarom is er geen Brupass XL-schoolabonnement of een Brupass XL-seniorenabonnement? Komen die er nog?

Waarom zitten naast het station van Linkebeek, ook niet die van pakweg Vilvorde, Lot, Beersel of Groot-Bijgaarden in de Brupass-zone?

Zonder abonnement heeft men blijkbaar twee Mobib-kaarten nodig: een voor Brupass en een voor Brupass XL. Is daar een oplossing voor?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *De tariefintegratie, waarbij één gewest en vier operatoren betrokken zijn, is een mijlpaal, die erg belangrijk is voor de modale switch.*

De zone met een straal van 11,5 km moet gezien worden als een testgebied. De operatoren kunnen al doende kinderziekten wegwerken en het optimale aanbod zoeken, qua halteplaatsen, tarieven en communicatie.

Klopt het dat de Brupass XL niet te koop zal zijn bij De Lijn? Dat zou jammer zijn.

Het is ook spijtig dat de zone geen aangrenzende gemeenten bevat uit Waals-Brabant. Zo kunnen bijvoorbeeld de reizigers van bus 366 van de TEC niet van het aanbod gebruikmaken.

De heer Jan Busselen (PVDA).- Bij de aankondiging van de Brupass dacht ik meteen "eindelijk een eengemaakt ticket", al moest ik tegelijk ook lachen omdat een ticket voor verschillende vervoersmaatschappijen in de 21e eeuw in een West-Europees land gezien werd als een vooruitgang. Bij een tweede lezing werd mijn vreugdevolle enthousiasme al getemperd, want de Brupass XL is geografisch te beperkt om echt efficiënt te zijn en om alle doelgroepen te bereiken, namelijk pendelaars die in Brussel werken, maar wat verder weg van Brussel wonen.

dix voyages, sans augmentation de l'offre ? Quant à la gratuité, nous l'attendons toujours pour les plus de 65 ans et les jeunes.

Pourquoi ne pas donner automatiquement à tous les usagers de la STIB un abonnement leur permettant d'emprunter tous les réseaux de la STIB, du TEC, de De Lijn et de la SNCB à Bruxelles, sans hausse tarifaire ? Ce serait plus efficace, plus social et plus durable. Quelle est la raison de cette hausse tarifaire ?

Pourquoi le Brupass n'a-t-il pas été étendu à l'ensemble du Brabant flamand et du Brabant wallon ?

¹¹³⁵ **M. Christophe De Beukelaer (cdH).** - Si, comme tout le monde, nous saluons le fait qu'enfin, après plus de vingt ans de discussion, l'intégration tarifaire voit le jour, nous ne considérons pas pour autant qu'il s'agisse d'une panacée. En effet, le voyageur doit encore choisir parmi huit abonnements différents pour parcourir un territoire de 11,5 km de diamètre. En matière de lisibilité, il y a moyen de mieux faire.

Je rejoins les questions de mes collègues, mais j'ajoute que je m'étonne de l'augmentation des tarifs. Ils oscillent désormais entre 2,10 et 2,40 euros, selon que le voyageur opte pour le billet unitaire ou pour la carte de dix voyages.

(Inaudible)

La lisibilité de l'offre aurait pu être optimisée si l'interconnectivité entre tous les opérateurs avait été meilleure.

Quelles seront les prochaines étapes ? Qu'en est-il de l'élargissement à la zone RER ? Faudra-t-il encore attendre vingt ans ?

Un problème d'utilisation se pose avec les Brupass et Brupass XL hébergés sur la même carte Mobib. En effet, il semble que le Brupass XL supplante les autres formules tarifaires alors que pour certains trajets, le Brupass simple aurait suffi. Les voyageurs paient donc leur trajet plus cher que précédemment. Confirmez-vous l'existence de ce problème ? Quelle solution est-elle envisagée pour y remédier ?

¹¹³⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Le mieux est l'ennemi du bien, M. De Beukelaer ! Je comprends le sens de vos remarques, mais je pense qu'il est important de procéder par étapes. Et c'est ce que nous allons faire. Ce dont nous parlons n'est que le premier jalon d'un projet qui n'est pas achevé. Il

In Brussel zelf zal de Brupass ook geen meerwaarde bieden, want in feite bestond die al in de vorm van het Jumpticket en het MTB-abonnement. Men heeft gewoon de naam veranderd en van de gelegenheid gebruikgemaakt om de prijzen te verhogen. Dat is antisociaal. Ik weet niet wat de bedoeling is van een tariefverhoging met 14% voor een enkele reis, van 2,1 naar 2,4 euro, en met 7% voor tien ritten zonder een verhoging van het aanbod. We wachten overigens nog altijd op het gratis maken van het openbaar vervoer voor 65-plussers en voor jongeren. Ik weet zelfs niet of dat al is doorgevoerd.

Met de verhoging van de tarieven zult u niet meer mensen op het openbaar vervoer krijgen. Waarom niet alle MIVB-gebruikers automatisch een abonnement geven waarmee ze zonder prijsverhoging kunnen gebruikmaken van alle Brusselse netwerken van de MIVB, de TEC, De Lijn en de NMBS? Dat zou efficiënter zijn en vooral socialer en duurzamer.

Wat is de reden voor die prijsverhoging?

Waarom is de Brupass niet uitgebreid naar heel Vlaams- en Waals-Brabant?

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).* - Uiteraard is het goed dat de tariefintegratie er eindelijk is, maar het is ook geen mirakeloplossing. De reiziger moet nog altijd kiezen tussen acht verschillende formules.

Ik sluit mij aan bij de gestelde vragen. Ik verbaas mij bovendien over de tariefverhoging, die varieert tussen 2,10 en 2,40 euro per rit.

(Onverstaanbaar)

Een betere interconnectie tussen de operatoren zou het aanbod overzichtelijker maken.

Wat zijn de volgende stappen? Hoe ver staat de uitbreiding van de pas tot de GEN-zone? Zal dat ook twintig jaar duren?

Blijkbaar zijn er technische problemen als men Brupass en Brupass XL op dezelfde Mobib-kaart zet. Dan betaalt de reiziger de duurdere formule, ook als dat voor een korte rit niet nodig is. Klopt dat en wat is de oplossing daarvoor?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).* - Men lost niets op door te veel tegelijk te willen doen. De regering werkt stapsgewijs en dit is slechts de eerste stap in een proces dat nog niet afgerond is.

reste beaucoup à faire, mais il faut rappeler, comme plusieurs parlementaires l'ont fait, que cette avancée intervient après quelque vingt ans d'attente. Il s'agit donc d'une décision qui n'est ni nouvelle ni imprévue. Je pense également que tous les partis qui se sont exprimés ont contribué au succès de l'entreprise.

Je commencerai par préciser les différences entre le Brupass et le Brupass XL, car j'ai le sentiment qu'il y a un malentendu. Les dénominations MTB et Jump deviennent Brupass. Le nom change, mais la zone géographique reste identique.

Le Brupass XL est un nouveau titre de transport qui permet de voyager avec les quatre opérateurs dans une zone plus large que la zone du Brupass, puisqu'il sera possible de voyager à 11,5 kilomètres autour de la Grand-Place de Bruxelles. La zone du Brupass XL est définie à l'article 15 de la convention visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles du 4 avril 2003 : "L'intégration tarifaire doit être réalisée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et dans la zone périurbaine telle qu'approuvée lors de la conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications du 30 novembre 1999." Il s'agit donc d'une zone qui couvre 11,5 kilomètres autour de la Grand-Place de Bruxelles.

Cela signifie donc que nous discutons de ce projet depuis vingt ans ! Bien entendu, je suis favorable à l'élargissement de la zone, mais il me paraît important de saluer l'adoption de ce premier jalon.

¹¹³⁹ Les recettes des abonnements Brupass se répartissent entre les opérateurs selon une clé de répartition qui tient compte des voyageurs par kilomètre et des voyageurs embarquant. Cette clé est calculée sur la base d'enquêtes. Il est prévu dans l'accord que la clé de répartition des abonnements Brupass XL repose sur le même système, une clé provisoire étant prévue en attendant les résultats de l'enquête. Pour les titres à la prestation, les recettes vont à l'opérateur sur le réseau duquel l'usager a validé en premier lieu. Ce système s'appliquera aussi à Brupass XL. L'estimation des recettes et de l'impact financier pour la STIB a été calculée avec un outil délivré par le bureau d'études afin de simuler des scénarios d'intégration tarifaire.

Quant à l'analyse des trajets, la STIB enregistre les validations faites sur ses véhicules, peu importe le titre de transport, et ne sait donc pas quels autres opérateurs les usagers empruntent. Pour connaître cette donnée, des enquêtes de déplacements sont nécessaires. Les validations sont d'ailleurs anonymisées et aucun suivi n'est possible.

La zone de validité Brupass est restée inchangée. La gare de Linkebeek ne faisait pas partie de l'ancienne zone MTB, devenue Brupass. Par contre, elle a été intégrée dans la nouvelle zone Brupass XL. J'entends votre demande de l'intégrer dans la zone Brupass. Une telle décision ne relève pas de la Région bruxelloise, mais je suis prête à relayer votre requête auprès de la SNCB.

De vroegere formules MTB en Jump worden samengevoegd tot Brupass. De geografische zone daarvan blijft dezelfde. Brupass XL is een nieuwe formule die geldt voor een ruimere zone, met een straal van 11,5 km rond de Grote Markt. Die zone werd vastgelegd in artikel 15 van de conventie over het gewestelijk expresnet (GEN) van 4 april 2003.

Uiteraard ben ik voorstander van een tariefintegratie in een nog groter gebied, maar deze eerste stap is al heel wat na twintig jaar discussie.

De inkomsten uit de Brupass-abonnementen worden verdeeld onder de operatoren volgens een verdeelsleutel die rekening houdt met het aantal opstappende reizigers en het aantal reizigers per kilometer. Die aantallen werden berekend aan de hand van enquêtes. De inkomsten uit individuele trajecten gaan naar de operator op wiens net het ticket het eerst ontwaard werd.

De MIVB registreert alleen de ontwaarding op haar eigen net en weet dus niet welke trajecten reizigers afleggen met andere operatoren. Bovendien zijn de gegevens over de ontwaarding anoniem.

De zone waarbinnen Brupass werkzaam is, is dezelfde gebleven als die van het vroegere MTB. Het station van Linkebeek viel daar niet onder, maar is wel opgenomen in het gebied van Brupass XL. Een eventuele beslissing om het station ook te integreren in Brupass, moet door de NMBS genomen worden.

¹¹⁴¹ Concernant les étudiants, lors des travaux préparatoires sur la mise en œuvre d'une intégration tarifaire entre les opérateurs, il est apparu que celle-ci devait s'envisager en phases. La première phase vise les abonnements classiques et les titres à la prestation. Les abonnements sociaux, dont les abonnements scolaires, seront envisagés ultérieurement, lors de la seconde phase.

Une fois la première phase lancée, les opérateurs souhaitent mettre à l'étude la prise en compte des abonnements autres que les abonnements standard. Je ne vous cache pas que c'est difficile. Ce n'est pas dû à un manque de volonté de la part des quatre opérateurs et des ministres compétents mais bien à l'absence d'uniformité des statuts existants, à la grande disparité des conditions d'octroi entre les différents opérateurs et aux dotations spécifiques qui y sont liées.

¹¹⁴³ (poursuivant en néerlandais)

Concernant l'achat des Brupass et Brupass XL dans le cadre du projet pilote de MaaS, l'application MoveBrussels est en phase de test jusqu'en mars 2022. Comme nous voulons introduire la version définitive au printemps, avec les tarifs les plus récents, l'intégration s'avère impossible dans un projet pilote en cours. Cependant, puisque l'application vise à proposer un large assortiment de possibilités de transport et de paiement, il va de soi que nous y ajouterons le Brupass.

Pour faire largement connaître le Brupass et le Brupass XL, les sociétés de transport public lanceront début février une campagne d'envergure. Pour sa part, la STIB prévoit un budget de 66.000 euros.

Après cette première étape longuement attendue, d'autres suivront, mais je ne peux vous dire quand. Les quatre ministres de la mobilité se sont engagés à demander aux sociétés de transport de les préparer. Nous voulons vérifier l'opportunité d'intégrer la deuxième zone et examinons les possibilités avec les abonnements scolaires et autres. Au niveau de la Région bruxelloise, l'enthousiasme est grand.

¹¹⁴⁵ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).** - Il importe de montrer que nous avons la volonté d'aboutir et que, dans ce dossier, c'est la SNCB qui freine des quatre fers. Pourtant, la nouvelle clé de répartition lui est favorable, car encourager les usagers à entrer dans une de ses gares devrait prioritairement lui rapporter. Par exemple, la gare de Grand-Bigard, qui se trouve dans la zone Brupass XL,

De tariefintegratie wordt in fasen ingevoerd. Eerst zijn de klassieke abonnementen en eenmalige tickets aan de beurt. Later volgen de sociale abonnementen, waaronder de schoolabonnementen.

Na de eerste fase willen de operatoren eventueel andere abonnementen overwegen dan de klassieke, maar dat wordt moeilijk, vooral omdat er te weinig uniformiteit is tussen de bestaande statuten en te grote verschillen tussen de operatoren in de toekenningsvoorwaarden en de daarmee verbonden dotaties.

(verder in het Nederlands)

Wat de vraag van mevrouw Van Achter betreft over de aankoop van de Brupass en de Brupass XL in het proefproject van de MaaS-applicatie, is move.brussels nog in testfase tot maart 2022. De definitieve versie willen we in het voorjaar invoeren met de meest recente tarieven van het openbaar vervoer. Het was onmogelijk om dit in een lopend proefproject te doen. De applicatie moet de gebruikers een zo breed mogelijk assortiment van vervoers- en betaalmogelijkheden aanbieden. Het spreekt dus voor zich dat we de Brupass daaraan zullen toevoegen.

Om de Brupass en de Brupass XL breed bekend te maken, start begin februari een groots opgezette campagne van de openbaarvervoersmaatschappijen. Op de bussen en trams van de MIVB hangen al affiches. De MIVB voorziet voor de campagne in een budget van 66.000 euro. Het gaat onder meer om advertenties in de pers, op digitale kanalen en radiospots.

We hebben de langverwachte eerste stap gezet en er zullen er uiteraard nog meer volgen. Ik kan echter nog niet zeggen wanneer. Het is in elk geval mijn ambitie en die van de collega-ministers van Mobiliteit om daar geen twintig jaar mee te wachten. We willen nagaan of we de tweede zone kunnen integreren en we onderzoeken de mogelijkheden met de schoolabonnementen en andere abonnementen. De vier ministers van Mobiliteit hebben zich ertoe verbonden de openbaarvervoersmaatschappijen te vragen om de volgende stappen voor te bereiden, zodat we vooruitgang blijven boeken. In het Brussels Gewest is er alvast heel veel enthousiasme om hieraan voort te werken, omdat er op die manier vlot verkeer tussen de vier maatschappijen tot stand zal komen. Het zal de leesbaarheid van het openbaar vervoer in Brussel absoluut verbeteren.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Het is vooral de NMBS die op de rem staat. Nochtans is de nieuwe verdeelsleutel in haar voordeel. Het is dan ook vreemd dat bijvoorbeeld het station van Groot-Bijgaarden, op nauwelijks 6*

n'est située qu'à 6 km de la Grand-Place alors que d'autres gares - comme celle de Groenendael, située à 12 km, donc au-delà des 11,5 km - sont reprises dans la zone Brupass. La SNCB semble avoir une vision quelque peu partielle de la mobilité.

Nous devons tout faire pour ne plus avoir qu'une zone unique. Pour ma part, je suis prêt à payer 10 % pour un ticket valable dans tous les moyens de transport de la zone Brupass et Brupass XL. À Paris, les jeunes, les apprentis, les étudiants et le corps enseignant paient 350 euros pour leur abonnement scolaire Navigo valable dans toute la région parisienne. Chez nous, le Brupass XL s'élèverait à près du double (750 euros).

Je précise, M. De Beukelaer, que le rayon est de 11 km, soit 22 km de diamètre. Notre Région ne forme pas un cercle parfait, raison pour laquelle la limite ne peut s'arrêter à nos frontières, mais doit être globale.

¹¹⁴⁷ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Une étape importante a été franchie, mais cela ne suffit pas. Il faut investir dans l'intégration tarifaire et billettique. Le projet MaaS peut y contribuer. J'encourage la ministre à miser pleinement sur cette intermodalité.*

¹¹⁴⁹ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- Nous sommes actuellement dans une phase de transition. Les quatre opérateurs doivent à présent s'approprier et trouver un intérêt commun à travailler ensemble au service de tous les usagers.

Puisque le rôle du précédent ministre fédéral de la mobilité M. Bellot dans ce dossier a été rappelé, je voudrais également mentionner celui de Mme Durant, ministre fédérale de la mobilité en 1999, lorsque la conférence interministérielle (CIM) de la mobilité a pris cette décision concernant l'intégration tarifaire dans la zone RER, ainsi que celle portant sur le développement du RER.

Aujourd'hui, nous pouvons compter sur l'actuel ministre fédéral M. Gilkinet pour mener la SNCB à une pleine et entière coopération en vue du renforcement d'une mobilité zéro carbone dans notre pays.

¹¹⁵⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je peux effectivement confirmer que MM. Gilkinet et Bellot ont soutenu ce processus et je pense que c'était également le cas pour Mme Durant. Nous avons donc parcouru un long chemin et j'espère que les prochaines étapes seront atteintes plus rapidement.

Des questions ont été posées à propos des tarifs. Compte tenu du report d'une interpellation sur le sujet à la semaine prochaine, je propose d'y répondre à ce moment-là.

- *Les incidents sont clos.*

km van de Grote Markt, niet in de Brupass-zone ligt, en dat van Groenendaal, op 12 km, wel.

Het ideaal zou zijn om maar één enkele zone te hanteren. Ik wil gerust 10% meer betalen voor een ticket dat geldig is op alle vervoersmiddelen in de zone van Brupass en Brupass XL. In Parijs betalen studenten en leraren maar 350 euro voor een schoolabonnement voor heel de Parijse regio, terwijl Brupass XL 750 euro zou kosten.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er wordt een belangrijke stap gezet, maar dat volstaat niet. Er moet worden ingezet op tarief- en ticketintegratie. De Brusselaars, pendelaars en bezoekers zouden met hun ticket of app hun traject zo efficiënt mogelijk moeten kunnen afleggen. Ik denk dat ook MaaS daarin een stap vooruit kan betekenen. Ik moedig de minister dus aan om volop op die intermodaliteit in te zetten, zodat we zo vlot mogelijk de trein, tram, metro, bus en fiets kunnen combineren om op onze bestemming te geraken.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Dit is een overgangsfase, waarin de vier operatoren moeten wennen aan het nieuwe systeem. Het besef moet bij hen doordringen dat ze een gemeenschappelijk belang hebben door de reizigers samen de beste dienstverlening te verstrekken.*

Aangezien er verwezen werd naar de rol van de vorige federale minister van Mobiliteit, de heer Bellot, wil ik ook de rol vermelden van mevrouw Durant, die minister van Mobiliteit was in 1999, toen de beslissing over tariefintegratie in de zone van het gewestelijk expresnet (GEN) genomen werd. En vandaag kunnen we rekenen op minister Gilkinet om de NMBS tot volledige samenwerking te bewegen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De ministers Gilkinet en Bellot hebben dit proces inderdaad ondersteund, net als mevrouw Durant.*

Over de tarieven zal ik volgende week een interpellatie beantwoorden.

- *De incidenten zijn gesloten.*

1161 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME HILDE SABBE**

1161 **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,**

1161 **concernant "une politique artistique socialement pertinente dans les espaces publics bruxellois, y compris les stations de la STIB".**

1163 **Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a) (en néerlandais).**- *La mobilité revêt de multiples facettes, comme la politique artistique dans l'espace public bruxellois. Quartier, un espace d'art public dans la station de métro Bourse, en est un exemple.*

Depuis le mois dernier, on peut y voir l'exposition 'These streets, our streets' de l'artiste Joëlle Sambi Nzeba, qui explore les conditions et la complexité de l'expérience de l'espace public par les Bruxellois.

Des expositions comme celle-ci tentent d'apporter une réponse aux différentes formes de violence et d'intimidation auxquelles certains sont confrontés, dans des lieux où les Bruxellois se rencontrent. Voici ce qu'en dit l'artiste Jihan Imago :

1165 *(poursuivant en français)*

"Les transports en commun en particulier sont des espaces qui favorisent les oppressions multiples. C'est dans ces lieux mêmes que ces œuvres s'évertuent à rendre hommage et justice, mais aussi le pouvoir, à ces différentes identités en les rendant visibles, en montrant ce que tout le monde sait, mais finit par taire."

1167 *(poursuivant en néerlandais)*

Joëlle Sambi regrette que son travail ait été censuré à deux reprises par la STIB et Bruxelles Mobilité.

Quelle est la politique relative à l'intégration d'œuvres d'art socialement pertinentes dans l'espace public, y compris dans les stations et aux arrêts ? Qui assume la responsabilité finale, aujourd'hui et à l'avenir, de ce qui est exposé dans ces stations ? Comment s'effectue la sélection ? Quels sont les projets artistiques prévus dans l'espace public ? Y a-t-il une place pour l'art qui touche à une corde sociale sensible, comme la décolonisation, le racisme ou l'homophobie ? Comment des processus tels que celui du projet Quartier peuvent-ils être facilités à l'avenir ? Comment empêcher la censure artistique ou l'ingérence dans le langage de l'artiste ? La Région et

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW HILDE SABBE

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "een maatschappelijk relevant kunstbeleid in de Brusselse openbare ruimtes, MIVB-stations inclusief".

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- Mobiliteit omvat heel wat facetten, zoals het kunstbeleid in de Brusselse openbare ruimte. Quartier is een openbare kunstruimte in het metrostation Beurs, in het centrum van Brussel. Sinds afgelopen maand is daar de tentoonstelling 'These streets, our streets' te bezichtigen. Die werd gerealiseerd door artieste Joëlle Sambi Nzeba met de ondersteuning van Zinnema, de MIVB en Brussel Mobiliteit.

In de expositie worden via een breed spectrum van artistieke stemmen de omstandigheden en de complexiteit onderzocht die Brusselaars ervaren in de openbare ruimte. Brusselaars ervaren de publieke ruimte niet allemaal op dezelfde manier. Op straat worden sommigen geconfronteerd met verschillende vormen van geweld en intimidatie. Afhankelijk van wie we zijn en waar we ons bevinden, kunnen we geconfronteerd worden met vulgaire of agressieve commentaar, kunnen we als een bedreiging worden ervaren of geconfronteerd worden met historische vormen van wit patriarchaal geweld, die nog steeds aanwezig zijn in de publieke beeldvorming.

Kunstexposities zoals 'These streets, our streets' proberen daar een antwoord op te bieden op plaatsen waar Brusselaars met elkaar in contact komen.

(verder in het Frans)

Volgens kunstenaar Jihan Imago van het project Quartier werkt het openbaar vervoer onderdrukking in de hand en zijn de werken een hulde aan de kracht van kunst, die toont wat wordt verzwegen.

(verder in het Nederlands)

Joëlle Sambi betreurt dat haar werk tot twee keer toe werd gecensureerd. De eerste keer gebeurde dat door de directies van de MIVB en Brussel Mobiliteit. Het is dankzij uw kabinet, mevrouw de minister, dat het werk er toch kon komen in zijn huidige vorm. De tweede censuuractie ging uit van beide instanties toen ze de initiële tekst schreven in samenwerking met Zinnema.

Wat is het beleid inzake het opnemen van maatschappelijk relevante kunstwerken in de openbare ruimte, dus ook in stationsruimtes en aan haltes? Wie draagt de eindverantwoordelijkheid, nu en in de toekomst, voor wat er wordt getoond in deze stations? Hoe gebeurt de selectie? Welke kunstprojecten voor de openbare ruimte worden er nog gepland?

les autorités locales s'accordent-elles en matière de politique artistique dans l'espace public ? Pour quels projets et dans quels lieux cela a-t-il déjà été le cas ?

¹¹⁶⁹ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je remercie Mme Sabbe de remettre la question de l'art à l'honneur de notre commission. Pour ma part, je voudrais y ajouter de la poésie en rappelant que Mme Joëlle Maison avait proposé, il y a environ un an, l'organisation d'un concours de poésie sur les lignes de la STIB, à l'image de ce que la ville de Paris a déjà proposé dans ses transports publics. En France, l'opération "Des lignes et des rimes" avait connu un franc succès, en rapprochant le citoyen de l'univers de la poésie. Des participants de tous âges y avaient pris part. Les avantages de ce genre d'initiatives sont nombreux, dont celui de rapprocher les nombreuses communautés linguistiques que compte Bruxelles.

Mme la ministre, vous nous informiez que la STIB avait déjà mis en place de telles collaborations, mais que celles-ci avaient rapidement pris fin pour des raisons budgétaires. Les espaces publics, notamment les transports en commun, sont pourtant des lieux idéaux pour mettre à l'honneur des citoyens qui s'essaient à la poésie, que ce soit en français, en néerlandais, en anglais ou dans une autre langue encore.

J'aimerais souligner l'importance d'une telle collaboration. De plus, la STIB doit essayer de redorer son blason, avec la crise sanitaire, et de faire revenir dans ses véhicules les voyageurs qui ont peur de reprendre les transports en commun. De telles initiatives pourraient se révéler intéressantes et même si les budgets manquent, les possibilités à cet égard méritent d'être examinées.

¹¹⁶⁹ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je ne veux pas me prononcer sur le cas particulier évoqué par Mme Sabbe, dans la mesure où je ne le connais pas. Néanmoins, sa demande d'explications me permet de faire un commentaire plus général sur l'art dans le réseau de la STIB et les espaces qui y sont associés.

Nous savons que les artistes souffrent énormément de la crise du Covid-19. Peut-être serait-il intéressant, dès lors, que la STIB élabore un plan de soutien spécifique pour les talents créatifs bruxellois sur son réseau ? Je vise ici toutes les formes d'art : musiques d'artistes locaux, expositions, etc. Nous reconnaissons tous la grande importance de la présence de l'art au sein du réseau. Je souhaiterais que la STIB s'inspire encore davantage de l'offre des créateurs et créatrices bruxellois, et qu'elle leur apporte son soutien.

J'en profite pour rappeler la très faible représentation des femmes parmi les artistes exposés dans les stations de métro. Il y a là un sérieux rééquilibrage à effectuer. Ce sujet n'est pas sans lien avec la mise en valeur du patrimoine, qui fait l'objet d'une résolution

Is er ruimte voor kunst die een gevoelige maatschappelijke snaar raakt, zoals dekolonisatie, racisme of homofobie? Hoe kunnen processen zoals dat van het project Quartier in de toekomst vlotter verlopen? Hoe wordt verhinderd dat er artistieke censuur wordt gepleegd of dat er wordt ingegrepen op de taal van de kunstenaar? Wordt er afgestemd tussen het gewest en de lokale autoriteit wat betreft het kunstbeleid in de openbare ruimte? Voor welke projecten op welke locaties gebeurde dat reeds?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Poëzie hoort hier ook thuis. Ongeveer een jaar geleden stelde mevrouw Joëlle Maison voor om een poëziewedstrijd te organiseren op de MIVB-lijnen, naar het voorbeeld van Parijs. Zo slaat men een brug naar de vele taalgemeenschappen die Brussel rijk is.*

Mevrouw de minister, u zei dat de MIVB al zulke initiatieven had opgezet, maar dat die telkens waren stopgezet om budgettaire redenen. Toch zijn zulke samenwerkingen belangrijk. Ook al zijn de middelen krap, toch verdienen de zulke ideeën een kans. De MIVB moet haar imago oppoetsen en reizigers terugwinnen die door corona bang zijn geworden om nog het openbaar vervoer te gebruiken.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Over het concrete geval dat mevrouw Sabbe aanhaalt, durf ik mij niet uit te spreken, maar ik wil wel meer in het algemeen iets opmerken over kunst op het MIVB-net. Kunstenaars hebben zwaar te lijden onder de coronacrisis. Kan de MIVB Brusselse creatievelingen niet steunen door hen een podium te bieden op haar net? Ik denk bijvoorbeeld aan muziek van lokale kunstenaars, tentoonstellingen enzovoort.*

Ik maak van de gelegenheid gebruik om de ondervertegenwoordiging van vrouwelijke kunstenaars in de metrostations onder de aandacht te brengen. Een inhaalbeweging is nodig. Dat thema staat ook niet los van de matrimoniumdagen, waarover in dit parlement onlangs een resolutie unaniem werd goedgekeurd.

Overigens moeten we bij de selectie van de kunstenaars streven naar diversiteit op alle mogelijke vlakken.

votée à l'unanimité en commission de l'égalité des chances et inscrite à l'ordre du jour d'une prochaine séance plénière.

Enfin, au-delà des femmes, une attention particulière doit être accordée à la diversité au sens large des artistes mis en avant et soutenus.

¹¹⁷¹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (*en néerlandais*).- Je me joins aux réflexions de Mme Parmentier et remercie Mme Sabbe pour sa question intéressante et pertinente. Le groupe Groen est très enthousiaste à l'idée de soutenir les artistes et la culture dans l'espace public et les transports publics.

La STIB ne pourrait-elle pas formaliser davantage ses collaborations avec des artistes locaux ?

À côté de cela, il est indispensable d'exclure toute forme de censure.

²¹⁰⁵ *Pourriez-vous apporter quelques précisions à cet égard ?*

Quelles sont les possibilités de la STIB pour mettre à disposition encore davantage d'espace ? Les fonds nécessaires peuvent-ils être débloqués par le biais des budgets de publicité ?

²¹⁰⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (*en néerlandais*).- *Bruxelles Mobilité, la STIB et le gouvernement attachent énormément d'importance au soutien et à la promotion de l'art bruxellois et belge dans l'espace public. Au fil du temps, le métro bruxellois est devenu une véritable galerie souterraine d'art moderne réputée dans le monde entier.*

Néanmoins, l'intégration de ces nombreuses œuvres d'art est toujours une question très complexe, car les artistes doivent tenir compte des spécificités de l'espace souterrain, des techniques d'exploitation du métro, ainsi que de la sécurité. Pour cette raison, l'intégration des œuvres a toujours été confiée à des artistes expérimentés.

Récemment, Bruxelles Mobilité et la STIB ont entrepris de rendre l'espace dans les stations de métro plus dynamique et plus compatible avec la vie en surface. C'est ainsi qu'est notamment né l'espace Quartier, dont la première programmation a été confiée à l'asbl Zinnema.

S'agissant des œuvres d'art permanentes, Bruxelles Mobilité applique une politique d'intégration artistique basée sur la localisation et le contexte urbain de la station dans laquelle les œuvres seront exposées. Pour ce qui est des affiches et du

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik sluit me aan bij een aantal bedenkingen van mevrouw Parmentier. Ik dank overigens mevrouw Sabbe voor haar interessante en relevante vraag. De Groen-fractie is heel enthousiast over de ondersteuning van kunstenaars en cultuur in de openbare ruimte en op het openbaar vervoer. De minister kent het enthousiasme van mijn collega Lotte Stoops voor de actie Support Local Artists. Wij moeten, zeker in deze tijden, alles uit de kast halen om de rijkdom die Brussel op dat vlak kent, in beeld te brengen en de kunstenaars, die het vandaag bijzonder moeilijk hebben, een hart onder de riem te steken.

Is het mogelijk voor de MIVB om nog nadrukkelijker op zoek te gaan naar samenwerkingen met lokale artiesten en kunstenaars? Ik vond het idee van de heer de Patoul verfrissend, maar er vallen nog veel andere ideeën te bedenken.

Daarnaast is het uiteraard belangrijk om geen censuur te plegen.

Het zou goed zijn als u kunt verhelderen wat er gebeurd is. Als er een toelichting wordt gegeven bij een werk, is dat iets anders. Dat lijkt me logisch. Censuur is te vermijden.

Welke mogelijkheden heeft de MIVB om nog meer ruimte beschikbaar te stellen? Kan daar via de publiciteitsbudgetten geld voor worden vrijgemaakt?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Dit thema is nog niet veel aan bod gekomen, maar zowel Brussel Mobiliteit als de MIVB en de regering hechten veel belang aan de ondersteuning en promotie van Brusselse en Belgische kunst in de openbare ruimte, niet alleen op nationaal, maar ook op internationaal vlak. Bijna honderd permanente kunstwerken maken deel uit van onze metrostations en worden zo aan het publiek aangeboden. Er is mettertijd een traditie in die zin ontstaan. De Brusselse metro is een heuse ondergrondse galerij van moderne kunst geworden, die wereldwijd bekend is.

Niettemin is het integreren van die vele kunstwerken altijd een erg complexe zaak, aangezien de kunstenaars rekening moeten houden met de specifieke kenmerken van de ondergrondse ruimte, de exploitatietechnieken van de metro en de veiligheid. Er is een grote flexibiliteit, een enorm creatief aanpassingsvermogen en een sterke beheersing van de artistieke technieken nodig om kunst te kunnen creëren in een context die zich daar niet zo gemakkelijk toe leent. Dat verklaart waarom de Artistieke Commissie van de Vervoersinfrastructuur (ACVI) en vervolgens de Belgische Kamer van Deskundigen in Kunstwerken die opdracht steevast hebben toevertrouwd aan ervaren kunstenaars.

contenu des espaces d'exposition, Bruxelles Mobilité et la STIB ont - en collaboration avec diverses associations et institutions - lancé plusieurs campagnes axées sur des thèmes sociaux et visant à faire passer un message délibérément pacifique.

La cellule Art et architecture de la direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) de Bruxelles Mobilité est chargée de la gestion, de la restauration et de la conservation des œuvres d'art, ainsi que de l'intégration de nouvelles œuvres d'art dans les stations de métro.

Afin de garantir l'impartialité dans la sélection et la qualité artistique de chaque œuvre d'art ou programmation, il a été mis en place une commission pour l'art public, composée d'experts dans le domaine de l'art dans l'espace public, de représentants de l'administration, de la STIB, des communes, des comités de quartier, etc. Cette commission est impliquée dans l'étude préliminaire, le choix des thèmes, la procédure de sélection, la sélection proprement dite, ainsi que la supervision de l'exécution et de l'installation de l'œuvre.

Die aanpak is sindsdien geëvolueerd en onlangs hebben Brussel Mobiliteit en de MIVB zich ertoe verbonden om de ruimte in de metrostations dynamischer te maken en beter op het leven bovengronds af te stemmen. Rekening houdend met de talrijke aanvragen en voorstellen van kunstenaars die wij geregeld ontvangen, deed zich bij het renovatieproject van het station Beurs-Grote Markt de gelegenheid voor om een artistieke ruimte te creëren waar ook jonge kunstenaars zich kunnen uitdrukken. Zo is dan uiteindelijk de Quartier-ruimte tot stand gekomen. De eerste programmering werd toevertrouwd aan de vzw Zinnema op basis van een projectoproep voor kunstverenigingen.

Uiteraard zijn politieke, racistische, homofobe of religieuze connotaties niet toegestaan, noch in de kunstwerken, noch in de verschillende soorten communicatie.

Voor de permanente kunstwerken voert Brussel Mobiliteit een beleid van artistieke integratie dat niet is gebaseerd op de actualiteit, maar wel op de plaats en stedelijke context van het station waar de werken komen. De kunstwerken maken het station herkenbaar en de ruimte aangenamer.

Het is de MIVB zelf die, wegens haar bevoorrechte positie bij de gebruikers, op het terrein actief is in het behandelen van actuele kwesties. De MIVB levert samen met verenigingen belangrijk werk rond thema's als dakloosheid, vandalisme, waardering van vrouwen en respect via campagnes in situ, artistieke interventies met jongeren uit de buurt, scholen enzovoort. Die projecten worden begeleid door deskundigen.

Met betrekking tot de affiches en de inhoud van de tentoonstellingsruimten hebben Brussel Mobiliteit en de MIVB verschillende campagnes opgezet over maatschappelijke thema's. Die campagnes worden gevoerd in samenwerking met verenigingen en instellingen en zijn op elkaar afgestemd, zodat de boodschap op een relevante manier wordt behandeld en niet in conflict kan komen met het primaire doel: zorgen voor een veilig vervoer van personen in een sereen klimaat. Het belang van die campagnes zit in de boodschap, die bewust vreedzaam is en past in de sfeer van positief denken.

De eindverantwoordelijkheid voor de zones in de metrostations, waar kunst kan worden tentoongesteld, berust bij de minister van Mobiliteit en Openbare Werken, die zich daartoe baseert op het advies of de studie van de besturen of andere betrokken instellingen. De cel Kunst & Architectuur van de directie Infrastructuur van het openbaar vervoer van Brussel Mobiliteit, die bevoegd is voor artistieke zaken, is belast met het beheer, de restauratie en de conservatie van de kunstwerken zelf en met de integratie van nieuwe kunstwerken in de metrostations.

Om de onpartijdigheid bij de selectie en de artistieke kwaliteit van elk kunstwerk of elke programmering te waarborgen, stelt de cel Kunst & Architectuur een commissie voor openbare kunst in. Die is samengesteld uit deskundigen op het gebied van kunst in de openbare ruimte (sociologen, historici, architecten, professoren, kunstcritici), vertegenwoordigers van het kabinet, de MIVB (communicatie, marketing of klantendienst),

²¹¹¹ *Il existe deux procédures distinctes pour la sélection des nouvelles œuvres d'art. Dans les deux cas, la procédure offre la possibilité d'accompagner l'artiste tout au long du projet afin de lui permettre d'élaborer une idée et de l'intégrer de manière cohérente dans l'espace de la station.*

Dans les nouveaux projets d'intégration de l'art, il est important que différents thèmes puissent être traités. Le colonialisme, par exemple, est abordé dans l'une des œuvres d'art permanentes créée dans le cadre du projet d'échange d'œuvres d'art entre les métros de Bruxelles et Montréal.

L'œuvre de l'artiste québécois Patrick Bernachez dans la station Trône établit le lien entre la colonisation en Afrique et en Amérique et s'inscrit dans le lieu et le contexte du palais royal, notamment avec la présence, en surface, d'une statue de Léopold II.

D'autres œuvres traitent de l'intégration sociale, comme "Dyade" de Françoise Shein, "Les mains de l'espoir" de Hamsi Boubeker ou "Madou, ma douce" de l'artiste Nora Theys, qui attire l'attention sur les femmes dans les espaces publics.

²¹¹³ *Citons également les œuvres temporaires telles que les projets de fresques murales, ou les nouvelles œuvres à dimension sociale*

gemeenten of andere betrokken instellingen, buurtcomités enzovoort. De samenstelling wordt bepaald op basis van de context of het onderwerp. Er is dus geen vaste commissie voor alle metrostations en alle kunstwerken. De commissie is betrokken bij de voorstudie, waarbij de vraag wordt gesteld of het al dan niet om een kunstwerk gaat, de keuze van de thema's, de selectieprocedure, de selectie zelf, en de begeleiding van de uitvoering en de installatie van het werk.

Voor de selectie van nieuwe kunstwerken bestaan er twee aparte procedures, die worden toegepast afhankelijk van de typologie van het werk, de complexiteit van de stedelijke context en de locatie van het werk.

De eerste procedure begint met een oproep om artistieke projecten (openbaar of beperkt) in te dienen. In het andere geval wordt één kunstenaar aangeduid om een kunstwerk te maken.

In beide gevallen biedt de procedure de mogelijkheid om de kunstenaar gedurende het hele project te begeleiden om hem of haar in staat te stellen een idee uit te werken en op coherente wijze te integreren in de ruimte van het station, rekening houdend met de geldende beperkingen, die de reflectie van de kunstenaar omkaderen en verrijken.

Bij nieuwe kunstintegratieprojecten is het belangrijk dat verschillende thema's aan bod kunnen komen. Het kolonialisme komt bijvoorbeeld al aan bod in een van de permanente kunstwerken, dat tot stand kwam in het kader van het uitwisselingsproject van kunstwerken tussen de metro's van Brussel en Montreal, op initiatief van de STM. Het gaat hier om een project van 2013.

Het werk van de Quebecse kunstenaar Patrick Bernachez in het station Troon (geplaatst in 2018) werd gekozen na een wedstrijd in Montreal, waarbij de eerste Brusselse bouwmeester deel uitmaakte van de jury. Het werk legt de link tussen de kolonisatie in Afrika en Amerika en past bij de locatie en in de context van het Koninklijk Paleis, met onder meer de aanwezigheid, bovengronds, van een beeld van Leopold II.

Het werk interpreteert op een symbolische en subtiele wijze de originele getuigenissen van de afstammelingen van immigranten en is vergezeld van bijpassende teksten, om het publiek in staat te stellen de context te begrijpen, die past binnen een specifiek tijdsgewricht.

Nog andere kunstwerken behandelen het thema van de sociale integratie, zoals 'Dyade' van Françoise Shein, dat de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens uitbeeldt, of 'Les couleurs de la solidarité' van Pjeroo Roobjee en Gino Tondat in Rogier, 'Les mains de l'espoir' van Hamsi Boubeker in Lemonnier, of 'Madou, ma douce' van kunstenaar Nora Theys, dat de aandacht wil vestigen op vrouwen in de openbare ruimte.

Daarnaast zijn er tijdelijke werken, waarvoor het bredere publiek bij de selectie betrokken wordt, zoals de projecten voor muurschilderingen voor de tunnelmonden van Lemonnier, Jamar

en cours de création ou d'étude pour les stations Osseghem, Anneessens et Toots Thielemans.

L'espace Quartier est destiné aux jeunes artistes qui, même s'ils manquent d'expérience, méritent une place aux côtés des artistes expérimentés. Bruxelles Mobilité a confié la médiation avec les artistes, la coordination et la programmation à l'asbl Zinnema

Zinnema joue un rôle important dans l'orientation de la mise en œuvre artistique et accorde une attention particulière aux caractéristiques spécifiques de l'art public dans les transports en commun.

Nous devons offrir la plus grande liberté artistique possible, mais aussi nous concerter en temps utile. Par ailleurs, la crise sanitaire a davantage compliqué les choses, de sorte que le comité de surveillance n'a pas eu le temps d'aborder tous les sujets.

en Simonis (Vrijheidslaan en Jetselaan), uitgevoerd in 2019 en 2020.

Momenteel worden verschillende nieuwe werken met een sociale dimensie gecreëerd of overwogen, voor stations zoals Osseghem, Anneessens en Toots Thielemans, maar het zou te lang duren om die nu allemaal op te sommen.

De Quartier-ruimte is bestemd voor jonge kunstenaars, die niet noodzakelijk ervaring hebben met artistieke creatie in de openbare ruimte van het openbaar vervoer. Ook die mensen moeten een plaats krijgen, in evenwicht met de ervaren kunstenaars.

Brussel Mobiliteit heeft de bemiddeling met de kunstenaars, de coördinatie en de programmering toevertrouwd aan de vzw Zinnema, als gespecialiseerd aanspreekpunt. Overeenkomstig de procedures wordt een begeleidingscomité opgericht dat bestaat uit vertegenwoordigers van de MIVB, Brussel Mobiliteit en deskundigen op het gebied van openbare kunst.

Zinnema speelt een belangrijke rol in de begeleiding van de artistieke uitvoering, met bijzondere aandacht voor de specifieke kenmerken van publieke kunst in het openbaar vervoer. De bedoeling is dat ze elke tentoonstelling ten minste tweeënhalve maand vóór de opening goedkeurt.

In het concrete geval waarover u sprak, kwam er veel overleg aan te pas voor het kunstwerk kon worden tentoongesteld, maar dat is uiteindelijk wel gebeurd. Op vraag van het begeleidingscomité werden er begeleidende teksten toegevoegd.

De les die ik daaruit trek, is dat we zo veel mogelijke artistieke vrijheid moeten bieden, maar ook dat we op tijd moeten overleggen. Er was heel weinig tijd tussen het voorstel van de collectie en de vernissage. Bovendien heeft de coronacrisis alles nog eens extra bemoeilijkt. Dat had tot gevolg dat het begeleidingscomité onvoldoende de tijd kreeg om alles te bespreken. Dat moet beter kunnen.

(verder in het Frans)

Ik zal de suggesties over poëzie in de metro doorgeven aan de MIVB, die net zoals ik veel belang hecht aan artistieke expressie in de openbare ruimte.

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- Ik ben blij dat ik zo'n uitgebreid en volledig antwoord op mijn vragen heb gekregen. Dat gebeurt tot mijn grote frustratie veel minder vaak dan ik zou verwachten. Ik vond dit een schoolvoorbeeld van een antwoord waarbij de vraagsteller ernstig wordt genomen. Ik ben dankzij uw antwoord dan ook veel wijzer geworden. Ik noteer dat artistieke vrijheid voorop staat, maar dat ook de nodige tijd wordt besteed aan overleg. Dat zijn zaken waarmee we aan de slag kunnen.

²¹¹⁵ *(poursuivant en français)*

Des propositions ont été formulées, relatives à la présence de la poésie dans le métro. Ce sont de bonnes suggestions et je les transmettrai à la STIB afin qu'elle puisse les étudier. La STIB, comme moi, tient beaucoup à la possibilité d'intégrer l'expression artistique dans l'espace public.

²¹¹⁷ **Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a)** *(en néerlandais).*- *Je me réjouis vraiment d'avoir reçu une réponse aussi complète. Je constate que la liberté artistique est primordiale, mais que l'on consacre aussi du temps à la concertation.*

Je me réjouis aussi d'apprendre que de nombreux projets sont prévus. Je remercie Mme Parmentier et M. Verstraete, qui vous incitent à travailler davantage avec les artistes.

2119 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- J'apprécie vraiment qu'il soit possible de mettre l'art à l'honneur dans les transports en commun. Cela est bénéfique pour la STIB, les usagers et les artistes. Cela permet aussi de créer un cadre de vie plus agréable et plus apaisé.

2121 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Concernant les nombreuses œuvres d'art dans le métro - gérées par la STIB - ou en surface - gérées par Bruxelles Mobilité -, on oublie parfois de s'interroger sur le destin de ces œuvres en cas de rénovation. Par exemple, je me demande ce qu'est devenue l'œuvre d'art qui était dans la station Albert ? L'enquête publique pour le projet Toison d'Or prend-elle cette question en compte ? Que fait-on des œuvres qui ont été conçues pour un espace public ou un espace souterrain quand cet espace est transformé ?

2127 **Mme la présidente.**- Je me demandais si vous pensiez à la statue du plongeur qui se trouve sur l'avenue de la Toison d'Or, à hauteur de la rue Capitaine Crespel.

2129 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- Vos réponses me rassurent largement, notamment en ce qui concerne les procédures et le sérieux avec lequel nous envisageons la manière de soutenir l'art.

J'attends avec impatience les prochains projets, qui rendront Bruxelles encore plus belle.

2131 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La remarque de Mme Parmentier sera transférée à la commission artistique des infrastructures de déplacement. Si l'artiste est encore vivant, il est important de l'associer à la réflexion, étant donné que les œuvres d'art sont réalisées dans un certain contexte temporel et spatial et que celui-ci peut influencer la démarche de l'artiste.

Quant à la proposition de M. de Patoul au sujet de la poésie dans le métro, elle sera également relayée.

- L'incident est clos.

3105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

3105 **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,**

Ik was ook heel blij om te vernemen dat er nog veel gepland staat. Ik ben mevrouw Parmentier en de heer Verstraete heel dankbaar dat zij u aansporen om nog meer samen te werken met artiesten, aangezien zij tijdens deze coronacrisis maar moeilijk aan de bak komen.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Ik waardeer dat er in het openbaar vervoer plaats voor kunst is. Dat draagt bij aan een aangename reisomgeving en steekt de kunstenaars een hart onder de riem.*

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Wat gebeurt er met de kunstwerken die voor een bepaalde ondergrondse of bovengrondse ruimte zijn ontworpen wanneer die ruimte wordt gerenoveerd of heraangelegd? Wat is er bijvoorbeeld gebeurd met het kunstwerk in het Albertstation? Is er in het Gulden Vliesproject rekening gehouden met dat aspect?*

Mevrouw de voorzitter.- Hebt u het over het standbeeld van de duiker op de Guldenvlieslaan?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Uw antwoorden stellen mij grotendeels gerust, vooral over de procedures en over de ernst waarmee nagegaan wordt op welke manier we kunst kunnen ondersteunen.

Ik ben ook blij met het enthousiasme, zowel bij de parlementsleden als bij de minister, om op deze weg verder te gaan. Ik kijk dan ook uit naar de volgende projecten, die Brussel nog mooier zullen maken.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik zal de opmerking van mevrouw Parmentier en de suggestie van de heer de Patoul doorgeven aan de Artistieke Commissie van de Vervoersinfrastructuur. Als de kunstenaar nog leeft, moet men hem zeker betrekken bij de eventuele herbestemming van zijn werk als de openbare ruimte opnieuw wordt aangelegd.*

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

3105 **concernant "l'audit de la Cour des comptes relatif à la gestion des chantiers en voirie en Région bruxelloise".**

3107 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- La Cour des comptes a réalisé un audit de la gestion des chantiers en voirie en Région bruxelloise. Il concerne principalement Bruxelles Mobilité, la STIB, Beliris ainsi que les procédures administratives. Ce rapport révèle de nombreuses lacunes dans la gestion de Bruxelles Mobilité.

Les résultats ne sont malheureusement pas étonnants. Nous connaissons la réalité et nous attendons dès à présent des actions de votre part. Le constat est flagrant en ce qui concerne Bruxelles Mobilité. La Cour des comptes a examiné un échantillon de quatorze chantiers, dont six pour un délai total de 1.015 jours ouvrables, soit 47 mois, et quatre pour un délai total de 2.246 jours calendaires, soit 74 mois. La Cour n'a pas pu connaître le délai d'exécution initialement fixé à l'entrepreneur pour trois chantiers et le délai d'exécution réel pour un chantier.

En ce qui concerne les budgets, la Cour a été dans l'impossibilité d'établir le montant initial pour deux chantiers. Les douze chantiers restants ont été attribués pour un montant total de 86,5 millions d'euros. Le montant total des chantiers après exécution est de 119,4 millions d'euros, soit une augmentation de près de 40 %.

La gestion des chantiers en voirie par Bruxelles Mobilité ne permet d'en maîtriser ni les délais ni les coûts. Les raisons de cette situation sont une mauvaise connaissance de l'état du réseau en surface et en sous-sol, une mauvaise préparation des dossiers et de nombreuses faiblesses dans le suivi de l'exécution des chantiers. La Cour des comptes souligne aussi des erreurs dans le recours aux marchés publics et des lacunes dans la gestion administrative, ainsi qu'un manque de contrôle quotidien des chantiers.

Nous n'avons de cesse de répéter dans cette commission qu'il faut dresser de manière récurrente un état des lieux des voiries régionales en surface et en sous-sol. Par ailleurs, il convient d'établir un cadastre complet des éléments en sous-sol. L'anticipation est la clé d'une bonne gestion. La Région bruxelloise et ses administrations se doivent d'être exemplaires en la matière.

La Cour des comptes a constaté à plusieurs reprises, pour les chantiers examinés, que la procédure d'attribution du marché public de travaux n'avait pas été respectée. Quant à la coordination des chantiers, les objectifs repris dans l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique ne sont pas atteints.

3109 La Cour des comptes constate des difficultés régulières dans la coordination générale, spatiale et temporelle des chantiers. Elle recommande la création, au niveau de la Région bruxelloise, d'une banque de données officielle reprenant pour chaque poste une évaluation du coût des travaux de voirie - une fourchette de

betreffende "de audit van het Rekenhof over het beheer van de bouwplaatsen op de openbare weg in het Brussels Gewest".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- In een audit van het Rekenhof komt het beheer van bouwplaatsen op de openbare weg, zeker die van Brussel Mobiliteit, er bekaaid af. Daarom vragen we dat u dringend ingrijpt.

Van drie van de veertien onderzochte werven kon het Rekenhof de deadline en de opleveringsdatum niet achterhalen. Van twee werven was de oorspronkelijke begroting zoek. Voor de twaalf overige werven was oorspronkelijk een bedrag van 86,5 miljoen euro beschikbaar, maar achteraf bleek dat tot 119,4 miljoen euro te zijn opgelopen, bijna 40% meer dus.

Het werfbeheer van Brussel Mobiliteit maakt het onmogelijk om de deadlines af te dwingen en de kosten in bedwang te houden. Dat komt doordat de kennis van de staat van het onder- en bovengrondse wegennet ontoereikend is. Het Rekenhof wijst ook op vergissingen bij openbare aanbestedingen, tekortkomingen in de administratie en een gebrek aan dagelijkse controle.

Het Rekenhof stelde verder vast dat de toewijzingsprocedure voor openbare aanbestedingen meermaals met de voeten werd getreden. De doelstellingen in de ordonnantie van 3 mei 2018 over openbare werken zijn niet gerealiseerd.

Het Rekenhof vraagt de oprichting van een officiële gewestelijke databank met de kostprijs van alle wegenwerken om de concurrentie beter te laten spelen. Het stuurt er ook op aan de deadline als aanbestedingsvoorwaarde op te nemen.

prix conforme au marché - afin d'augmenter la concurrence entre les opérateurs économiques, de limiter les risques d'entente entre opérateurs et de responsabiliser l'adjudicataire. Elle recommande aussi que soit inclus dès que possible le critère de délai d'exécution et que celui-ci soit fixé en jours calendaires.

Ce rapport fait la lumière sur la difficulté qu'éprouve la Région bruxelloise à gérer les chantiers en voirie. Je vous ai d'ailleurs interrogée, il y a quelques mois, sur l'application Osiris censée améliorer la coordination des nombreux chantiers dans notre Région. Cependant, il apparaît que la cellule chargée de la gestion de la plate-forme Osiris est en sous-effectif et donc dans l'impossibilité de répondre aux demandes des communes dans un délai raisonnable.

Je ne remets pas en question l'outil lui-même, mais il est plus que temps de revoir les procédures, accords et autorisations, car le système actuel ne répond aucunement aux besoins des communes et des impétrants. Il est indispensable que notre Région soit plus flexible et proactive si nous voulons que les réaménagements avancent.

La STIB, quant à elle, reçoit un bon bulletin pour sa gestion des travaux sur les voies de tram en voirie. La société de transport en commun bruxelloise maîtrise les délais et les coûts, une exemplarité attribuée à la fois à une très bonne connaissance du réseau et à un suivi strict de l'exécution des chantiers.

Encore une fois, dans ce dossier, ce sont les Bruxellois qui paient l'addition sur les plans de l'économie, de la sécurité et de la mobilité. Le gouvernement bruxellois et ses administrations se doivent d'être exemplaires et de gérer en bon père de famille les chantiers qu'ils exécutent. Le rapport formule des recommandations claires et nous attendons qu'elles soient suivies dans les plus brefs délais.

Avez-vous pris connaissance du rapport de la Cour des comptes ? Quelle est votre réaction ? Avez-vous connaissance des problématiques soulevées dans ce rapport ?

Quelles pistes sont à l'étude au sein du gouvernement bruxellois et de Bruxelles Mobilité pour répondre aux recommandations de la Cour ? Quelles mesures vont-elles être mises en œuvre ?

Ne s'agit-il pas d'un constat d'échec de la récente réforme de Bruxelles Mobilité ?

Le fait d'avoir placé toutes les voiries sous autorisation de la plate-forme Osiris à cause de la situation sanitaire ne va-t-il pas à l'encontre des conclusions de l'audit ?

Uit het rapport blijkt hoe moeizaam en slecht gecoördineerd wegenwerken in het Brussels Gewest verlopen. Enkele maanden geleden stelde ik u nog een aantal vragen over Osiris, het platform dat de coördinatie van de werven moest verbeteren, maar blijkbaar kan het team niet binnen een redelijke termijn ingaan op de aanvragen die het van de gemeenten krijgt. Ik betwist het nut van Osiris niet, maar het is tijd voor nieuwe procedures.

De MIVB krijgt wel een goed rapport voor het beheer van werken aan de tramsporen. Ze respecteert de deadlines en budgetten, dankzij haar grondige kennis van het tramnet en de strikte follow-up van de werven.

Hebt u het rapport van het Rekenhof gelezen? Was u op de hoogte van de problemen? Hoe brengen de regering en Brussel Mobiliteit de aanbevelingen van het Rekenhof in de praktijk? Duidt het rapport niet op de mislukking van de recente hervorming van Brussel Mobiliteit?

Gaat het feit dat alle wegen ten gevolge van de coronacrisis bij Osiris zijn ondergebracht, niet in tegen de conclusies van de audit?

³¹¹¹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Les membres de la commission pourraient-ils recevoir une copie de cet audit ? Nous devons en tirer des leçons, notamment dans la perspective des travaux d'envergure prévus pour le métro. Qu'envisagez-vous à cette fin ? Il est inquiétant que les audits de la Cour des comptes n'aient pas plus de retentissements.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De vraag van mevrouw Czekalski is heel interessant. Ik heb naar die audit van het Rekenhof gezocht, maar ik heb die nergens gevonden. Zouden de commissieleden een kopie kunnen ontvangen van die audit? Het lijkt mij nuttig dat we er allemaal kennis van kunnen nemen. De werven zijn in Brussel immers een heel belangrijk thema. Omdat er grote werven zijn gepland voor de metro, moeten we

3111 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (*en néerlandais*):- *Je vous transmettrai une copie de l'audit lorsqu'il sera achevé. La Cour des comptes n'a remis qu'un audit provisoire à Bruxelles Mobilité, qui a réagi à certains de ses éléments.*

3115 (*poursuivant en français*)

Ce rapport de la Cour des comptes est préliminaire, et nous attendons un rapport final intégrant les remarques formulées par les entités visées. Nous pouvons néanmoins déjà apporter quelques éléments de réponse à vos questions, de manière générale. Ce n'est pas la première fois que le sujet de la plateforme Osiris est abordé. Des évaluations sont nécessaires au niveau de l'application, de l'ordonnance, de la procédure, du fonctionnement, avec des adaptations le cas échéant.

J'ai bien pris connaissance du rapport préliminaire ainsi que de la réponse conjointe et détaillée de Bruxelles Mobilité et de la commission de coordination des chantiers. Bien que l'on puisse relever certaines erreurs et manques de compréhension de la part de la Cour des comptes, cette dernière partage certains constats avec les administrations susmentionnées.

Une augmentation du nombre de contrôleurs est préconisée, ainsi que l'établissement d'outils informatiques permettant d'assurer correctement les tâches nécessaires. Les demandes concernant le développement des interfaces requises ont été transmises depuis des mois au gestionnaire informatique. Cela relève des compétences du ministre Clerfayt.

Étant donné la situation sanitaire exceptionnelle, nous avons dû déployer en urgence les mesures reprises dans l'arrêté de pouvoirs spéciaux instituant un régime exceptionnel en matière d'autorisations d'exécution de chantiers en voirie publique. Beaucoup de chantiers avaient été postposés ou retardés, tandis que de nouveaux chantiers se présentaient. Nous avons voulu répondre à cet enjeu en trouvant un équilibre et faire redémarrer ce pan de l'économie tout en évitant de bloquer la Région.

3117 Pour l'instant, nous avons constaté - mais nous attendons une évaluation en profondeur - que les mesures prises permettent de diviser par trois les délais de traitement en centralisant les éléments de décision au sein de la commission de coordination des chantiers, où nous invitons l'ensemble des administrateurs de voirie. Cette centralisation a aussi permis d'automatiser la production de la moitié environ des autorisations, tout en offrant un grand degré de souplesse. Cet outil a été prolongé. Nous devons néanmoins attendre encore un peu pour en faire une évaluation.

op tijd lessen trekken. Hoe zult u daarop antwoorden? Telkens wanneer het Rekenhof een audit uitvoert, zijn de resultaten niet zo denderend. Dat verontrust me toch enigszins.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister:- Ik wil u gerust een kopie van de audit bezorgen, maar die is nog niet afgerond. Er is een voorlopige audit verricht, waarbij het Rekenhof zijn bevindingen aan Brussel Mobiliteit heeft bezorgd. Brussel Mobiliteit heeft op een aantal elementen gereageerd. We wachten dus zelf nog op de definitieve audit. Uiteraard kan iedere audit van het Rekenhof openbaar worden gemaakt. Op dit moment kan ik u die evenwel nog niet bezorgen.

(*verder in het Frans*)

Het is niet de eerste keer dat Osiris ter sprake komt. Er is inderdaad nood aan evaluatie van die toepassing, en van de ordonnantie, de procedure en de werking.

Ik heb het voorlopige verslag en de gedetailleerde reactie van Brussel Mobiliteit en de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen gelezen. Het Rekenhof zit er soms naast, maar grotendeels komen zijn bevindingen overeen met die van de administratie.

Er wordt aangestuurd op meer controleurs en software om de taken naar behoren uit te voeren. De aanvraag voor de ontwikkeling van de interfaces is maanden geleden al naar het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) verstuurd.

De coronacrisis dwong ons tot dringende en uitzonderlijke maatregelen in verband met de toestemming voor wegenwerken. Een aantal werven had vertraging en of was uitgesteld en daar wilden we wat aan doen door ze weer op te starten, zonder evenwel de hele regio lam te leggen.

Dankzij een centralisatie van het beslissingsproces bij de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen is de doorlooptijd met twee derden afgenomen.

De grondige wijziging van de teksten is voor na de coronacrisis. Soms lijkt het alsof de problemen aan Osiris te wijten zijn, maar het kan ook liggen aan de juridische procedures die de ordonnantie oplegt. We moeten nagaan of er voldoende personeel en aangepaste informaticatools zijn en of de procedures niet te stroef zijn.

Le débat sur la pérennisation, qui passera par une modification des textes, viendra après la fin de la crise sanitaire. On imagine parfois que les problèmes sont dus à l'application Osiris, mais ils peuvent être causés par les procédures juridiques imposées par l'ordonnance. Il faudra donc en chercher les véritables causes, qu'il s'agisse d'un manque de personnel, d'un outil informatique inadéquat ou de la rigidité des procédures.

Un processus de planification des chantiers a été défini, avec une vision quinquennale. Cela a permis une meilleure anticipation des interactions entre les chantiers, ainsi qu'entre les chantiers et les événements. La communication autour des actions de coordination sera renforcée grâce à une formation dont le marché a récemment été attribué.

Consciente des avantages qu'il y a de mieux prévoir les actions à entreprendre sur terrain et d'élaborer une planification croisée, tant au niveau géographique que temporel, afin de réduire le nombre de chantiers et de nuisances, Bruxelles Mobilité a développé des programmes de gestion des actifs :

- un plan pluriannuel d'investissement (PPI) pour les voiries, en cours d'élaboration ;

- un programme pour les arbres, en voie de finalisation ;

- et un plan pour la gestion des poteaux d'éclairage et de signalisation, sur le métier.

³¹¹⁹ Une cellule a été mise en place pour la gestion et la connaissance des actifs gérés par Bruxelles Mobilité. Il s'agit de se doter d'outils de récolte de données permettant de mieux maîtriser le cycle de vie des actifs, d'intervenir au meilleur moment et au meilleur coût. Ces outils et données seront à la disposition des organes de Bruxelles Mobilité, afin d'établir la stratégie globale de gestion des actifs, et seront en permanence alimentés par les services opérationnels.

Ces demandes d'outils informatiques, introduites auprès du ministre chargé de la transition numérique depuis plusieurs mois, ne sont pas encore approuvées. Leur approbation prochaine serait une grande avancée.

En ce qui concerne l'inspection du réseau piéton, Bruxelles Mobilité va transposer la démarche concernant le réseau carrossable au traitement du réseau piéton. Des inspections régulières sont programmées pour le réseau cyclable.

Quant au réseau pluvial, Bruxelles Mobilité a rédigé un cahier des charges pour l'inspection et l'entretien du réseau d'égouttage pluvial. Cette administration utilise déjà la méthodologie de bureau de gestion de projets (project management office, PMO) afin d'assurer le suivi par projet et non par métier.

Vous me demandez si la réforme de Bruxelles Mobilité va dans le bon sens. Un audit avait été décidé lors de la législature précédente par mon prédécesseur, M. Pascal Smet. La réforme de l'ensemble de l'administration est maintenant mise en œuvre. Il

Er is een planningsproces uitgestippeld, waardoor we beter kunnen anticiperen op externe factoren die de werf beïnvloeden. Een opleiding moet tot betere communicatie over de coördinatie van de werven leiden.

Om het aantal werven en de overlast te beperken, heeft Brussel Mobiliteit programma's voor actief beheer uitgewerkt: een meerjarenplan voor de investeringen, een bomenprogramma en een verlichtings- en signalisatieprogramma.

Er werd een cel opgericht die de kennis over het wegenspatrimonium dat wordt beheerd door Brussel Mobiliteit, moet verbeteren. Er is een aanvraag voor software naar de minister van Digitale Transitie verstuurd, maar het is nog wachten op goedkeuring.

Brussel Mobiliteit gaat de inspectie benadering van het autowegennet ook toepassen op de stoepen. Er staan ook geregeld inspecties van het fietsnetwerk op stapel. Brussel Mobiliteit heeft een bestek klaar voor de inspectie en het onderhoud van de riolering.

De hervorming van Brussel Mobiliteit wordt momenteel in de praktijk gebracht, maar het is een werk van lange adem.

De aanbevelingen van het Rekenhof hebben Brussel Mobiliteit inspiratie gegeven bij de bijsturing van zijn werkmethodes.

s'agit d'un travail de longue haleine. Elle a déjà permis d'adapter l'organigramme ainsi que de renforcer la transversalité et la collaboration entre les différents services et directions.

Les recommandations issues de l'audit et les bonnes pratiques déjà mises en place ont permis aux services de Bruxelles Mobilité et aux directions de s'en inspirer et d'adapter leurs outils et méthodes de travail. Ces projets ont été déclinés dans un plan de transition adopté par le gouvernement et sont en cours de réalisation.

3121 Une banque de données du patrimoine et des équipements - nommée "asset management" - est également en cours d'élaboration, et nous attendons l'accord pour le développement de cet outil.

Le principal constat de l'audit de 2016 était le déficit de personnel à Bruxelles Mobilité. Malheureusement, cette administration manque toujours de personnel pour effectuer ses missions. Nous essayons d'engager, mais le contexte est difficile. Néanmoins, le personnel de Bruxelles Mobilité travaille beaucoup, tout en essayant de s'adapter à un nouvel organigramme, et ce travail mérite d'être applaudi de temps en temps.

L'audit n'est pas encore définitif. Dès qu'il le sera, je m'attends à un autre débat en commission.

3123 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Quand l'audit définitif sera-t-il disponible ?

Mon groupe dénonce depuis des années les éléments confirmés par l'audit préliminaire, notamment le dépassement des délais de chantier et des coûts ainsi que le manque de coordination et d'articulation au sein même et entre les chantiers. Beaucoup de manquements et de lacunes ont été constatés, tels que l'absence d'inspections régulières, un manque de connaissance de l'état du sol, une ignorance de l'état des réseaux d'égout, des problèmes dans les marchés publics, un manque de connaissance de l'historique complet des dossiers et une absence de supervision globale.

J'entends vos réponses et vos arguments. Les intentions sont bonnes, mais nous attendons des actions.

Cette situation affecte les communes, les impétrants institutionnels et non institutionnels, tels que les entrepreneurs, les petites et moyennes entreprises (PME) et les particuliers, mais aussi et surtout les Bruxellois, qui subissent ces chantiers devant leur porte. Les inconvénients, qui sont connus et inhérents à chaque situation, englobent notamment la difficulté d'accès à un domicile, à une administration ou à un commerce, ce dernier souffrant alors d'une perte de clientèle et de revenus. Il s'agit également de zones non accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Une meilleure communication, une meilleure coordination et une rapidité d'exécution des chantiers sont les éléments essentiels d'une politique visant à limiter les impacts des chantiers sur les

Er komt ook een databank met de naam 'asset management'.

De belangrijkste vaststelling uit de audit uit 2016 was het personeelstekort bij Brussel Mobiliteit. Helaas is dat nog niet verholpen. Rekruteren is moeilijk in de huidige context. Het huidige personeel verdient onze lof voor zijn harde werk.

Zodra de doorlichting definitief is, zullen we hierover in commissie debatteren.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Wanneer is de definitieve audit beschikbaar?

Al jaren stelt de MR de overschrijding van de deadlines en de kosten aan de kaak, net als het gebrek aan coördinatie en afstemming. Zo zijn er onder andere te weinig stelselmatige controles, is er een groot gebrek aan kennis van de bodem en het rioleringsnet, verlopen de openbare aanbestedingen problematisch en ontbreekt het in het algemeen aan overzicht.

Uw intenties zijn goed, maar nu is het tijd voor actie. De huidige situatie is immers hinderlijk voor de gemeenten, voor de zelfstandigen en kmo's, maar vooral ook voor alle Brusselaars met een bouwput voor de deur. Handelaars lopen klanten en dus inkomsten mis. Mensen met een verminderde mobiliteit raken soms helemaal niet ter plekke.

Om de nadelige gevolgen van werven op omwonenden en op de mobiliteit te beperken, zijn er een betere communicatie en coördinatie nodig en moet er meer vaart worden gezet achter de werven.

riverains et sur la mobilité. Nous avons un seul et même objectif, à savoir réduire les désagréments engendrés par ces chantiers. J'insiste donc sur l'importance de suivre le dossier et de mettre en place des actions concrètes.

3125 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Pouvez-vous transmettre le calendrier de l'audit à la commission ?*

Quand les travaux sur la ligne de métro entre Gare du Nord et Bordet commenceront-ils ? Il serait utile d'examiner l'audit avant d'entamer le chantier.

3127 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le calendrier de l'audit dépend de la Cour des comptes. Bruxelles Mobilité et la commission de coordination des chantiers ont communiqué leurs remarques. Je ne sais pas quand nous recevrons le rapport définitif de la Cour, mais j'imagine que le délai d'attente ne devrait plus être très long. Ce sera sans doute dans quelques semaines.

3129 (poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, la mise en service de la ligne est prévue pour 2030. Dans la mesure où des études doivent encore être réalisées et les permis délivrés, le chantier ne commencera malheureusement pas tout de suite. Les travaux en cours sur l'axe nord-sud sont compliqués et exigent déjà une coordination poussée. Les ajustements nécessaires seront normalement réalisés au cours de cette législature. Le chantier d'envergure pourra ensuite débiter à Schaarbeek.

- *L'incident est clos.*

3133 **QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

3133 **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,**

3133 **concernant "l'apprentissage de l'écoconduite en Région bruxelloise dans un contexte de ville 30".**

3135 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je ne reviendrai pas sur le dispositif de ville 30 proprement dit, que mon groupe soutient. Par contre, il faut que nous poursuivions notre réflexion sur ses volets d'accompagnement, d'objectivation et d'évaluation. C'est d'ailleurs dans ce cadre que M. Loewenstein avait évoqué les

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mevrouw de minister, welk tijdsschema stelt u voorop voor de audit? Kan die aan onze commissie worden bezorgd?

Ik heb nog een bijkomende vraag over de metrowerken tussen Noord en Bordet, waar onder meer de stations Colignon en Linde liggen. Wanneer zou er met de eerste werken op die lijn worden gestart? Het zou nuttig zijn om eerst de audit te zien en dan pas de grote werven aan te vatten.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het tijdsschema hangt af van het Rekenhof. Brussel Mobiliteit en de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen hebben hun bedenkingen al geformuleerd. Ik verwacht binnen enkele weken het definitieve rapport van het Rekenhof.*

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, u vraagt nogmaals naar de planning van de werven. Ik heb al geantwoord dat daar veel komt bij kijken: vergunningen, studies en dergelijke. De start van de werken is dus helaas niet voor meteen. De indienstneming van de lijn is gepland voor 2030. De timing zal overigens verschillen van station tot station. Nu zijn we bezig op de noord-zuidas. Die werken zijn gecompliceerd en vergen al een doorgedreven coördinatie. Ik ga ervan uit dat we de nodige bijsturingen, zoals bijvoorbeeld het zoeken naar extra medewerkers, het aanpassen van de ordonnantie, het bijsturen van de informatica, eventuele interne aanpassingen binnen Brussel Mobiliteit, nog tijdens deze regeerperiode rond kunnen krijgen. Dat is dus vóór we aan de grote werken zullen beginnen in Schaarbeek. Ik zal niet ontkennen dat die werken zeer ingrijpend zullen zijn en dus een grote impact zullen hebben op de buurt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "het aanleren van ecologisch rijden in het Brussels Gewest in een stad 30".

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *De DéFI-fractie steunt het project stad 30, maar vindt ook dat we moeten nadenken over de begeleiding, objectivering en evaluatie.*

conséquences d'une telle mesure sur la pollution atmosphérique, à l'occasion d'une question d'actualité.

Un tel changement suscite des interrogations parmi de nombreux automobilistes qui craignent ne pas pouvoir respecter cette limitation de vitesse. Il n'est en effet pas inné de rouler à 30 km/h. Compte tenu de la pandémie et du contexte économique détérioré, il est nécessaire d'accompagner les citoyens dans cette mesure pour qu'ils puissent modifier leurs habitudes de déplacement.

L'écoconduite est un concept fortement promu sur l'internet. Elle est définie par le gouvernement français comme un comportement de conduite citoyenne permettant de réduire sa consommation de carburant, limitant ainsi les émissions de gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique, et de diminuer le risque d'accident. Il s'agit d'une conduite intelligente qui combine optimisation du chargement du véhicule, contrôle régulier de la pression des pneus, conduite souple, etc.

Cette conduite citoyenne plus écologique et, sans doute, plus avantageuse sur le plan économique n'est pas innée. Elle doit être apprise et pratiquée. Or, notamment sur les réseaux sociaux, nombreux sont nos concitoyens qui contestent les retombées environnementales ou économiques positives d'un tel mode de conduite. Il faudrait donc mieux les accompagner dans cette direction. Dans le contexte de la ville 30, et si nous souhaitons laisser aux Bruxellois le choix d'utiliser leur voiture, la question de l'apprentissage de l'écoconduite se pose.

Je suggère que les conductrices et conducteurs qui le souhaitent bénéficient d'une information et d'une formation à l'écoconduite en ville 30. Je suppose qu'un tel changement doit être accompagné et j'ai bien conscience que tel est déjà le cas, mais la question de l'écoconduite mérite une attention particulière.

³¹³⁷ Des campagnes de sensibilisation aux contraintes de la ville 30 pour les automobilistes sont-elles prévues en Région bruxelloise ?

Des formations théoriques et pratiques à l'écoconduite destinées aux conducteurs souhaitant respecter la ville 30, et portant sur les aspects écologiques et financiers, seront-elles organisées ? Quel en sera le contenu ? Seront-elles gratuites ? Par quels canaux seront-elles dispensées ?

³¹³⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La sensibilisation est un des volets participant au succès de la ville 30. Nous considérons qu'il est important d'informer sur la nature, les objectifs et les raisons des changements, mais aussi d'accompagner les Bruxellois à cet égard.

Par exemple, nous avons envoyé à tous les Bruxellois un dépliant pour expliquer les changements et les lieux concernés à l'aide d'une carte très claire. Nous avons aussi réalisé une campagne d'affichage. J'en ai parlé la semaine passée.

Deze ingrijpende wijziging roept heel wat vragen op bij de automobilisten, die bang zijn om de snelheidslimiet te overschrijden. Wij moeten hen helpen om hun gewoonten aan te passen.

Ecodriving of ecorijden is een concept dat sterk op internet wordt gepromoot. De Franse regering omschrijft het als een manier van verantwoord rijden die niet alleen het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen vermindert, maar ook het risico op ongevallen. Het gaat om een soepele rijstijl in combinatie met een regelmatige controle van de bandendruk en een optimale belasting van de wagen.

In de context van de stad 30 is ecorijden zeker een aspect dat meer aandacht verdient, vooral als we de Brusselaars de keuze willen laten om hun auto te blijven gebruiken.

Ecorijden is geen aangeboren vaardigheid, maar moet worden aangeleerd.

Zijn er bewustmakingscampagnes over de regels van de stad 30 gepland?

Zullen er theoretische lessen en praktijkopleidingen ecorijden worden georganiseerd? Wat zal de inhoud van die opleidingen zijn? Zullen ze gratis worden aangeboden? Via welke kanalen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Bewustmaking is enorm belangrijk voor het welslagen van de stad 30. Wij moeten de Brusselaars niet alleen goed informeren over de aard, de doelstellingen en de redenen van de wijzigingen, maar ze ook helpen om hun gewoonten aan te passen.*

Alle Brusselaars hebben een folder in de bus gekregen waarin de wijzigingen worden uitgelegd aan de hand van een overzichtelijke kaart. Daarnaast hebben we de informatie via affiches meegedeeld.

Nous communiquons d'abord sur les changements d'un point de vue pratique, puis nous mettons en place une communication positive sur les bénéfices de ces mesures. L'objectif principal est d'améliorer la sécurité routière. Je ne dois pas vous rappeler que nous sauverons des vies avec ces mesures et que leur mise en place dans d'autres villes a permis une diminution des accidents, et notamment des accidents graves ou mortels.

En outre, la ville 30 permet une diminution de la distance de freinage - qui passe, sur sol sec, de 26 m à 50 km/h à 13 m à 30 km/h -, un élément très important dans la prévention des accidents. Nous communiquons également sur les autres bénéfices, comme l'amélioration de la qualité de vie, avec la diminution du bruit ou l'augmentation du confort en marchant ou à vélo.

Vous faites un lien entre les contraintes de la ville 30 et la pollution de l'air. Je souhaite souligner que, pour l'instant, il n'existe pas de preuve que la ville 30 augmente la pollution de l'air, au contraire ! Des études réalisées à Berlin ont montré que la pollution de l'air avait diminué dans des rues passées de 50 à 30 km/h.

Nous prévoyons le même impact. J'ai expliqué la semaine passée comment nous allions mesurer cet impact en Région bruxelloise, quand j'ai répondu à une question de M. Loewenstein. Pour l'instant, nous sommes convaincus des bénéfices de ces mesures pour la Région. Nous demandons aux automobilistes de rouler un peu moins vite dans les quartiers habités pour faire en sorte que nous profitons tous d'une ville plus agréable et plus sûre.

³¹⁴¹ L'écoconduite, qui fait maintenant partie de l'apprentissage de la conduite, consiste en un pilotage souple avec le maintien d'une vitesse stable, en évitant autant que possible les accélérations et les freinages. Le principal avantage de la zone 30 est qu'un tel dispositif incite à l'écoconduite. La vitesse moyenne à Bruxelles tourne autour des 17 km/h et on constate des freinages et des accélérations avant et après les carrefours. La zone 30 permet davantage de souplesse et de continuité.

Les zones 30 concernaient déjà 65 % des voiries communales. Les Bruxellois y sont donc habitués et respectent déjà cette limitation de vitesse. Désormais, 85 % des voiries sont en zone 30 et le système a été rendu plus lisible. J'imagine que tout le monde sait rouler à 30 km/h. Aucun cours gratuit n'est spécifiquement prévu en la matière, puisque l'écoconduite est intégrée à la formation donnée par les auto-écoles. Chacun y apprend comment rouler dans la zone 30 et sur l'autoroute.

³¹⁴³ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je vous rejoins sur les bénéfices de la zone 30, déjà évoqués par le passé, ainsi que sur l'évaluation.

Je ne sais pas si cela est encore possible, mais j'ai appris à conduire sans passer par une école. C'est nettement moins coûteux, mais cela veut dire que certains ne reçoivent peut-être pas de formation à l'écoconduite.

We communiceren eerst over de praktische wijzigingen, maar zullen nadien ook de positieve effecten van de maatregel benadrukken. Het hoofdoel is het verbeteren van de verkeersveiligheid. In andere steden zijn de ernstige en dodelijke ongevallen gedaald door de maatregel. Dat komt vooral omdat de remafstand bij 30 km/u slechts 13 m bedraagt, tegenover 26 m bij 50 km/u.

Een ander voordeel is de verbetering van de levenskwaliteit dankzij de vermindering van de geluidsoverlast en de verbetering van het wandel- en fietscomfort.

Er is geen bewijs dat de stad 30 de luchtvervuiling vergroot. Integendeel: studies in Berlijn hebben aangetoond dat de luchtvervuiling gedaald is in straten waar de snelheidslimiet werd verlaagd van 50 naar 30 km/u. Wij verwachten dezelfde impact. Ik heb vorige week uitgelegd hoe wij die zullen meten.

Er zijn geen gratis opleidingen gepland, aangezien ecorijden deel uitmaakt van de rijopleiding. Het gaat om een soepele manier van rijden waarbij zo veel mogelijk wordt vermeden om te versnellen en te remmen.

Het grootste voordeel van de stad 30 is dat ze aanzet tot ecorijden. De gemiddelde snelheid in Brussel bedraagt 17 km/u. Voor de invoering van de stad 30 was 65% van de gemeentewegen al zone 30. De Brusselaars waren het dus al gewoon om die snelheidslimiet te respecteren. Vandaag is 85% van de wegen zone 30 en is het systeem veel duidelijker.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Wie zonder rijtschool leert autorijden, leert niet ecorijden.*

In een zone 30 rijd je het best in derde versnelling. Dat is zuiniger en minder vervuילend. Minder beslagen automobilisten zullen misschien de neiging hebben om in tweede te blijven. Een voorlichtingscampagne zou dan ook geen slecht idee zijn.

On peut rouler en zone 30 en deuxième vitesse, mais aussi passer la troisième, moins polluante et plus économique. Toutefois, c'est un peu limite et des conducteurs moins à l'aise auront tendance à rester en deuxième. Une réflexion et une sensibilisation seraient peut-être utiles dans ce domaine.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*