



**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 9 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 9 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](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://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](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

## SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Sadik Köksal	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 "la qualité de vie des piétons et l'état des trottoirs dans la Région bruxelloise".	
Discussion – Orateurs :	
M. Sadik Köksal (DéFI)	
M. Ibrahim Dönmez (PS)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de Mme Leila Agic	10
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "les dérogations octroyées aux dispositions de la zone 30 régionale pour les véhicules d'urgence et de services impérieux".	
Question orale jointe de Mme Isabelle Emmery,	10
concernant "les dérogations à la zone 30 pour des transports logistiques de poches de sang".	
Question orale de M. Youssef Handichi	12

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Sadik Köksal	1
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de levenskwaliteit van de voetgangers en de staat van de voetpaden in het Brussels Gewest".	
Besreking – Sprekers:	
De heer Sadik Köksal (DéFI)	
De heer Ibrahim Dönmez (PS)	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	10
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de afwijkingen van de bepalingen van de zone 30 die toegestaan worden aan de hulpverleningsvoertuigen en de prioritaire voertuigen met een dringende opdracht".	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Emmery,	10
betreffende "de afwijkingen van de zone 30 voor logistiek transport van bloedzakken".	
Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi	12

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "le tarif des tickets Jump+ et MTB+".

Question orale de M. David Weytsman

15

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

betreffende "het tarief van de tickets Jump+ en MTB+".

Mondelinge vraag van de heer David 15 Weytsman

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 "la mise à jour du plan pluriannuel d'investissements de la STIB".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

16

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

betreffende "de bijwerking van het meerjareninvesteringsplan van de MIVB".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne- 16 Charlotte d'Ursel

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'utilisation des transports en commun avec son vélo".

Question orale de M. David Weytsman

20

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

betreffende "het gebruik van het openbaar vervoer met de fiets".

Mondelinge vraag van de heer David 20 Weytsman

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'état des lieux des actions pour réaménager les points noirs de la mobilité (ZACA)".

Question orale de Mme Nicole Bomele Nketo

23

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

betreffende "de stand van zaken van de initiatieven voor de herinrichting van de zwarte punten van de mobiliteit (de ongevalsgevoelige zones ZACA)".

Mondelinge vraag van mevrouw Nicole 23 Bomele Nketo

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 "les bus et les arrêts à la demande après 22 heures en Région bruxelloise".		betreffende "de bussen en de haltes op aanvraag na 22 uur in het Brussels Gewest".
Question orale de Mme Nicole Bomele Nketo	26	Mondelinge vraag van mevrouw Nicole Bomele Nketo
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,
et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations européennes et internationales, du commerce extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,		en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,
concernant "les toilettes publiques à Bruxelles".		betreffende "de openbare toiletten in Brussel".
Question orale de M. Jonathan de Patoul	28	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 "le suivi du réaménagement du boulevard Auguste Reyers".		betreffende "de opvolging van de heraanleg van de Auguste Reyerslaan".
Question orale de M. Marc Loewenstein	31	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant "la communication visuelle sur les sites web de la STIB et de Bruxelles Mobilité".		betreffende "de visuele communicatie op de websites van de MIVB en Brussel Mobiliteit".
Question orale de M. Jonathan de Patoul	35	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 "les résultats de l'étude de Vias Institute sur la manière dont les usagers de la		betreffende "de resultaten van het onderzoek van het Vias Institute over de wijze waarop de

route perçoivent le trafic depuis le début de la crise sanitaire".		weggebruikers het verkeer percipiëren sinds het begin van de gezondheidscrisis".	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	39	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	39
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 "une subvention pour le Citizen Bike Garden".		betreffende "een subsidie voor de 'Citizen Bike Garden' ".	
Question orale jointe de M. Jonathan de Patoul,	39	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul,	39
concernant "le projet Bruxelles en vacances".		betreffende "het project 'Brussel met vakantie' ".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	43	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	43
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 "les 'fietsknooppunten' ".		betreffende "de fietsknooppunten".	
Question orale de M. Jamal Ikazban	47	Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	47
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 "la consommation de gaz hilarant avant de prendre le volant".		betreffende "het gebruik van lachgas voor men achter het stuur kruipt".	

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

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

1107 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. SADIK KÖKSAL**  
1107 **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,**

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**  
**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de**  
**Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,**  
**Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1107 **concernant "la qualité de vie des piétons et l'état des trottoirs**  
**dans la Région bruxelloise".**

**betreffende "de levenskwaliteit van de voetgangers en de**  
**staat van de voetpaden in het Brussels Gewest".**

1109 **M. Sadik Köksal (DéFI).**- Je vous interrogeais, il y a presque un an jour pour jour, sur la qualité de vie des piétons et l'état des trottoirs dans la Région bruxelloise. Depuis ce mois de janvier 2020, une série d'événements ont eu lieu qui ont considérablement affecté la mobilité bruxelloise, puisque le télétravail a été instauré en raison de la pandémie, la ville 30 est entrée en vigueur au début de cette année et, enfin, des pistes cyclables supplémentaires ont été temporairement établies dans notre Région.

**De heer Sadik Köksal (DéFI) (in het Frans).**- *Het voorbije jaar hebben heel wat aspecten een invloed gehad op de mobiliteit in Brussel: door de pandemie moeten veel mensen telewerken, Brussel werd volledig zone 30 en er zijn extra fietspaden aangelegd.*

*De levenskwaliteit van voetgangers is uiterst belangrijk. Hun recht op veilige verplaatsingen beïnvloedt alle andere mobiliteitsaspecten. In Brussel is er op dat vlak nog veel werk: in 2019 waren in het gewest 1.062 voetgangers betrokken bij een ongeval. In het plan Good Move staat dat voetgangers oververtegenwoordigd zijn onder de zwaargewonde en overleden slachtoffers.*

*In oktober zei u nog dat het gewest niet alleen in fietspaden en fietsers investeert, maar in alle verplaatsingsvormen.*

La question du bien-être et de la qualité de vie des piétons est centrale. Chacun d'entre nous est, avant tout, un piéton. Et le droit à pouvoir se déplacer en sécurité dans la ville conditionne sans doute tous les autres aspects de la mobilité. Il reste beaucoup à faire en la matière, étant donné qu'en 2019, sauf erreur de ma part, 1.062 piétons ont été victimes d'accidents dans la Région bruxelloise. Pour rappel, Good Move précise que les piétons sont surreprésentés parmi les victimes gravement ou mortellement blessées dans notre Région. Je suis d'ailleurs curieux de connaître l'état de ces chiffres pour l'année 2020.

En ce début d'année 2021, j'aimerais donc revenir sur la vaste question de la qualité de vie des piétons dans la Région bruxelloise. Lorsque vous avez été interrogée en octobre dernier par un de mes collègues au sujet des politiques générales en faveur des piétons, vous aviez déclaré : "La presse parle beaucoup plus des pistes cyclables, mais ce n'est pas la seule action que nous menons. Nous investissons dans l'amélioration de la circulation des piétons, dans les transports en commun, dans l'entretien des voiries, dans le Park and Ride (P+R). Tous les moyens de transport sont pris en considération dans notre politique." Il est important que tout le monde comprenne que ses besoins sont entendus et que chacun bénéficie de votre dynamisme.

1111 Confirmez-vous que les dernières données disponibles sur le site de Bruxelles Mobilité en matière d'accidents de la circulation n'ont pas été mises à jour depuis plusieurs années ? Dans l'affirmative, pourquoi ces données en ligne, provenant de Statbel, ne sont-elles pas mises à jour, alors que les données de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA) semblent plus précises ?

*Klopt het dat de gegevens over verkeersongevallen op de website van Brussel Mobiliteit al jaren niet meer zijn bijgewerkt? Hoe komt dat?*

*Hebt u cijfergegevens over de ongevallen in 2020 in Brussel waarbij voetgangers betrokken waren? Kunt u ons die bezorgen? Beschikt u over gegevens per gemeente?*

Avez-vous des chiffres concernant les accidents impliquant des piétons dans la Région bruxelloise en 2020 ? Si oui, pouvez-vous

*Zijn er gemeenten die voor 2021 gewestsubsidies hebben aangevraagd voor de heraanleg van voetpaden? Welke gemeenten ontvingen het gevraagde budget niet? Waarom*

les présenter aux membres de la commission ? Disposez-vous de ces informations par commune ?

En 2020, des communes bruxelloises ont-elles introduit pour 2021 des demandes de subsides à la Région bruxelloise pour réaliser des travaux de réaménagement de leurs trottoirs ? Parmi ces communes, quelles sont celles qui n'ont pas reçu le budget demandé ? Pour quelles raisons ? Quels sont les résultats tangibles pour les communes bénéficiaires ?

Un plan d'entretien des trottoirs et des voiries régionales, avec comme priorité absolue la remise en état des trottoirs les plus dégradés, devait être établi pour le début de l'année 2020 - soit il y a plus d'un an - par la Région bruxelloise. Un collègue vous a interrogé à ce sujet en octobre dernier et n'a pas reçu de réponse. Quelles suites ont-elles été données à ce projet ?

En novembre 2019, une charte sur les revêtements piétons en Région bruxelloise a été adoptée par le gouvernement bruxellois. Celle-ci prévoit qu'à la demande de Bruxelles Mobilité, tout nouveau revêtement piéton doit atteindre un niveau de confort, de planéité et d'adhérence mesurable à l'aide d'une chaise d'auscultation conçue par le Centre de recherches routières (CRR). Cette chaise d'auscultation a-t-elle été utilisée dans chacune des dix-neuf communes ? Avec quels résultats ?

<sup>1113</sup> La charte a-t-elle été promue auprès de toutes ces communes, de la STIB et de Beliris, afin qu'elle soit connue et respectée ?

En ce qui concerne le confort des piétons en Région bruxelloise et le stationnement sauvage de trottinettes et de vélos partagés, où en êtes-vous dans les contacts établis avec les opérateurs pour enrayer ce fléau ? Le 23 juin 2020, vous avez déclaré que votre administration avait reçu de nouvelles plaintes liées à l'encombrement des trottoirs par des vélos en libre partage, de la part d'associations défendant les droits des personnes à mobilité réduite (PMR) et leur accès à l'espace public. Vous vous étiez engagée à prendre en charge rapidement cette problématique en évoquant des pistes de solution. Où en êtes-vous à ce sujet ?

En ce qui concerne le plan Good Move et les magistrales piétonnes, vous avez déclaré que l'inventaire des dix magistrales piétonnes et des tronçons piétons "+" avait été réalisé en 2020, reprenant également les tronçons nécessitant une rénovation complète ainsi que les axes pour lesquels aucun aménagement n'est prévu à court ou moyen terme. Vous avez également précisé qu'un calendrier des travaux allait être établi pour les deux ans à venir. D'ici 2025, l'objectif fixé est-il toujours de réaliser 30 % des magistrales, comme prévu dans la fiche d'action B.3 du plan Good Move ? Où en est la réalisation de ces magistrales piétonnes ?

Toujours concernant ces magistrales piétonnes, la fiche B.3 de Good Move comporte dans ses indicateurs et objectifs un point Évolution des comptages piétons. Quel est cet indicateur ? Vous avez déclaré le 13 octobre dernier, devant cette commission, que Bruxelles Mobilité ne disposait pas de dispositifs de comptage des piétons actifs et que ce comptage était moins aisé à réaliser

*niet? Wat zijn de resultaten in de gemeenten die een subsidie ontvingen?*

*Het Brussels Gewest moest tegen begin 2020 een onderhoudsplan voor voetpaden en gewestwegen hebben. Is dat plan er?*

*In een in 2019 door de regering goedgekeurd handvest staat dat op vraag van Brussel Mobiliteit elke nieuwe verharding van een voetpad een meetbaar niveau qua comfort, vlakheid en gladheid moet halen. Werd de daarvoor vereiste meetstoel in alle gemeenten gebruikt? Met welk resultaat?*

*Leven de gemeenten, de MIVB en Beliris dat handvest na?*

*Op 23 juni 2020 zei u dat u opnieuw klachten had ontvangen over hinderlijk geparkeerde deelsteps en -fietsen. U wilde dat probleem snel aanpakken. Hoever staat het overleg met de operatoren?*

*Er zou in 2020 een overzicht zijn opgesteld van de tien voetgangersboulevards en de voetgangersnetwerken Plus, met aanduidingen voor welke delen renovatie nodig is en waar op korte of middellange termijn geen werken zijn gepland. U zou ook binnen de twee jaar een kalender van de werkzaamheden laten opstellen. Wilt u tegen 2025 klaar zijn met 30% van de voetgangersboulevards, zoals in Good Move is opgenomen? Hoever staat de uitvoering?*

*Voorts is er in Good Move onder de indicatoren een punt 'Evolutie van de tellingen van het aantal voetgangers' opgenomen. Wat houdt die indicator in? Op 13 oktober 2020 verklaarde u dat Brussel Mobiliteit niet over de geschikte instrumenten beschikte om voetgangers te tellen. Hoe worden die tellingen dan uitgevoerd?*



que pour les véhicules à roues. Comment ces comptages sont-ils dès lors réalisés actuellement ?

1115 Pour terminer, lors de nos échanges en réunion de cette commission le 14 janvier 2020, je proposais qu'à terme, les problèmes signalés sur l'application Fix My Street, qui donnent actuellement lieu à des interventions très ciblées, soient l'occasion de vérifier s'il n'y avait pas, dans un rayon de 50 mètres, d'autres problèmes qui pourraient être résolus directement. Cette proposition a-t-elle été discutée au sein de Bruxelles Mobilité et du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) ?

1117 (M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

1121 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Mon groupe est intervenu à plusieurs reprises en faveur de l'amélioration de la sécurité des piétons, notamment à travers la mise en conformité de l'espace public avec les prescriptions élémentaires du Code de la route. Celui-ci interdit, d'une part, le stationnement de tout véhicule pouvant masquer la visibilité d'un piéton à moins de cinq mètres d'une traversée piétonne et d'autre part, tout panneau publicitaire lumineux à proximité des carrefours et traversées piétonnes.

L'aménagement des voiries communales et régionales présente actuellement de nombreuses infractions à ces prescriptions. Pour rappel, la question concernant les panneaux publicitaires LED avait déjà été soulevée en commission du développement territorial. La nécessité d'agir pour garantir la sécurité routière y avait suscité une certaine unanimité.

Malgré cela, nous ne constatons aucune amélioration, l'immobilisme se poursuit. En vue de favoriser le stationnement sécurisé des vélos et la sécurité des cyclistes, mon groupe avait également demandé qu'un nombre significatif d'arceaux et zones de dépôt soient aménagés sur des zones de recul imposées par la loi, en amont des traversées piétonnes.

Quelles sont les initiatives prises par vos services et votre cabinet en vue de rendre l'aménagement des traversées piétonnes des voiries communales et régionales conformes à la loi ?

Quelles sont les initiatives prises pour lutter contre l'emplacement illégal et dangereux des panneaux publicitaires LED ?

Un plan de mise en conformité de l'espace public est-il lancé sur les deux points précités ?

Qu'en est-il des objectifs d'aménagement des zones de dépôt et d'arceaux pour vélos ? Un plan d'investissement spécifique a-t-il été arrêté ?

1123 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je remercie mon collègue d'avoir remis la question des politiques en faveur des déplacements à pied et de la sécurité des piétons à l'ordre du jour

*Een tijdje geleden stelde ik voor om op basis van de meldingen in Fix My Street na te gaan of er in een straal van 50 m rond een gemeld probleem nog andere, snel op te lossen problemen voorkomen. Is die mogelijkheid binnen het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) besproken?*

*(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *De PS sprak zich al meermaals uit voor een meer veilige openbare ruimte voor voetgangers door die af te stemmen op de Wegcode. Daarin staat bijvoorbeeld dat het verboden is om op minder dan vijf meter van een oversteekplaats te parkeren.*

*Lichtgevende reclameborden zijn in de omgeving van kruispunten niet toegelaten. Nagenoeg iedereen is het er dan ook over eens dat het probleem met de led-reclamepanelen dringend moet worden aangepakt.*

*Voorts vroeg de PS om fietsbogen te plaatsen bij oversteekplaatsen.*

*Er gebeurt echter niets. Wat ondernam u om de inrichting van de oversteekplaatsen in overeenstemming te brengen met de wettelijke voorschriften?*

*Hoe bestrijdt u de illegale, gevaarlijke plaatsing van led-reclamepanelen?*

*Hebt u een plan om de openbare ruimte aan de wetgeving aan te passen?*

*Is er een investeringsplan voor fietsbogen aan de oversteekplaatsen?*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *De invoering van de stad 30 op 1 januari 2021 en de bijhorende budgetten zijn een goede zaak. De snelheidsbeperking zorgt immers voor meer veiligheid voor voetgangers en doet*

de cette commission. Je vous avais également interrogée à ce sujet en octobre dernier.

Nous pouvons nous féliciter de la mise en œuvre, ce 1er janvier, de la ville 30 ainsi que des budgets conséquents qui ont été libérés à cet effet pour l'année 2021. La ville 30 apporte aux piétons plus de sécurité en réduisant le risque et la gravité des accidents, ainsi que plus de confort en diminuant le bruit et le stress liés au trafic.

Les études réalisées à la suite à l'instauration progressive des premières mailles apaisées du plan Good Move sont très encourageantes. Cependant, le travail qui reste à effectuer pour rendre les déplacements plus confortables et sécurisés reste énorme.

J'ai les mêmes questions que mes collègues, en particulier au sujet de l'avancement et la programmation du réaménagement du réseau piéton plus et des magistrales piétonnes.

Quant aux revêtements des cheminements piétons, j'ai des questions supplémentaires. Sur le site de Bruxelles Mobilité, il est indiqué que le revêtement des nouveaux aménagements piétons doit répondre à des niveaux de qualité d'usage fixés réglementairement dans le cadre de Good Move, avec un niveau de confort minimum.

Cette exigence est-elle systématiquement vérifiée lors de la réfection et du réaménagement des espaces publics ? De quelle manière cette vérification est-elle opérée et par qui ? Utilise-t-on la chaise mesureuse du CRR pour ce faire ? Cette vérification de la conformité intervient-elle avant la réception des chantiers ? Quels sont les moyens d'action de la Région quand les revêtements s'avèrent non conformes ?

Mon autre question concerne plutôt le secrétaire d'État M. Smet, mais peut-être pouvez-vous y répondre. Dans quelle mesure urban.brussels, qui est chargée de délivrer les permis d'urbanisme, tient-elle compte de cette charte des revêtements pour piétons dans son analyse des permis ? Avez-vous remarqué une évolution positive de la prise en compte du confort des piétons dans les revêtements autorisés dans les permis ?

<sup>1125</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je remercie moi aussi mon collègue pour sa demande d'explications, qui nous permettra de faire le point sur les avancées réalisées à destination des piétons.

Good Move prévoit le développement d'une étude-action sur les publics fragilisés. Celle-ci a-t-elle été réalisée ? Pouvez-vous me communiquer ses conclusions ?

Quel est votre plan d'action pour encourager la marche en 2021 ? Avez-vous réalisé l'audit des aménagements existants sur les itinéraires des futures magistrales ? Avez-vous initié l'appel à projets visant à développer ce concept de magistrale piétonne ?

*bovendien het lawaai en de stress die het verkeer veroorzaakt, afnemen.*

*De resultaten van de eerste verkeersluwe mazen zijn bovendien bemoedigend, maar er is nog veel werk om verplaatsingen veiliger te maken.*

*Op de website van Brussel Mobiliteit staat te lezen dat de verharding van nieuwe voetpaden een bepaald kwaliteitsniveau moet halen. Wordt dat systematisch gecontroleerd? Hoe en door wie gebeurt die controle? Wordt de meetstoel gebruikt? Wordt de kwaliteit gecontroleerd voor de oplevering van de werven? Wat kan het gewest ondernemen als de verharding niet voldoet?*

*In welke mate houdt urban.brussels rekening met het handvest bij het toekennen van stedenbouwkundige vergunningen? Zijn de verhardingen waarvoor een vergunning wordt toegekend, comfortabeler geworden?*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *In Good Move staat dat er een studie komt naar acties voor kwetsbare groepen. Is die uitgevoerd? Wat zijn de conclusies?*

*Hoe wilt u de Brusselaar stimuleren om zich in 2021 meer te voet te verplaatsen? Liet u een audit uitvoeren over de bestaande aanleg van de toekomstige wandelboulevards? Startte u de projectoproep voor het ontwerp van de wandelboulevards?*

*Bent u klaar met Be Running?*

*Uiteraard moet de veiligheid voor voetgangers voorrang krijgen, in het bijzonder in ongevalgevoelige zones. Hoeveel ongevallen met voetgangers waren er in dergelijke zones? Hoelang zal het*

Avez-vous finalisé le projet de plan Be Running ? Quand sera-t-il efficient ?

La sécurité des piétons doit évidemment constituer une priorité, en particulier dans les zones à concentration d'accidents (ZACA). Combien d'accidents impliquant un piéton ont-ils eu lieu dans ces zones ? Parmi les quinze accidents analysés dans la ZACA de l'avenue Fonsny, pas moins de treize impliquaient des piétons qui traversaient. Combien de temps faudra-t-il attendre pour que cette problématique soit enfin résolue ?

Portant, des solutions existent : prévoir une zone d'attente suffisante en cas de traversée d'un site spécial franchissable - rails de tram, par exemple - pour que les piétons puissent y patienter, y compris en chaise roulante, avec un vélo ou une valise ; assurer des marquages corrects et entretenus ; garantir un éclairage adéquat. Quelles actions avez-vous entreprises à cet égard ?

<sup>1127</sup> Vis-à-vis des utilisateurs de chaise roulante, vous savez qu'un décrochement de hauteur à plus de deux centimètres pose véritablement problème. De quelle manière abordez-vous le contrôle de ces dispositifs afin d'en faciliter l'accès dans les espaces publics ?

Concernant les feux de signalisation, nous vous demandons depuis longtemps la mise en œuvre de feux à décompte numérique. Un projet a été réalisé rue du Peuple en 2011 et avait entraîné une forte baisse du nombre de piétons traversant au rouge. Combien de ces feux ont-ils été installés en 2020 ? Combien sont-ils prévus en 2021 ? Les magistrales piétonnes vont-elles permettre le placement systématique de ces dispositifs de décompte numérique ?

J'en viens aux bancs publics, qui permettent à toute une série de citoyens de s'arrêter régulièrement. De nombreux obstacles doivent être supprimés dans l'espace public. J'ai appris que l'on assistait à une diminution du nombre de bancs un peu partout en Région bruxelloise. Existerait-il un inventaire que l'on pourrait consulter à ce sujet ? Avez-vous également observé la diminution de ce type de facilités pour les piétons ?

Par ailleurs, où en est le plan piéton ? La prime piéton est vraisemblablement largement sous-utilisée par les employeurs depuis 2011. Combien de primes ont-elles été accordées en 2020 ? Avez-vous envisagé la possibilité de réformer le mécanisme de cette prime pour la rendre plus attractive ?

<sup>1129</sup> **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *Je me joins aux nombreuses questions de mes collègues sur l'état des trottoirs, en y ajoutant une sur le problème de la vitesse excessive.*

*Chaque jour, des adeptes de la mobilité douce, notamment des utilisateurs de vélos partagés, manquent d'écraser des piétons. Y a-t-il des plans ou des campagnes de sensibilisation pour s'attaquer à ce phénomène ?*

*nog duren voor die probleemzones worden aangepakt? Welke acties ondernam u al?*

*Voor rolstoelgebruikers vormt een niveauverschil van meer dan twee centimeter een probleem. Hoe controleert u of de openbare ruimte aan die groep is aangepast?*

*De MR vraagt al lang om verkeerslichten met digitale aftelling. Bij een proef in 2011 bleek dat veel minder voetgangers het rode licht negeerden. Hoeveel van die verkeerslichten zijn er in 2020 geplaatst? Hoeveel komen er in 2021 bij? Worden dergelijke verkeerslichten systematisch geplaatst bij de aanleg van de wandelboulevards?*

*Dankzij de zitbanken in de openbare ruimte kunnen burgers regelmatig rusten. Bestaat er een overzicht van de banken in het gewest? Klopt het dat ze in aantal afnemen?*

*Hoever staat het voetgangersplan? Hoeveel voetgangerspremies zijn er in 2020 aan werkgevers toegekend? Bent u van plan om de premie aantrekkelijker te maken?*

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- *Wat de staat van de voetpaden betreft, sluit ik me graag aan bij de talrijke vragen van de collega's. Een van de collega's heeft het onder andere gehad over het wildparkeren van fietsen en steps die de doorgang bemoeilijken. Ik wil het kort hebben over het wild rijden. Als we het leven van de voetgangers willen verbeteren, moet ook dat aangepakt worden.*

*Heel veel mensen kennen de regels niet. Zo mag je bijvoorbeeld niet op het voetpad met een step rijden als je snelheid hoger*

<sup>1131</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est important de prendre le temps de considérer la qualité de vie des piétons, étant donné que 37 % des déplacements dans Bruxelles se font à pied. Nous sommes tous des piétons à un moment ou un autre.

La mise à jour des données de sécurité routière est prévue. Le support de diffusion des données est en cours d'élaboration et a pour objectif de rendre les informations accessibles depuis le site de Bruxelles Mobilité. La première étape a été d'assurer l'accès de Bruxelles Mobilité aux banques de données. C'est chose faite et l'exploitation des banques de données par Bruxelles Mobilité est en cours.

Au sujet des accidents impliquant des piétons, nous avons beaucoup de chiffres, notamment relatifs au genre ou à l'âge. En résumé, de janvier à septembre 2020, on dénombre un total de 538 accidents, avec 35 blessés graves et 5 décès, ainsi que des blessés légers. Ces chiffres interpellants démontrent que nous devons agir.

En 2020, plusieurs communes, dont celles de Jette, Molenbeek, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert ont introduit une demande de subsides en faveur des infrastructures piétonnes. Seules les communes de Molenbeek et Woluwe-Saint-Pierre n'ont pas reçu les subsides demandés. La commune de Molenbeek avait reçu un avis négatif de Bruxelles Mobilité lors de la procédure de demande de permis d'urbanisme, celui-ci ayant été refusé par la commission de concertation.

<sup>1133</sup> Une fois la question du permis d'urbanisme résolue, la commune de Molenbeek pourra certainement présenter une nouvelle candidature.

Le projet de Woluwe-Saint-Pierre a été rediscuté entre administrations. Le travail d'accompagnement a été mis en place pour améliorer le projet en vue d'une éventuelle demande de subsides en 2021.

Tous les projets subventionnés en 2020 doivent aboutir à la mise en conformité des voiries, conformément au plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) et dans le respect des vade-mecum régionaux. Enfin, les budgets ont été augmentés pour les infrastructures de toute forme dans les communes.

En ce qui concerne le plan d'entretien, au premier semestre 2020, Bruxelles Mobilité a analysé l'état des trottoirs du réseau piéton plus sur les voiries régionales. Sur cette base, nous avons déterminé les tronçons nécessitant des rénovations à court, moyen et long terme. Nous avons croisé ces tronçons avec le plan pluriannuel d'investissement (PPI) espaces publics en cours

is dan die van de gemiddelde voetganger, dus meer dan 6 km/u. Dagelijks zijn er gevaarlijke situaties waarbij gebruikers van de zachte mobiliteit, zoals deelfietsen, voetgangers bijna omverrijden in bijvoorbeeld de voetgangerszone of de Elsensesteenweg. Dat moet ook aangepakt worden. Zijn er daarvoor plannen, bijvoorbeeld bewustmakingsacties?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In Brussel gebeurt 37% van de verplaatsingen te voet. De veiligheid van voetgangers verdient dan ook de nodige aandacht.*

*Brussel Mobiliteit zal de informatie over de verkeersveiligheid op zijn website bijwerken.*

*Ik beschik over uitgebreid cijfermateriaal wat ongevallen met voetgangers betreft. Van januari tot september 2020 vonden er 538 ongevallen plaats, met 35 zwaargewonden en 5 overlijdens tot gevolg, naast een aantal lichtgewonden. We moeten dus ingrijpen.*

*In 2020 vroegen verscheidene gemeenten subsidies voor voetgangersinfrastructuur aan. De gemeenten Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Pieters-Woluwe ontvingen de gevraagde subsidies niet. Voor Sint-Jans-Molenbeek was dat omdat Brussel Mobiliteit een negatief advies gaf tijdens de vergunningsprocedure.*

*Als de vergunningskwestie van de baan is, kan de gemeente een nieuwe aanvraag doen.*

*Het project in Sint-Pieters-Woluwe wordt begeleid met het oog op een subsidieaanvraag in 2021.*

*Alle projecten waarvoor in 2020 subsidies werden toegekend, moeten straten opleveren die beantwoorden aan het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE).*

*Op basis van een analyse van het voetgangersnetwerk plus op de gewestwegen, die Brussel Mobiliteit in het eerste semester van 2020 heeft uitgevoerd, bepalen we welke trottoirs op korte, middellange en lange termijn aan renovatie toe zijn.*

*Dit jaar worden de voetpaden op de Ninoofsesteenweg, de Lakenselaan, de Sint-Michielslaan en de de Smet de Naeyerlaan aangepakt. Voorts brengen we de staat van de voetpaden van het comfort-voetgangersnetwerk in kaart om daar de volgende jaren werken te plannen.*

d'élaboration et programmé les travaux nécessaires en 2021 et 2022.

Cette année, les tronçons concernés sont notamment (sous réserve des autorisations de la commission de coordination des chantiers) : la chaussée de Ninove, l'avenue de Laeken, le boulevard Saint-Michel et le boulevard de Smet de Naeyer. De plus, nous effectuons actuellement l'inventaire de l'état des trottoirs sur le réseau piéton confort, afin de programmer les travaux à prévoir dans les prochaines années.

En vue d'améliorer l'accessibilité des revêtements piétons, un critère essentiel pour l'accessibilité, Bruxelles Mobilité a commandé au Centre de recherches routières (CRR) un dispositif visant à mesurer la qualité d'usage des revêtements (planéité, dévers, glissance) et à rédiger sur cette base une charte sur les revêtements piétons, en concertation avec le secteur associatif.

<sup>1135</sup> Cette charte a été approuvée par le gouvernement, le 28 novembre 2019. Par ailleurs, les niveaux de qualité d'usage à atteindre, tels que définis dans la charte, ont été repris explicitement dans le volet réglementaire du plan Good Move.

<sup>1137</sup> (poursuivant en néerlandais)

*L'an dernier, Bruxelles Mobilité a présenté la charte à dix-sept communes, à Beliris et à la STIB, et offert aux communes la possibilité d'effectuer, aux frais de la Région, des mesures de qualité du revêtements de leur choix. La moitié des communes ont profité de cette possibilité.*

<sup>1139</sup> (poursuivant en français)

À la demande de la Région, la Commission régionale de la mobilité (CRM) développe actuellement une base de données reprenant les tendances de qualité d'usage d'une large gamme de revêtements. Cette base de données sera mise à disposition de l'ensemble des gestionnaires de voiries de la Région, afin de les aider à choisir les revêtements les plus adéquats.

À ce jour, il n'y a pas de dispositif permanent à Bruxelles permettant le comptage des flux de piétons. Contrairement au comptage automatique des voitures ou des vélos, les comptages des piétons se font manuellement et ponctuellement avant et après les travaux réalisés. C'est le cas, par exemple, sur la chaussée d'Ixelles et la place Fernand Cocq. Cela pourrait également se faire sur le tronçon des magistrales, avant et après l'aménagement prévu.

Concernant la proposition de vérification à 50 mètres des problèmes signalés sur l'application Fix My Street, je dois d'abord souligner que nous devons avancer. Le parlement a été très clair en nous demandant d'installer, par exemple, des arceaux pour vélos. Nous avons fait un inventaire des lieux concernés. Nous allons établir des priorités parmi les axes des

*Om de toegankelijkheid van voetpaden te verbeteren, heeft Brussel Mobiliteit het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) gevraagd om in samenwerking met belangenorganisaties een handvest op te stellen.*

*De regering keurde het handvest op 28 november 2019 goed. De vereiste kwaliteit is trouwens expliciet opgenomen in Good Move.*

(verder in het Nederlands)

Vorig jaar heeft Brussel Mobiliteit aan zeventien gemeenten, Beliris en de MIVB een handvest voorgesteld. Het heeft de gemeenten tevens aangeboden om met gewestelijke middelen kwaliteitsmetingen uit te voeren om het gebruik van het gekozen materiaal te onderzoeken. De helft van de gemeenten is daar intussen op ingegaan.

(verder in het Frans)

*De Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) werkt op gewestelijk verzoek aan een database met de gebruikskwaliteit van allerlei trottoirbekledingen.*

*Tot nu zijn er geen permanente mogelijkheden om de voetgangers te tellen in Brussel. In tegenstelling tot auto- en fietstellingen gebeuren voetgangerstellingen manueel en tijdelijk na de afronding van werken.*

*U stelde voor om in een straal van 50 m rond gemelde gebreken in Fix My Street na te gaan of er nog andere problemen waar te nemen zijn, maar we moeten vooruit. Zo gaan we na op welke gewestwegen er het dringendst fietsbogen moeten komen.*

*Daarnaast moeten er ook ingrepen langs gemeentewegen gebeuren en daarom hebben we de begroting met 500.000 euro verhoogd. We hopen op een goede samenwerking met de gemeenten, al ligt die niet altijd voor de hand, omdat er parkeerplaatsen sneuvelen.*

voiries régionales pour y installer, dans les prochains mois, ces arceaux pour vélos près des passages pour piétons.

Toutefois, outre les voiries régionales, ce sont surtout les voiries locales qui sont concernées. C'est pourquoi nous avons augmenté le budget à 500.000 euros, dédiés non seulement aux arceaux, mais aussi aux infrastructures de sécurité routière et aux stationnements pour vélos. Sur ce point, nous espérons pouvoir collaborer avec les communes.

Ce n'est pas toujours évident pour les communes, car nous les privons de places de stationnement. Je constate que cela ne se fait pas toujours sans contestation. Nous allons donc faire le nécessaire sur les axes régionaux, mais je vous invite également à faire passer le message à vos collègues qui vous représentent au niveau local. C'est en effet un point très important pour la sécurité routière.

<sup>1141</sup> L'application Fix My Street prévoit la possibilité de signaler la présence d'un problème similaire à différents endroits à proximité. Il revient aux équipes de Bruxelles Mobilité de déterminer si les interventions peuvent être combinées afin de pouvoir être réalisées par une seule et même équipe.

En ce qui concerne les problèmes engendrés par le stationnement sauvage des trottinettes et vélos partagés, dont nous avons déjà parlé au sein de cette commission, Bruxelles Mobilité entretient un dialogue régulier avec les opérateurs de mobilité partagée et de cyclopartage.

Une concertation et une coordination ont été établies entre Bruxelles Mobilité, le SPF Mobilité et transports, la SNCB, la STIB, De Lijn, les TEC et les opérateurs de cyclopartage concernant l'opportunité de créer des zones privilégiées destinées au stationnement des véhicules de cyclopartage en flotte libre. À la suite de ces discussions, seize zones de dépôt ont été créées à proximité de points d'échanges intermodaux tels que les gares de la SNCB et les stations de métro. La plupart de ces emplacements ont été mis en œuvre en décembre 2020 et une analyse chiffrée de l'efficacité de ces emplacements est en cours, afin d'évaluer la pertinence d'un réseau plus dense de ce type d'infrastructure.

Bruxelles Mobilité exploite également depuis peu le potentiel des données numériques générées par les véhicules de cyclopartage, afin de contrôler le respect des zones d'interdiction de stationnement par les utilisateurs de ces services.

<sup>1143</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Le plan Good Move prévoit sept magistrales piétonnes d'une longueur totale de 11,4 km, dont l'aménagement s'échelonne sur dix ans. La première reliera la Bourse, la gare du Nord et Tour & Taxis.*

*Fix My Street biedt de mogelijkheid al om soortgelijke problemen in de directe omgeving in een melding op te nemen.*

*Brussel Mobiliteit kaart het probleem van achteloos achtergelaten steps en deelfietsen geregeld aan bij de betrokken bedrijven.*

*Er is overleg tussen Brussel Mobiliteit, de FOD Mobiliteit en Transport, de NMBS, de MIVB, De Lijn, de TEC en de deelfietsbedrijven over de aanleg van zones waar gebruikers hun fiets kunnen achterlaten. Dat heeft tot nu toe zestien zones opgeleverd in de buurt van overstappunten, zoals NMBS- en metrostations.*

*Brussel Mobiliteit maakt sinds kort gebruik van de digitale gegevens van deelfietsen om na te gaan of ze niet in verboden zones worden achtergelaten.*

(verder in het Nederlands)

In het plan Good Move zijn zeven voetgangersboulevards gepland. Die kunnen natuurlijk niet allemaal op een jaar aangelegd worden. Good Move heeft dan ook een looptijd van tien jaar. In totaal gaat het om ongeveer 11,4 km wandelwegen. De eerste boulevard die aangelegd wordt, verbindt de Beurs, het Noordstation en Tour & Taxis met elkaar. Aan een gedeelte van 1,9 km daarvan wordt al voor een deel gewerkt, een ander deel

1145 **M. Sadik Köksal (DéFI).**- Je constate que certaines matières ont connu une évolution. En ce qui concerne les communes, je suis cependant surpris qu'elles soient aussi peu nombreuses à avoir sollicité le budget mis à leur disposition pour améliorer la qualité de leurs trottoirs, surtout sur les voiries communales. Il serait peut-être intéressant d'établir un plan trisannuel, étant donné que les communes doivent en soumettre un au niveau régional. En parallèle, cela leur permettrait de budgétiser les modifications sur leur espace public, puisque l'ouverture d'un marché public, une consultation, et garantir la capacité des entrepreneurs à assurer les travaux, sont des démarches qui prennent énormément de temps. Les modifications doivent donc être prévues plusieurs années à l'avance. Dans certaines communes, ces plans existent déjà.

Je suis heureux qu'il y ait eu une réduction des accidents impliquant des piétons au début de l'année 2020. Toutefois, elle est sûrement en partie imputable au télétravail, au confinement, et à l'interdiction de sortie que nous avons connue. Il serait judicieux d'avoir des chiffres à terme.

Il est important d'avoir une méthodologie, un suivi d'évaluation objectif défini, pour évaluer les politiques de mobilité en général. Cela permet également d'assurer une mise en place rapide de corrections.

Les mots "vélo" et "cycliste" sont inscrits, au total, à 85 reprises dans Good Move. Je suis dès lors un peu déçu que le terme "piéton" n'y figure que 53 fois.

1147 Je rappelle qu'en Région bruxelloise plus de 30 % des piétons sont considérés comme des personnes à mobilité réduite, et sont donc les plus fragiles. Il faut garantir, pour le plus grand nombre de piétons, en séjour et en mouvement, la même performance que pour les autres modes de déplacement.

1149 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Pourriez-vous me donner plus de précisions sur le statut indicatif ou non de cette charte et sur la vérification du niveau de confort demandé, repris dans le volet réglementaire de Good Move ?

À propos des chantiers de réaménagement de l'espace public, je comprends que les services ne puissent pas passer dans chaque commune lorsqu'un trottoir est refait. Cependant, pour les grands chantiers régionaux et communaux, il faudrait au moins opérer une vérification avant la réception du chantier.

1151 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Mme la ministre, je n'ai pas eu toutes les réponses à mes questions, notamment sur le cadastre des panneaux LED, qui sont illégaux aujourd'hui. Je vous reposerai une question spécifique sur ces sujets.

1151 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Une interpellation aurait peut-être été plus pertinente qu'une demande d'explications sur ce type de sujet. En effet, soit j'ai été distraite, soit je n'ai pas

wordt gepland of bestudeerd. Die boulevard zou er nog deze regeerperiode moeten komen.

**De heer Sadik Köksal (DéFI)** (in het Frans).- *Er zit hier en daar schot in de zaak, maar het verbaast me dat zo weinig gemeenten een beroep doen op de beschikbare middelen om de voetpaden langs gemeentewegen aan te pakken.*

*Het is goed nieuws dat er minder ongevallen met voetgangers gebeuren, al is die daling deels toe te schrijven aan de lockdown.*

*Er is nood aan objectieve follow-up om het mobiliteitsbeleid te evalueren.*

*Alles bij elkaar vinden we de woorden fiets en fietser zo'n 85 keer terug in Good Move. Vandaar dat het me ontgoochelt dat het woord voetganger er maar 53 keer in voorkomt.*

*U mag niet vergeten dat meer dan 30% van de voetgangers met een beperkte mobiliteit kampen.*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Heeft het handvest een indicatieve waarde? Hoever staat de controle van het gevraagde comfort?*

*Ik begrijp dat uw diensten niet telkens een controle kunnen uitvoeren wanneer de gemeenten een stoep heraanleggen, maar bij grootschalige gewestelijke of gemeentelijke werken, lijkt een controle voorafgaand aan de oplevering me geen overbodige luxe.*

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *U hebt niet al mijn vragen beantwoord. Ik zal dan ook een aantal vragen schriftelijk stellen.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Onder meer over de aftellende verkeerslichten, de zitbanken, het*

obtenu beaucoup de réponses à mes questions, notamment sur les feux à décompte numérique et sur les bancs, le plan piéton et la prime piéton.

J'aurais apprécié une réponse complète, car cela aurait valu la peine. Je reposerai également des questions plus précises sur ces différents sujets.

1155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je comprends que d'autres questions suivront, mais je peux difficilement répondre à tous les points en détail. Le sujet nous tient à cœur, mais l'important est d'avancer.

Concernant les magistrales piétonnes, l'idée est de commencer par la 1B, qui va de la Bourse à Tour & Taxis en passant par la gare du Nord. Une partie, comme le pont Suzan Daniel, se trouve toujours en chantier. Certains permis d'urbanisme peuvent être encore à l'étude, comme sur le boulevard Simon Bolivar. L'échéance reste prévue pour 2024. Un tel projet permettrait déjà d'atteindre 30 % des réseaux annoncés dans la fiche B.3 du plan Good Move, mais nous devons évidemment réaliser tous les aménagements annoncés.

- *L'incident est clos.*

1159 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

1159 **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,**

1159 **concernant "les dérogations octroyées aux dispositions de la zone 30 régionale pour les véhicules d'urgence et de services impérieux".**

1159 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME ISABELLE EMMERY,**

1159 **concernant "les dérogations à la zone 30 pour des transports logistiques de poches de sang".**

1163 **Mme Leila Agic (PS).**- Dans le cadre de la mise en œuvre de la zone 30 à l'échelle régionale, la limitation de la vitesse par défaut est fixée à 30 km/h partout, à l'exception d'axes spécifiquement désignés et équipés de panneaux de signalisation permettant de dépasser cette vitesse. Si cette disposition est fort probablement la plus à même de sécuriser les modes de déplacement doux, des dérogations sont octroyées, pour motif d'urgence, aux véhicules d'intervention de la police, du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) ou encore aux ambulances.

Il demeure toutefois certaines situations qui semblent problématiques pour d'autres services urgents, comme ceux des laboratoires médicaux, et notamment en ce qui concerne le transport de poches de sang pour transfusion. Pour des questions de coût, ces trajets ne sont évidemment pas faits par ambulance, mais par taxi. Il semble souhaitable d'organiser rapidement une

*voetgangersplan en de voetgangerspremie bent u het antwoord schuldig gebleven. Ik kom er later nog op terug.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De voetgangersboulevard 1B van de Beurs naar Thurn & Taxis, goed voor 30% van het netwerk in fiche B.3 van Good Move, zou tegen 2024 klaar moeten zijn.*

- *Het incident is gesloten*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC**  
**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

**betreffende "de afwijkingen van de bepalingen van de zone 30 die toegestaan worden aan de hulpverleningsvoertuigen en de prioritaire voertuigen met een dringende opdracht".**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY,**

**betreffende "de afwijkingen van de zone 30 voor logistiek transport van bloedzakken".**

**Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).**- *Bij de instelling van de zone 30 werd er aan een aantal categorieën voertuigen met een dringende opdracht een afwijking op de snelheidsbeperking toegestaan. Het gaat daarbij om voertuigen van de politie, de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) en ambulances.*

*Er zijn echter nog andere soorten dringend vervoer. Zo vervoeren medische labo's bloedzakken meestal per taxi. Er moet hierover dringend overleg komen tussen de bevoegde instanties, zeker nu we nog in volle coronacrisis zitten. Wellicht kunnen de betrokken transporteurs het best een blauw zwaailicht aanvragen bij de federale overheid? Kunt u hen hierbij helpen?*



concertation sur le sujet entre les départements de la santé et de la mobilité.

Dans le contexte d'urgence sanitaire, il faudrait trouver rapidement une solution pour permettre de fluidifier ce type de transport urgent. Sans doute les fournisseurs logistiques concernés devraient-ils demander des gyrophares bleus auprès du niveau fédéral, comme il y a quelques années d'ailleurs, à l'instar des véhicules d'intervention de la STIB.

Pourriez-vous les identifier et les aider en ce sens en les soutenant auprès de l'autorité fédérale ? Quelles sont les catégories de véhicules disposant déjà d'une dérogation et quelles sont les autres demandes de dérogation ayant été introduites auprès de Bruxelles Mobilité ?

<sup>1165</sup> **Mme Isabelle Emmery (PS).**- J'avais adressé cette question aux membres du Collège réuni chargés de la santé, soit à M. Maron et Mme Van den Brandt. Je ne vais pas la poser, car le texte est à peu près identique à la question de ma collègue Mme Agic, mais il a été réorienté vers cette commission-ci.

Je souhaiterais savoir si nous aurions l'appui de Mme Van den Brandt, en tant que membre du Collège réuni chargée de la santé, envers Mme Van den Brandt, ministre de la mobilité, pour pouvoir faire avancer cet important dossier.

Les patients qui sont concernés ne peuvent en effet se contenter d'une réponse négative, disant qu'il n'y a pas moyen de fluidifier le trafic des transporteurs de poches de sang.

<sup>1167</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Plusieurs compétences sont ici engagées, mais je vais néanmoins vous répondre.

En ce qui concerne les dérogations, Bruxelles Mobilité a répondu aux compagnies concernées, dont le souci principal était d'équiper les voitures en leasing avec des feux bleus spécifiques. Il n'y a aucune contre-indication à ce qu'elles le fassent. Toutes les demandes de signalisation prioritaire dans le cadre du transport d'organes et de sang peuvent contacter le Service public fédéral Mobilité et Transports (SPF Mobilité et transports) à l'adresse électronique [vehicule@mobilit.fgov.be](mailto:vehicule@mobilit.fgov.be).

Le code de la route prévoit des exceptions pour certains utilisateurs, dans certaines conditions. L'article 37 spécifie les obligations et les exceptions des véhicules prioritaires.

Les véhicules prioritaires sont munis d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants et d'un avertisseur sonore spécial conformément aux dispositions des règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

Les feux bleus clignotants doivent être utilisés lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission urgente.

*Voor welke categorieën van voertuigen werd al een afwijking toegestaan en voor welke andere werd nog een aanvraag ingediend bij Brussel Mobiliteit?*

**Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** *(in het Frans).*- *Ik had deze vraag gesteld aan collegeleden Maron en Van den Brandt, die in de GGC bevoegd zijn voor gezondheid. Ik hoop echter dat mevrouw Van den Brandt, als minister van Mobiliteit, aanvullend gewicht in de schaal kan werpen om vooruitgang te boeken in dit belangrijke dossier.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Brussel Mobiliteit heeft aan de betrokken bedrijven laten weten dat ze hun leasevoertuigen zonder probleem mogen uitrusten met een blauw zwaailicht. Alle aanvragen voor prioritaire signalisatie moeten worden gericht tot de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer.*

*In de Wegcode heeft artikel 37 betrekking op de afwijkingen en de regels waaraan prioritaire voertuigen moeten voldoen. Naast een of meerdere zwaailichten moeten ze ook beschikken over een goedgekeurde sirene. Deze laatste mogen de bestuurders alleen gebruiken bij dringende opdrachten, zoals in de situaties die u aanhaalt.*

*De bestuurder van een prioritair voertuig mag ook rode stoplichten negeren, mits het gebruik van de sirene en met inachtneming van de veiligheid van de andere weggebruikers.*

L'avertisseur sonore spécial ne peut être utilisé que lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission urgente, ce qui englobe donc les situations que vous évoquez.

Lorsque la circulation est réglée par des signaux lumineux, le véhicule prioritaire utilisant l'avertisseur sonore spécial peut franchir le feu rouge à vitesse modérée, à la condition qu'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers. Les chauffeurs en sont bien conscients. Les dispositions de l'article 37.5 ne dispensent pas le conducteur d'un véhicule prioritaire du devoir de prudence tel que décrit dans les articles, mais il peut augmenter la vitesse dans les conditions d'urgence.

<sup>1169</sup> Les infractions de roulage commises par les conducteurs de véhicules prioritaires tels que les véhicules de police, des pompiers ou les ambulances sont prévues dans le Code de la route, ainsi que dans le point 3 d'une circulaire. Cette dernière clarifie les principes de concertation concernant les poursuites engagées en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée par des véhicules prioritaires dans le cadre de l'exécution de leurs missions urgentes.

Il est évidemment important que l'urgence la plus haute soit de mise pour le transport des organes et du sang. Je ne vois aucune contre-indication à équiper ces véhicules de feux bleus. Cependant, ils doivent se référer à ce qui est prévu par le Code de la route lorsqu'ils éprouvent la nécessité de dépasser les vitesses maximales autorisées.

<sup>1171</sup> **Mme Leila Agic (PS)**.- C'était la réponse que nous attendions. Ces cas font bien partie des cas d'urgence et les véhicules qui assurent ces transports doivent être prioritaires.

J'espère que vous avez pris contact avec le Service public fédéral Mobilité pour vous assurer que lorsque des demandes sont introduites, une issue positive leur soit réservée. Si c'est le cas, c'est une très bonne nouvelle.

<sup>1171</sup> **Mme Isabelle Emmery (PS)**.- Je n'ai pas grand-chose à ajouter. Je vous remercie, Mme la ministre, de vous occuper de ce problème et je vois qu'il n'y a pas de difficultés entre vos diverses compétences. La ministre chargée de la mobilité soutient la membre du Collège réuni chargée de la santé !

- *Les incidents sont clos.*

<sup>1177</sup> **QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI**

<sup>1177</sup> 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,**

<sup>1177</sup> **concernant "le tarif des tickets Jump+ et MTB+".**

*Ook verkeersovertredingen begaan door bestuurders van prioritaire voertuigen komen aan bod in de Wegcode en in een omzendbrief.*

*Het vervoer van organen en bloed is uiteraard een uitermate dringende aangelegenheid. Ik zie niet in waarom die voertuigen niet over een blauw zwaailicht zouden mogen beschikken. De bestuurders moeten zich wel houden aan de voorschriften in de Wegcode als ze de toegelaten maximumsnelheid willen overschrijden.*

**Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *De gevallen die ik aanhaalde, vallen dus wel degelijk onder het prioritaire vervoer. Ik hoop dat u contact hebt opgenomen met de FOD Mobiliteit en Vervoer om de aanvraag van blauwe zwaailichten te faciliteren.*

**Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** (in het Frans).- *Ik stel vast dat het geen probleem blijkt te zijn om uw bevoegdheden te combineren om dit probleem aan te pakken.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI**

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

**betreffende "het tarief van de tickets Jump+ en MTB+".**

1177 **M. le président.-** En l'absence de M. Youssef Handichi, excusé, sa question orale est lue par M. Luc Vancauwenberge.

1181 **M. Luc Vancauwenberge (PTB).-** Cette question a été déposée au moment où la presse faisait état de fuites sur l'augmentation de tarif des produits Jump+ et MTB+. Entre-temps, vous avez changé leur nom en Brupass. J'ai quelque peu adapté ma question qui reste néanmoins d'actualité.

Le billet Jump+ coûtait 2,10 euros et permettait de circuler une heure dans la zone de la Région bruxelloise, en utilisant les quatre réseaux, que sont la STIB, la SNCB, De Lijn et le TEC. Depuis le 1er février, le ticket Brupass coûte 2,40 euros, soit une augmentation de 14 %, sans toutefois proposer de service supplémentaire. De même, en devenant Brupass, la carte Jump de dix trajets passe de 14 euros à 15 euros, soit une augmentation de 7 %, sans service supplémentaire.

Confirmez-vous ces augmentations tarifaires ?

1183 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** L'objectif des nouveaux titres transports est de proposer aux voyageurs une gamme tarifaire élargie en vue de leur permettre de choisir la combinaison qui correspond le mieux à leurs besoins et habitudes de déplacement. L'augmentation de l'offre vise à favoriser le transport public des habitants de la périphérie de Bruxelles.

Cette modification était attendue depuis une vingtaine d'années. C'est l'aboutissement d'un long processus de concertation entre les opérateurs et les pouvoirs publics concernés. D'autres étapes restent à franchir, mais c'est déjà un grand pas en avant.

Je souhaite clarifier la nouvelle dénomination. Les cartes MTB et Jump deviennent des Brupass, mais la zone géographique qu'elles couvrent ne change pas. Le Brupass XL est un nouveau titre de transport qui concerne une nouvelle zone. Il permet de voyager à l'aide des quatre opérateurs dans une zone plus large que celle du Brupass, à savoir 11,5 km autour de la Grand-Place de Bruxelles.

Le titre EMV ne donne accès qu'au réseau de la STIB. Il peut s'agir du ticket pour un voyage unique ou de la carte STIB only qui offre 100 voyages. Le Brupass 1 voyage, anciennement Jump 1 voyage, sera augmenté de 30 centimes et coûtera 2,4 euros à partir de février afin de s'aligner aux tarifs des autres opérateurs. Bien que l'on travaille avec 4 opérateurs dans le but qu'ils s'alignent, je rappelle que dans Bruxelles, le réseau de la STIB est accessible aux détenteurs de cartes STIB only et de titres EMV, sans augmentation de tarif.

Le tarif du Brupass 10 voyages est également augmenté d'1 euro et passe à 15 euros à partir du 1er février pour s'aligner également aux tarifs des autres opérateurs. L'abonnement annuel MTB devient le Brupass 12 mois et reste à 583 euros.

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Youssef Handichi, die verontschuldigd is, wordt zijn mondelinge vraag door de heer Luc Vancauwenberge voorgelezen.

**De heer Luc Vancauwenberge (PTB) (in het Frans).-** Deze vraag werd ingediend toen in de pers de tariefverhoging uitlekte van de Jump+ en MTB+-tickets en nog voor hun naam veranderde in Brupass, maar ze blijft mits enkele aanpassingen wel actueel.

*Het Jump+-ticket kostte 2,10 euro en gaf gedurende een uur toegang tot de vier openbaarvervoernetten in het Brussels Gewest. Sinds 1 februari kost de Brupass 2,40 euro, wat neerkomt op een tariefverhoging van 14%. Ook de tienrittenkaart is 7% duurder geworden. Kunt u deze prijsstijgingen bevestigen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-** Aan de introductie van de nieuwe tickets en de aanpassing van de tarieven is uitgebreid overleg voorafgegaan met de openbaarvervoermaatschappijen en de betrokken openbare instellingen. De wijzigingen bieden de reizigers meer combinatiemogelijkheden en een groter aanbod aan openbaar vervoer in de Rand.

*De Brupass is geldig in dezelfde zones als de Jump- en MTB-tickets voordien. Daarnaast komt er een Brupass XL, waarmee in een groter gebied gereisd kan worden.*

*De betaling met een EMV-betaalkaart kan alleen op het MIVB-net, al proberen we de vier openbaarvervoermaatschappijen op één lijn te brengen. Dit is niet duurder geworden.*

*De tienrittenkaart wordt vanaf 1 februari 1 euro duurder, om het tarief gelijk te schakelen met de tarieven van de andere openbaarvervoermaatschappijen. Het MTB-jaarabonnement verandert van naam en wordt Brupass 12 maanden, en blijft 583 euro kosten.*

<sup>1185</sup> Le MTB mensuel, qui devient le Brupass 1 mois, reste à 55,50 euros.

La zone couverte par l'opérateur reste inchangée, mais s'appelle désormais zone Brupass.

Le Brupass XL couvre une zone plus large que le MTB actuel. Les tarifs seront de 3 euros pour le Brupass XL 1 voyage ; 20 euros pour le Brupass XL 10 voyages ; 74 euros pour le Brupass XL 1 mois ; et 775 euros pour le Brupass XL 12 mois. Ces tarifs sont entrés en vigueur le 1er février 2021.

Les voyageurs qui voyagent dans la zone MTB, devenue zone Brupass, pourront donc continuer à acheter des titres Jump et MTB - dont les noms changent pour devenir Brupass et Brupass 12 mois - et ne devront pas acheter de titre Brupass XL pour ce type de déplacement. En résumé, ils achèteront les mêmes titres que d'habitude, mais le nom en aura changé. Ils payeront le même prix pour les abonnements. Par contre, les titres à la prestation augmentent de 30 cents pour le ticket d'un voyage et d'un euro pour la carte de dix voyages, afin de s'aligner sur le tarif des autres opérateurs.

Pour plus d'informations, je vous invite également à relire le compte rendu de la commission de la semaine passée, où nous abordions aussi cette question.

<sup>1187</sup> **M. Luc Vancauwenberge (PTB).**- Ces dernières années, les tarifs de la STIB ont augmenté beaucoup plus rapidement que le coût de la vie. Même si l'abonnement Brupass n'augmente pas actuellement, il constitue malgré tout la formule tarifaire qui a le plus augmenté au cours des vingt dernières années - deux fois plus vite que l'inflation -, ce qui rend cette formule peu attractive.

Pourtant un tiers des Bruxellois gagneraient du temps dans ses déplacements en transport en commun en choisissant l'abonnement Brupass. Si les ventes de cette formule ne décollent pas, c'est en raison de son prix trop élevé. Et les tarifs continuent d'augmenter, alors que vous mettez en place la taxe kilométrique. Cela va à l'encontre des intérêts des usagers et de l'environnement. Il faudrait inverser cette logique en rendant le transport public le plus accessible possible et en finançant son développement sans s'attaquer au portefeuille des usagers.

<sup>1187</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous ne notons pas d'augmentation de cette ampleur au cours des dernières années. L'indexation elle-même n'a pas été appliquée. Je rappelle en outre qu'il existe des abonnements à tarifs sociaux (les abonnements S) destinés aux personnes âgées de plus de 65 ans, aux jeunes et au public précarisé. Il serait intéressant de consulter l'offre tarifaire figurant sur le site de la STIB pour en apprécier toute la variété.

La STIB essaie d'offrir des transports en commun confortables, agréables et attractifs tout en proposant les tarifs les plus accessibles possible, afin de faire en sorte que les transports

*Het maandelijkse MTB-abonnement wordt Brupass 1 maand en kost nog altijd 55,50 euro.*

*De geldigheidszone blijft ongewijzigd, maar heet voortaan Brupasszone.*

*De Brupass XL is geldig in een grotere zone dan het MTB-abonnement. Een Brupass XL voor 1 reis kost sinds 1 februari 2021 3 euro, voor 10 ritten 20 euro, voor een maand 74 euro en voor een jaar 775 euro.*

*Reizigers in de Brupasszone hoeven geen Brupass XL te kopen, ze kunnen nog altijd voor een Jump-kaartje of MTB-abonnement kiezen, al heten die voortaan Brupass en Brupass 12 maanden. De prijs voor losse kaartjes stijgt met 30 cent en die voor tien ritten met 1 euro.*

**De heer Luc Vancauwenberge (PTB) (in het Frans).**- *De voorbije jaren stegen de MIVB-tarieven veel sneller dan de kosten van het levensonderhoud. Het Brupassabonnement wordt nu niet duurder, maar het is de voorbije twintig jaar het sterkst in prijs gestegen.*

*Als de Brupass geen succes wordt, valt dat te verklaren door de hoge kostprijs. De tarieven blijven stijgen, terwijl u een kilometerheffing invoert. Eigenlijk zou het openbaar vervoer net goedkoper moeten worden.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De voorbije jaren zijn de tarieven niet zo sterk gestegen. Bovendien zijn er sociale tarieven voor 65-plussers, jongeren en kansarmen.*

en commun constituent une réponse efficace pour les gens qui souhaitent se déplacer vers ou dans Bruxelles.

1191 **M. Luc Vancauwenberge (PTB).**- Le problème, c'est qu'en vingt ans, les tarifs ont globalement beaucoup augmenté, même si j'ignore si cela a été le cas au cours des deux dernières années.

- *L'incident est clos.*

1195 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1195 **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,**

1195 **concernant "la mise à jour du plan pluriannuel d'investissements de la STIB".**

1197 **M. David Weytsman (MR).**- Les ambitions du plan pluriannuel d'investissement (PPI) de la STIB sont très intéressantes. Vous connaissez la position du MR à ce sujet.

En résumé, nous estimons qu'il existe un retard à combler et la couverture de l'offre, en particulier en transports en commun dans la Région bruxelloise, nous montre que ce PPI est ambitieux mais insuffisant. Il est toujours plus facile de le dire depuis les bancs de l'opposition, mais reconnaissez que nous le disons depuis plus de quinze ans.

Si j'ai bien compris, vous avez modifié le PPI au mois de décembre. Or comme nous sommes dans l'opposition, nous ne voyons pas tous les documents qui sont adoptés en gouvernement et pas au parlement. Ainsi, j'aurais souhaité savoir comment vous avez mis le PPI à jour. Quelles sont les nouvelles priorités et les éventuels changements ?

1199 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le gouvernement a décidé, en date du 10 décembre 2020, de mettre à jour le plan pluriannuel d'investissement (PPI) annexé au contrat de service public de la STIB, conformément aux dispositions dudit contrat.

Le principe de base appliqué par le gouvernement a été de mettre en adéquation les prévisions de dépenses d'investissement avec l'évolution constatée des calendriers et leur reflet dans le budget pluriannuel. Si les ambitions restent inchangées, parfois certains chantiers vont plus vite ou plus lentement que prévu et nécessitent une adaptation.

La principale méthode utilisée a été l'identification de l'impact sur le délai de décaissement des projets lié, d'une part aux conséquences de la crise sanitaire et, d'autre part à l'évolution constatée des délais de réalisation de chacun des projets, notamment en fonction de l'attribution des permis ou du rythme des travaux.

**De heer Luc Vancauwenberge (PTB) (in het Frans).**- *De voorbije twintig jaar zijn de tarieven in het algemeen sterk gestegen. Ik wet niet of dat de afgelopen twee jaar ook het geval was.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

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

**betreffende "de bijwerking van het meerjareninvesteringsplan van de MIVB".**

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *De MR hamert al meer dan vijftien jaar op de noodzaak om het openbaarvervoeraanbod in Brussel uit te breiden.*

*U hebt het meerjareninvesteringsplan van de MIVB in december gewijzigd. Wat werd er precies gewijzigd? Wat zijn de nieuwe prioriteiten van het geüpdatete meerjareninvesteringsplan?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Het basisprincipe was de afstemming van de investeringsuitgaven op de wijzigende planning en de gevolgen voor de meerjarenbegroting. De ambities zijn niet veranderd, maar een aanpassing was nodig omdat sommige werven sneller klaar zijn en andere uitlopen.*

*De projecten in het meerjareninvesteringsplan van de MIVB zijn niet gewijzigd, al passen we de deadlines aan volgens de impact van de coronacrisis en wat er tijdens de uitvoering van werken voorvalt.*

Les projets repris dans le PPI du contrat de service public de la STIB sont en cours de réalisation et toujours d'actualité. Le délai continuera d'être surveillé et ajusté régulièrement, en fonction de l'impact de l'évolution de la crise sanitaire, ainsi que des ajustements de calendrier induits par l'évolution des événements pouvant survenir durant la réalisation des projets.

1199 **M. David Weytsman (MR).**- Votre réponse ne répond pas à quelques éléments fondamentaux. Quels sont les éventuels retards ? Quelle évaluation a-t-elle justifié ces retards ? Quels sont les projets qui ont été avancés ? Nous n'avons pas ces informations. Si ce document est un avenant au PPI, le parlement devrait pouvoir le consulter.

1203 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Si le document peut être rendu public, je suis tout à fait disposée à le transmettre au parlement.*

- *L'incident est clos.*

1209 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1209 **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,**

1209 **concernant "l'utilisation des transports en commun avec son vélo".**

1211 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Concernant la possibilité d'emporter son vélo avec soi dans les transports en commun, j'avais étudié les possibilités de combiner plusieurs modes de déplacement en fonction de ses besoins, des heures où l'on se déplace et même des conditions météorologiques. Favoriser la multimodalité rejoint les objectifs régionaux en matière de lutte contre la congestion automobile et contre la pollution de l'air. Pouvoir commencer ou achever son trajet cycliste en métro est ainsi une option intéressante à soutenir.

Rappelons que les voyageurs cyclistes ne sont actuellement autorisés à emporter leur vélo que dans les rames de tramway ou de métro à plancher surbaissé, tous les jours de l'année pendant les heures d'exploitation, sauf pendant les jours ouvrables du lundi au vendredi de 7h00 à 9h00 et de 16h00 à 18h30, et pour autant que la charge des véhicules le permette sans gêner les autres voyageurs.

Le contrat de gestion prévoyait déjà en 2008 que la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale poursuivent leurs efforts pour offrir des conditions favorables de combinaison entre le vélo et les transports publics, en concertation avec les associations bruxelloises de cyclistes. Par ailleurs, le ministre compétent répondait la même année qu'il allait à nouveau consulter la STIB afin d'examiner s'il n'était pas envisageable de prendre le bus avec son vélo après 20h00.

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Welke projecten liepen vertraging op en waarom? Welke projecten werden eerder uitgevoerd? Het parlement zou het aanhangsel bij het meerjareninvesteringsplan moeten krijgen.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Ik zal dat navragen. Ik denk dat het document openbaar mag worden gemaakt en heb er uiteraard geen probleem mee om het aan het parlement te bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

**betreffende "het gebruik van het openbaar vervoer met de fiets".**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Momenteel zijn fietsen welkom aan boord van trams met verlaagde vloer en metrostellen, behalve tijdens de spits op werkdagen van 7 tot 9 uur en van 16 tot 18.30 uur, en op voorwaarde dat de andere reizigers geen hinder ondervinden.*

*In het beheerscontract van 2008 stond al dat de MIVB en het Brussels Gewest de combinatie van fiets en openbaar vervoer verder willen vergemakkelijken. De bevoegde minister wilde destijds trouwens navragen bij de MIVB of fietsen na 20 uur ook niet aan boord van bussen mochten.*

*Er zijn weliswaar fietsstallingen in de buurt van stations, maar die beantwoorden niet aan alle noden van mensen die de fiets en het openbaar vervoer willen combineren.*

*De kwestie wordt nog urgenter nu er aan een kilometerheffing wordt gewerkt. In 2017 rechtvaardigde uw voorganger het verbod op fietsen in de metro door te wijzen op het capaciteitstekort tijdens de spits.*

Si des parkings vélo existent actuellement à proximité des stations, ces installations ne répondent pas forcément aux besoins de toute une catégorie de personnes qui souhaiteraient combiner le vélo et les transports en commun.

Cette question se pose avec encore plus d'acuité au moment de l'élaboration du projet de taxe kilométrique Smart Move. Bien entendu, des alternatives crédibles doivent s'offrir aux usagers. Les arguments évoqués en 2017 par votre prédécesseur pour justifier une interdiction du vélo dans le métro durant les heures de pointe se basaient sur le déficit structurel de la capacité pendant les heures de pointe.

<sup>1213</sup> La croissance de la flotte, qui nécessite l'achat de véhicules plus grands et la construction ou l'agrandissement de dépôts, ne permettait pas à l'époque de suivre le rythme de l'augmentation de la fréquentation. Pourtant, des villes telles que Washington ou Los Angeles autorisent ce type de multimodalité.

Aujourd'hui, la STIB affiche une réelle volonté d'augmenter cette fréquence grâce à des rames plus performantes : 22 rames M7 (sur 46) arrivent sur les lignes 1 et 5, tandis que les métros seront remplacés sur les lignes 2 et 6. Je me demande donc si cette amélioration de la fréquence pourrait accroître les possibilités d'emporter son vélo dans le métro.

Une étude a-t-elle été réalisée quant au nombre de personnes combinant quotidiennement vélo et transports en commun ? Quel est leur profil ? D'où viennent-elles ? Où vont-elles ? À quels horaires ? Quels sont les axes les plus concernés ?

Comment le pourcentage d'usagers accompagnés d'un vélo a-t-il évolué sur le réseau de la STIB depuis 2015 ? Quelle est la répartition entre les réseaux de métro, de tram et de bus ?

Le système actuel est-il satisfaisant ? Comment l'améliorer ? Serait-il possible de prévoir des espaces réservés aux vélos, même durant les heures de pointe, dans les métros ? Une étude à ce sujet a-t-elle été réalisée ? Est-il possible d'adapter les rames de métro, en partant du constat que ce type d'aménagement fonctionne très bien à l'étranger ? Des rames dédiées aux vélos pourraient-elles voir le jour ?

L'uniformisation des rames de métro devrait permettre la mise en place d'une signalisation sur les quais pour les usagers munis d'un vélo. L'envisagez-vous ?

La nouvelle taxe kilométrique entre bientôt en vigueur, avec une augmentation aux heures de pointe. Ses conséquences ont-elles été étudiées, que ce soit sur la fréquentation des transports en commun, sur le métro ou sur le nombre de cyclistes ?

Votre prédécesseur avait évoqué la possibilité de rendre les bus accessibles aux vélos après 20h. Qu'en est-il ?

*De uitbreiding van de vloot bleek ontoereikend voor het groeiende aantal reizigers, maar nu wil de MIVB de frequentie opvoeren met 22 M7-stellen op lijn 1 en 5 en andere stellen op lijn 2 en 6. Ontstaan daardoor ook meer mogelijkheden om een fiets mee te nemen?*

*Is er onderzoek gebeurd naar het aantal mensen dat de fiets met het openbaar vervoer combineert? Hoe is dat aantal sinds 2015 geëvolueerd? Hoe zit het met de verdeling tussen metro, tram en bus?*

*Is er al onderzoek gebeurd naar mogelijke verbeteringen? Kunnen metrostellen fietscompartimenten krijgen? Als metrostellen uniform worden samengesteld, kan er op de perrons signalisatie ten behoeve van fietsers worden aangebracht.*

*De nieuwe kilometerheffing is binnenkort een feit. Is er onderzoek gebeurd naar de gevolgen voor het openbaar vervoer en het aantal fietsers?*

*Mag de fiets voortaan na 20 uur ook op de bus?*

*Hoeveel trams zijn er toegankelijk voor fietsers?*

*In 2018 ontving de MIVB een dertigtal klachten van en over fietsers. Hoeveel waren dat er in 2019 en 2020?*

Quel est désormais le taux de trams à plancher surbaissé accessibles aux vélos ? Une réflexion sur les vélos dans les trams aux heures de pointe est-elle envisagée ?

Enfin, la STIB indiquait qu'une trentaine de plaintes avaient été déposées en 2018 : quinze personnes appelaient à ce qu'on puisse aussi transporter son vélo dans le bus, cinq voulaient que les bicyclettes soient aussi autorisées aux heures de pointe et huit se plaignaient au contraire de la présence de vélos à bord des trams. Combien de plaintes ont-elles été déposées en 2019 et 2020 et dans quel but ?

<sup>1215</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Cette thématique, à laquelle je vais tenter de répondre le plus largement possible, recouvre 28 questions. Je ne pourrai pas détailler tous les aspects.

Le transport du vélo dans un tram ou un métro étant gratuit et ne requérant donc pas de ticket, la STIB ne dispose pas d'étude quantitative sur le nombre de personnes utilisant le vélo dans les transports publics. Bien que le baromètre de satisfaction de la STIB soit une méthodologie qui présente des limites, 1 % des répondants y déclare utiliser le vélo pour rejoindre les arrêts et stations de la STIB. Cette répartition était stable entre 2015 et 2019.

Pour le tram et le métro, le système actuel semble globalement bien fonctionner. Des problèmes ponctuels de cohabitation peuvent toutefois survenir quand des gens veulent rentrer avec des vélos aux heures interdites ou quand les véhicules sont bondés, en dehors de ces heures. Rappelons que le règlement exclut le vélo en cas d'affluence. D'autres problèmes de cohabitation, plus rares, induits par un manque de civisme ou un embarquement par la mauvaise porte, ont également été constatés. Afin d'éviter ces problèmes de cohabitation, la STIB a mené des campagnes de communication qui rappellent les règles existantes.

Pour le bus, seul le transport de vélos pliables et pliés est autorisé en permanence, car ils sont considérés comme des colis. Des chauffeurs ont déjà été interpellés par des cyclistes qui désirent monter avec leur vélo non pliable, mais cela n'est pas envisageable pour des raisons évidentes d'organisation.

<sup>1217</sup> La création d'espaces réservés est déjà une réalité pour le métro : les anciennes rames de métro comportent une zone dégagée tandis que, dans les véhicules plus récents comme les M6 et M7, des espaces larges et dégagés aux extrémités des trains sont prévus dès la fabrication de la rame.

Cela dit, réserver strictement des espaces ou des rames aux voyageurs cyclistes, en y excluant les autres, est potentiellement source de conflits. En effet, tout système qui vise à compartimenter l'espace selon les usagers crée tôt ou tard un problème lorsqu'une des parties de la rame est trop fréquentée et que les voyageurs sont frustrés de ne pas pouvoir accéder à une partie qui leur est interdite. A minima, il serait souhaitable que

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Reizigers mogen hun fiets gratis meenemen in tram en metro, waardoor de MIVB geen zicht heeft op het aantal mensen dat dat ook doet. Volgens de tevredenheidsenquête gaat het om 1% van de gebruikers en van 2015 tot 2019 is dat aantal nagenoeg stabiel gebleven.*

*Al bij al lijkt het huidige systeem goed te werken, al zijn er nu en dan problemen als stellen vol zitten of in mindere mate als mensen zich niet hoffelijk gedragen. Daarom heeft de MIVB al bewustmakingscampagnes gevoerd om alle gebruikers te wijzen op de regels.*

*In de bus zijn dan weer alleen vouwfietsen toegestaan, ongeacht het tijdstip, omdat ze als bagage worden beschouwd. Andere fietsen zijn niet toegestaan om evidente organisatorische redenen.*

*Er zijn al fietscompartimenten in zowel oude als nieuwe metrostellen. Stellen louter voorbehouden aan fietsers, zou tot conflicten kunnen leiden.*

*Tramtypes T2000, T3000 en T4000 zijn allemaal toegankelijk voor fietsers en maken 70% uit van de MIVB-vloot. Oudere trams kunnen onmogelijk worden aangepast.*

*Bussen hebben een zone voor kinderwagens om te voorkomen dat die het in- en uitstappen bemoeilijken, maar het is niet de bedoeling om er fietsen te plaatsen.*



ces espaces puissent être partagés entre plusieurs usagers, tels que les parents avec poussette, les PMR en fauteuil roulant, etc.

Pour ce qui est des trams à plancher bas, 100 % de la flotte des T2000, T3000 et T4000 est accessible aux vélos. Ces véhicules représentent près de 70 % de la flotte de tram de la STIB. Il est physiquement impossible d'équiper l'ancien modèle de tram pour y accueillir les vélos. J'ai répondu à une question parlementaire sur le renouvellement de la flotte la semaine dernière. L'acquisition de nouveaux trams est en cours et les nouveaux modèles sont déjà en service sur le réseau, en vue de renforcer l'offre. Dans les nouveaux trams précités, une zone est prévue pour les poussettes. Ici aussi, l'occupation de ces zones par des vélos empiéterait sur l'espace réservé aux poussettes ou aux PMR.

Les bus comportent une zone réservée aux poussettes, qui est positionnée de manière à garantir un maximum de sécurité aux usagers qui voyagent avec une poussette et les autres usagers, et qui n'est pas destinée aux vélos. Il n'est pas question non plus d'empiéter sur les emplacements réservés aux PMR.

Mettre une poussette dans les cheminements et les allées des bus est de nature à représenter un obstacle important à contourner ou à franchir. Ceci aurait un impact important sur la fluidité des voyageurs mais aussi sur leur sécurité, avec le risque de trébuchements, de blessures, etc. Ceci explique l'organisation actuelle des bus.

<sup>1219</sup> En ce qui concerne les plaintes relatives à la présence de vélos dans les transports publics, la STIB a reçu, en 2019, 14 plaintes par courriel ou téléphone et 44 réactions à sentiment négatif sur les réseaux sociaux. En 2020, elle a reçu 8 plaintes par courriel ou téléphone et 19 réactions à sentiment négatif sur les réseaux sociaux.

La majorité de ces plaintes émane de personnes qui se sont vu refuser l'embarquement, ou ont assisté à une telle scène, dans un bus ou un tram à plancher haut (où la présence de vélos n'est jamais autorisée) ou parfois dans un métro ou tram à plancher bas en cas de grande affluence. Le restant des plaintes provient, au contraire, de personnes qui se plaignent de la présence de vélos. Cette dualité, déjà présente en 2018, demeure donc.

<sup>1221</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'aurais aimé que votre réponse soit un peu plus étoffée, mais je vois que vous êtes sensible à cette thématique.

Au demeurant, je trouve intéressant de mener une étude plus approfondie sur les Bruxellois et les navetteurs qui combinent transports en commun et vélo. L'objectif est de proposer la meilleure solution possible à ceux qui habitent la périphérie et voudraient éventuellement se passer d'une voiture et éviter d'être coincés dans les embouteillages. Un trajet simplifié sur toute la longueur du réseau serait bénéfique pour tous.

Par ailleurs, de nombreux exemples de l'étranger pourraient nous inspirer. En Suisse ou dans les pays nordiques, l'on voit des

*In 2019 kreeg de MIVB 14 klachten over fietsers op het openbaar vervoer en 44 negatieve reacties op sociale media. In 2020 waren het 8 klachten en 19 negatieve reacties op sociale media.*

*Het merendeel van de klachten komt van mensen die niet aan boord konden. Een ander deel gewoon over de aanwezigheid van fietsen. De tweedeling uit 2018 speelt dus nog altijd.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het zou interessant zijn om diepgaander onderzoek te doen naar Brusselaars en pendelaars die het openbaar vervoer en de fiets combineren. Het komt erop aan om ook inwoners van de Rand de beste oplossing te bieden, want dat zou iedereen ten goede komen. Buitenlandse voorbeelden kunnen inspiratie bieden.*

*- Het incident is gesloten.*

espaces dégagés dans les stations de métro ou aux abords de stations de tram. On y fait preuve d'originalité : des casiers pour vélos sont attachés aux trams, des rames sont dédiées aux vélos, etc.

Ces rames peuvent bien sûr être partagées avec d'autres usagers et, comme vous le dites très bien, dans le respect de chacun. Il faut toujours éviter au maximum de mettre en danger qui que ce soit, mais il y a moyen de sécuriser ces trajets et de faire mieux qu'aujourd'hui. Je vous invite à le faire.

- *L'incident est clos.*

1225 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1225 **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,**

1225 **concernant "l'état des lieux des actions pour réaménager les points noirs de la mobilité (ZACA)".**

1227 **M. David Weytsman (MR).**- Les zones à concentration d'accidents en Région de Bruxelles-Capitale (ZACA) sont une priorité pour le MR. La sécurité routière est d'ailleurs une priorité pour tous les membres de cette commission. C'est pourquoi je me permets aujourd'hui de revenir vers vous afin de dresser un état des lieux du réaménagement des ZACA.

Sur les 448 points noirs de la mobilité identifiés dans la dernière étude, combien ont-ils pu être réaménagés à ce jour ? Quand seront-ils tous réaménagés ? Quel budget y est-il octroyé ? Quelle procédure est-elle mise en place avec les communes pour s'assurer du bon déroulement de ces aménagements ? Pouvez-vous transmettre au parlement ladite étude ? C'est déjà la quatrième fois que je vous la demande, Mme la ministre. J'avais introduit une série de questions écrites, auxquelles vous m'aviez répondu en vous référant à cette étude, et pourtant je ne l'ai toujours pas reçue.

Une étude plus récente est-elle en préparation pour mettre à jour cette évaluation ? Comment assurer le suivi de ce travail ? Sur les trente points noirs les plus accidentogènes, que le gouvernement qualifie de prioritaires et urgents, lesquels restent encore à aménager ? Quelles mesures ont-elles été prises pour accélérer ces aménagements à l'origine de nombreux accidents, parfois mortels ? Pourquoi ne pouvez-vous pas fixer un objectif de résultats à quelques mois ? Parfois, de petits aménagements légers permettent déjà de faire la différence.

1229 **À la suite du passage en zone 30 généralisée, la dangerosité des points noirs a-t-elle été réévaluée en prenant en considération la réduction de la vitesse ? Cela change-t-il quelque chose, en comparaison avec les précédentes études ?**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

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

**betreffende "de stand van zaken van de initiatieven voor de herinrichting van de zwarte punten van de mobiliteit (de ongevalsgevoelige zones ZACA)".**

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *De ongevalsgevoelige zones zijn een prioriteit voor de MR. In de recentste studie werden er 448 dergelijke zwarte punten geïdentificeerd. Hoeveel daarvan zijn er intussen heraangelegd? Wanneer zullen ze allemaal aangepakt zijn en wat is het budget daarvoor? Volgens welke procedure verloopt de samenwerking met de gemeenten?*

*Kunt u ons de studie in kwestie bezorgen? Komt er een nieuwe studie? Welke van de dertig meest prioritaire zwarte punten moeten nog heraangelegd worden? Welke maatregelen hebt u genomen om dat proces te versnellen? Waarom legt u geen doelstellingen vast voor een termijn van enkele maanden? Soms volstaan enkele kleine ingrepen immers al.*

*Wordt de lijst van de zwarte punten geëvalueerd in het licht van de veralgemening van de zone 30? Verandert dat iets aan de situatie?*

<sup>1231</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je pense qu'on vous a transmis une étude par points noirs avec leur analyse et les solutions envisagées. Nous vous avons envoyé plusieurs documents relatifs à cette question, mais si des éléments vous manquent, n'hésitez pas à nous les demander.

En ce qui concerne le réaménagement des zones à concentration d'accidents (ZACA), Bruxelles Mobilité effectue actuellement un suivi sur les 101 premières ZACA (30 ZACA de priorité 1 et 71 de priorité 2). Le programme de réalisation et de planification n'intègre donc pour le moment que ces ZACA-là. En matière de sécurisation, on dénombre, à ce jour, onze ZACA de priorité 1 qui ont été résolues par la Région, cinq lors de la législature précédente et six sous cette législature. Pour les ZACA de priorité 2, dix-sept ont été traitées à ce jour. Sur les 101 ZACA, 77 sont sur voiries régionales.

De nombreuses ZACA de niveau 3 sont reprises sur des voiries communales. Les communes ont accès à la cartographie de toutes les ZACA. Pour la deuxième année consécutive, les communes sont fortement encouragées à intégrer les ZACA dans les demandes de subsides pour la sécurisation des infrastructures. Pour rappel, cette année, le budget a été augmenté à 5,9 millions d'euros. Il s'élevait à 3 millions d'euros en 2020.

En ce qui concerne la procédure, les demandes de subside des projets sont analysées par Bruxelles Mobilité. Si des aménagements complémentaires sont nécessaires, il est suggéré à la commune de les introduire dans la demande. Tout est mis en place afin de rendre les projets effectivement recevables pour un subside et pour que ceux-ci assurent la sécurisation la plus complète possible.

Afin d'encourager les communes de rentrer des projets de sécurisation pour des ZACA communales, un groupe de travail a également réuni Bruxelles Mobilité, les communes et les zones de police. L'objectif était d'identifier les actions qui pourraient être mises en œuvre par Bruxelles Mobilité afin d'améliorer et d'accélérer le suivi communal et régional pour la sécurisation des ZACA. Les recommandations seront intégrées au plan d'action de la sécurité routière 2021-2030. Le principal obstacle identifié par les communes est le manque de ressources humaines.

<sup>1233</sup> En ce qui concerne l'étude, elle se présente en plusieurs parties :

- une identification des ZACA sur la base d'une cartographie des accidents ;
- une sélection des 30 ZACA prioritaires sur la base d'une analyse multicritère ;
- une analyse comprenant un rapport par ZACA prioritaire, une analyse des procès-verbaux d'accident et une inspection de la ZACA ;

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik denk dat mijn kabinet u die studie bezorgd heeft, maar als er elementen ontbreken, mag u die altijd vragen.*

*Het programma van Brussel Mobiliteit voor de heraanleg van 101 ongevalgevoelige zones omvat de zones met prioriteit 1 of 2. Van de 30 zones met prioriteit 1 zijn er 11 heraangelegd (waarvan zes tijdens deze regeerperiode). Van de 71 zones met prioriteit 2 zijn er 17 aangepakt. Overigens liggen 77 van die 101 zwarte punten op gewestwegen.*

*Ongevalgevoelige zones met prioriteit 3 liggen dan weer meestal op gemeentelijke wegen. Het gewest moedigt de gemeenten sterk aan om die zones op te nemen in hun subsidieaanvragen voor de beveiliging van de infrastructuur. Het budget daarvoor is dit jaar opgetrokken van 3 miljoen tot 5,9 miljoen euro.*

*Brussel Mobiliteit analyseert de subsidieaanvragen. Als er bijkomende inrichtingen nodig zijn, vraagt het de gemeenten om die in hun aanvragen te verwerken.*

*Een werkgroep met Brussel Mobiliteit, de gemeenten en de politiezones heeft onderzocht wat Brussel Mobiliteit kan doen om de beveiliging van de ongevalgevoelige zones door zowel de gemeenten als het gewest te verbeteren en te versnellen. De aanbevelingen van de werkgroep komen in het actieplan voor de verkeersveiligheid 2021-2030. De gemeenten wijzen vooral op een tekort aan personeel.*

*De studie omvat:*

- *een identificatie van de ongevalgevoelige zones op basis van een ongevallenkaart;*
- *een selectie van dertig prioritaire ongevalgevoelige zones op basis van een reeks criteria;*
- *een analyse per prioritair zwart punt;*
- *aanbevelingen, per zwart punt of per groep van zwarte punten.*

- des recommandations, avec un rapport par ZACA, ou par groupe de ZACA lorsqu'elles sont alignées sur un même axe avec des causes communes.

La mise à jour de cette étude sera lancée en 2021. L'étude est assez datée, mais reste pertinente, puisque ces points ne sont pas résolus. Nous voudrions sous cette législature résoudre ces ZACA et en réactualiser la liste.

Les ZACA prioritaires restant à résoudre font l'objet d'une réunion de suivi. Un certain nombre d'entre elles sont situées sur des voiries communales, notamment les trois ZACA de la rue Royale. Vu la nature de la zone, liée à son profil en travers de la voirie d'une part et son caractère patrimonial de l'autre, une sécurisation de base n'était pas envisageable. Par contre, la STIB devant procéder au remplacement des voies, le projet devrait évidemment tenir compte de ces recommandations.

Si cette liste existait depuis longtemps, Bruxelles Mobilité ne prêtait pas, selon nous, suffisamment d'attention à ce problème. Seuls cinq ZACA avaient trouvé une solution sous la précédente législature. J'ai décidé d'en faire une priorité et depuis un an et demi, nous en avons résolu six, malgré la crise du coronavirus. Mais je ne serai pas satisfaite tant que nous ne serons pas arrivés au bout de cette liste !

<sup>1235</sup> Il existe des procédures à suivre, mais nous pouvons déjà envisager des restrictions là où c'est possible. Certaines ZACA ont déjà fait l'objet de résolutions temporaires dans l'attente d'un aménagement définitif. Cela me semble très important et faire en sorte qu'ils soient aménagés le mieux possible restera l'une de mes priorités en 2021.

Les objectifs sont clairs : les 35 ZACA prioritaires doivent être programmées le plus rapidement possible. Les 71 ZACA de priorité 2 ont été intégrées dans la planification des microprojets et l'objectif reste évidemment que les ZACA de priorités 1 et 2 identifiées et retenues soient résolues d'ici à la fin de la législature.

Concernant l'évaluation, le passage à la ville 30 n'affecte pas immédiatement les ZACA. L'identification de ces dernières a pris en compte les chiffres relatifs aux accidents survenus ces trois ou quatre dernières années. Cependant, si la vitesse n'est pas toujours la cause des accidents, elle constitue toujours un facteur aggravant. Nous nous attendons donc à voir la gravité des ZACA se réduire à la suite du passage à la ville 30. Pour autant, cela ne sera pas suffisant. La ville 30 est une mesure importante pour la vision zéro accident et pour une meilleure sécurité routière, mais elle n'est pas la seule. Il faut également faire en sorte de réaménager les ZACA.

J'en veux pour exemple le carrefour entre la chaussée de Haecht, l'avenue Jules Bordet et la rue Fr. Van Cutsem que nous planifions d'adapter au printemps 2021, tout comme la chaussée de Louvain et l'avenue Milcamps à Schaerbeek. L'aménagement de la place Saint-Denis à Forest est prévu pour 2022, l'avenue

*In 2021 wordt de studie bijgewerkt. De vaststellingen uit de oude studie over de punten die nog niet aangepakt zijn, blijven intussen gelden.*

*Een deel van de prioritaire zwarte punten bevindt zich op gemeentewegen, onder meer de drie in de Koningsstraat. Die punten aanpakken is moeilijk omwille van het erfgoedaspect. Het project van de MIVB voor de vervanging van de sporen zal echter rekening houden met de aanbevelingen.*

*Tijdens de vorige regeerperiode werden er vijf zwarte punten aangepakt, maar ik heb er een prioriteit van gemaakt en op anderhalf jaar tijd en in volle pandemie zijn er al zes onder handen genomen. Ik zal echter pas tevreden als ze allemaal zijn weggewerkt!*

*In afwachting van een definitieve heraanleg, waar vaak lange procedures aan voorafgaan, zijn er op veel plaatsen al beperkte, tijdelijke oplossingen ingevoerd. Het blijft echter onze doelstelling om alle ongevalgevoelige zones van prioriteit 1 en 2 nog deze regeerperiode aan te pakken.*

*De veralgemening van de zone 30 heeft geen rechtstreekse invloed op de ongevalgevoelige zones. De snelheid is niet altijd de oorzaak van ongevallen. Ze zorgt er wel altijd voor dat de gevolgen van ongevallen ernstiger zijn. Door de zone 30 zou de ernst van de ongevallen in de ongevalgevoelige zones dus moeten verminderen. Naast deze ingrepen, zijn er echter nog andere maatregelen nodig om de verkeersveiligheid te verbeteren.*

de la Couronne et le boulevard Général Jacques pour 2021, ainsi que la place Dailly à Schaerbeek.

Je ne vais pas parcourir toute la liste, mais nous essayons de trouver au plus vite des solutions, ZACA par ZACA, et cela reste une priorité absolue. Je vous remercie d'attirer mon attention sur ces points, c'est un rôle important que joue là le parlement.

1237 **M. David Weytsman (MR).**- Si je comprends bien, outre l'étude générale dont je dispose, chaque ZACA est systématiquement accompagnée d'une fiche. Dans votre réponse à ma question écrite, vous vous référez à ces fiches, mais elles ne sont pas publiques.

Je reconnais volontiers que vous prenez la mesure de l'urgence et de la gravité de la situation. Vous avez fait de la sécurité routière et des ZACA l'une de vos priorités, contrairement à votre prédécesseur. Quand les choses avancent, il faut le souligner, même si elles n'avancent pas assez vite à mes yeux. Pour expliquer cette lenteur, je ne nie pas la possibilité de contraintes techniques que je ne maîtrise pas. Je veux simplement m'assurer que toutes les impulsions politiques sont bien présentes, que les freins sont dus à des questions de technicité et non à un manque d'ambition politique.

Si je comprends bien, il y a trois types de ZACA. Vous avancez sur les 30 ZACA prioritaires, mais reconnaissez une certaine faiblesse au niveau des 71 ZACA de priorité 2, avec seulement 17 ZACA traitées. Certes, vous venez de très loin. Manifestement, votre prédécesseur n'en avait pas fait sa priorité. D'un point de vue politique, je trouve cela incompréhensible.

Quant aux ZACA de niveau 3, ce sont toutes les autres, de 101 à 458. Cependant, je ne comprends pas leur statut. Avez-vous dit que vous alliez élaborer une nouvelle étude ? Je n'ai pas bien compris non plus les paramètres de suivi.

1239 Enfin, les communes travaillent-elles dans le même sens que vous ? Je ne peux pas entendre que vous demandiez aux communes de travailler sur ces ZACA et qu'elles tardent à le faire. J'ignore comment les contraindre à mettre en œuvre un mécanisme pour y répondre.

J'apprends qu'il y a trois ZACA dans la rue Royale, alors que je pensais qu'il n'y avait qu'une seule. J'aimerais qu'un mécanisme soit mis au point le plus rapidement possible. La carotte, ce sont les subsides, mais le bâton est nécessaire, semble-t-il, pour rappeler cette priorité aux communes.

- *L'incident est clos.*

2105 **QUESTION ORALE DE MME NICOLE BOMELE NKETO**

2105 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,

**De heer David Weytsman (MR)** (*in het Frans*).- *Naast de algemene studie is er voor elke ongevalgevoelige zone ook een aparte technische fiche, maar die fiches zijn niet openbaar.*

*U neemt de situatie zeker voldoende ernstig. Toch gaat het mij allemaal nog te traag. Misschien zijn er technische beperkingen die mij ontgaan. Ik wil er alleen zeker van zijn dat er geen gebrek is aan politieke ambitie.*

*Er zijn blijkbaar drie categorieën van ongevalgevoelige zones. U boekt vooruitgang met de meest prioritaire categorie, maar categorie 2 hinkt wat achterop. Ik begrijp niet dat uw voorganger daar niet meer werk van heeft gemaakt.*

*Het statuut van de derde categorie begrijp ik niet goed. Is daarover een nieuwe studie gepland?*

*Werken de gemeenten mee? Ik weet niet hoe u hen kunt verplichten. Belonen met subsidies is goed, maar een stok achter de deur is nodig.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NICOLE BOMELE NKETO**

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

2105 **concernant "les bus et les arrêts à la demande après 22 heures en Région bruxelloise".**

2107 **Mme Nicole Bomele Nketo (DéFI).**- Ce 6 janvier 2021, la presse nous a appris que Charleroi Métropole était séduite par les bus taxis en soirée, avec des arrêts à la demande, et avait commencé une réflexion en ce sens.

Cette pratique semble se développer en Europe. Elle permet de renforcer l'attrait pour les transports en commun, mais surtout de sécuriser leurs usagers, et plus spécifiquement leurs usagères, en leur permettant à la nuit tombante de descendre entre deux arrêts pour raccourcir le trajet à pied vers leur maison ou leur lieu de destination.

Là où les bus taxis existent déjà, la mesure rencontre un grand succès. À Lausanne, par exemple, il faut annoncer, lorsque l'on monte dans le bus, son arrêt parmi la liste des arrêts. L'ordre de parcours peut être modifié afin de rapprocher la personne de son lieu de destination. Par ailleurs, aucun supplément tarifaire nocturne n'est demandé, ce qui est un avantage majeur et encourage les personnes à faire usage de ce service.

À Rennes, depuis le 4 janvier dernier, le système d'arrêt à la demande est testé sur deux lignes de bus à partir de 22 heures. Le dispositif a pour but premier de réduire les risques d'agression ou de harcèlement à l'encontre des femmes, premières victimes de ce genre d'incidents dans les transports en commun.

J'interrogerai tout à l'heure le ministre-président sur les taxis destinés aux femmes en Région bruxelloise, lui rappelant à cette occasion que 29 % des agressions, en ce compris les agressions sexuelles, ont lieu dans les transports en commun. Il est important de lutter contre ces agressions et de diminuer les risques pour celles et ceux qui prennent les transports en commun, de jour comme de nuit.

La capitale de l'Europe doit tendre vers toujours plus de confort dans les transports qu'elle propose aux usagers. Assurer la sécurité des personnes qui souhaitent se mouvoir facilement est un rôle fondamental qu'une capitale doit assurer.

Au sujet des transports en commun dans notre Région, et plus particulièrement des bus, disposez-vous de chiffres sur le nombre d'agressions et les heures auxquelles celles-ci se produisent dans les véhicules de la STIB, en ce compris les Noctis ?

2109 **Quelle analyse faites-vous de ces chiffres ? Des lignes de bus ont-elles été signalées comme présentant un risque accru pour les femmes ? Confirmez-vous qu'en 2009, un dispositif d'arrêt à la demande a été testé sur les lignes Noctis ? Pour quelle raison cette mesure a-t-elle été abandonnée ?**

Êtes-vous au courant de l'existence de dispositifs d'arrêt à la demande dans d'autres grandes villes ou capitales européennes ? Des évaluations de ces dispositifs ont-elles déjà eu lieu ?

**betreffende "de bussen en de haltes op aanvraag na 22 uur in het Brussels Gewest".**

**Mevrouw Nicole Bomele Nketo (DéFI)** (in het Frans).- *Op 6 januari 2021 berichtte de pers dat Charleroi Métropole nadenkt over een taxibussysteem tijdens de avonduren, met haltes op aanvraag.*

*Het taxibussysteem is een groot succes in de Europese steden waar het is ingevoerd. Het maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker en veiliger voor de reizigers: wanneer het donker is, kunnen ze tussen twee haltes uitstappen, zodat de wandelafstand tot hun bestemming kleiner wordt.*

*Ik heb daarnet de minister-president geïnterpelleerd over taxi's voor vrouwen. 29% van de gevallen van geweld tegen vrouwen vindt immers plaats in het openbaar vervoer. Weet u hoeveel geweldplegingen op de bus plaatsvinden? Op welke tijdstippen?*

*Lopen vrouwen meer risico op bepaalde buslijnen? Klopt het dat in 2009 een systeem van haltes op aanvraag is uitgetest op de Noctislijnen? Waarom werd het niet voortgezet?*

*Bent u op de hoogte van de taxibussystemen in andere Europese steden? Overweegt de MIVB om een soortgelijk initiatief op bepaalde lijnen te testen? Zo ja, wanneer en op welke lijnen? Zo niet, waarom niet?*

La STIB envisage-t-elle de tester un tel dispositif sur certaines de ses lignes ? Dans l'affirmative, à partir de quand et sur quelles lignes ? Dans la négative, pour quelles raisons ? Ces systèmes seraient certainement une occasion de mettre en application une approche intégrée de la dimension de genre (gender mainstreaming) dans ce secteur.

2111 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est primordial de favoriser un sentiment de sécurité chez les voyageurs. Le système de transports en commun a un rôle à jouer à cet égard, en adaptant l'aménagement des arrêts, des gares, des métros, des abribus, de l'éclairage ou encore l'ouverture de ces espaces. Tout le monde doit se sentir en sécurité dans les transports en commun, en journée comme en soirée.

La STIB ne dispose pas de chiffres exhaustifs relatifs aux agressions. Les personnes victimes d'agression ne se signalent pas automatiquement auprès de la STIB, mais portent parfois directement plainte auprès de la police. Vous pourriez interpellier la police pour obtenir les chiffres dont elle dispose. Toutefois, certaines personnes ne portent pas plainte du tout. Il serait important de convaincre les voyageurs de le faire automatiquement.

De manière générale, la STIB ne constate pas de hausse des faits d'agression en fin de soirée. Ses données indiquent également qu'il n'y a pas de faits nombreux et récurrents sur les lignes Noctis. Les agressions entre voyageurs dans les bus, hommes et femmes confondus, représentent 14 % de l'ensemble des agressions signalées à toute heure. Les chiffres de la STIB ne sont toutefois pas représentatifs du chiffre global, comme je l'ai dit plus haut.

2113 L'arrêt à la demande a déjà fait l'objet, il y a peu, de débats parlementaires, lors de la question orale de M. Maingain et de la question écrite n° 448 de Mme De Ré. Je vous invite à relire les réponses précédentes.

La STIB a déjà étudié la possibilité de l'arrêt à la demande entre deux arrêts, mais ne prévoit pas de l'introduire. En effet, d'une part, la distance moyenne entre deux arrêts est inférieure à 400 m et, d'autre part, ce système comporte un danger bien réel de chute due à l'absence de quai. Il est aussi question de la responsabilité de la STIB et de la couverture des assurances.

Sachez que la STIB s'informe sur tout dispositif testé ou mis en œuvre par d'autres sociétés de transport public, qu'il s'agisse de l'arrêt à la demande ou d'autres sujets. Elle travaille également sur d'autres aspects pour augmenter le sentiment de sécurité des voyageurs et des voyageuses, sachant que certains enjeux concernent plus particulièrement les femmes.

2115 **Mme Nicole Bomele Nketo (DéFI).**- Votre réponse m'indique que cette question a été étudiée. Il est toutefois regrettable qu'une distance de 400 m soit considérée comme courte, alors qu'elle ne l'est pas du tout pendant la nuit. Il importe de sécuriser davantage les usagers.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Iedereen moet zich veilig voelen in het openbaar vervoer, zowel overdag als 's avonds. De MIVB kan initiatief nemen door de haltes en stations aan te passen, voor voldoende verlichting te zorgen enzovoort.*

*Volgens de MIVB zijn er 's avonds of op de Noctislijnen niet meer gevallen van agressie. In de bussen vindt 14% van de geweldplegingen plaats. De cijfers van de MIVB zijn echter niet volledig. Sommige slachtoffers dienen immers alleen klacht in bij de politie en andere slachtoffers dienen helemaal geen klacht in.*

*De MIVB heeft de mogelijkheid bestudeerd om reizigers tussen twee haltes te laten uitstappen, maar zal die niet invoeren. De gemiddelde afstand tussen twee haltes is immers kleiner dan 400 m. Bovendien lopen de reizigers het risico te vallen bij het uitstappen, omdat er geen perron is.*

*De MIVB blijft alle mogelijkheden onderzoeken om het veiligheidsgevoel bij de reizigers, en in het bijzonder bij vrouwen, te vergroten.*

**Mevrouw Nicole Bomele Nketo (DéFI)** (in het Frans).- *400m is niet echt een korte afstand, zeker niet 's nachts.*

*Is het niet mogelijk om de cijfers van Unia op te vragen?*

Les chiffres relatifs aux agressions seraient manquants en raison de l'absence de signalement. Ne serait-il pas possible de les obtenir auprès d'Unia ?

- *L'incident est clos.*

2119 **QUESTION ORALE DE MME NICOLE BOMELE NKETO**

2119 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,

2119 et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations européennes et internationales, du commerce extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,

2119 concernant "les toilettes publiques à Bruxelles".

2121 **Mme Nicole Bomele Nketo (DéFI).**- Je reviens sur la question des toilettes publiques, que j'avais abordée avant les fêtes de fin d'année. Je tiens à préciser que la cartographie de ces toilettes élaborée par Bruss'help, qu'Ecolo suit avec attention, remonte au mois de décembre, soit avant ma première question.

Les toilettes publiques bruxelloises font partie de ces petites choses du quotidien dont on ne parle pas, mais qui sont pourtant indispensables. La Région bruxelloise est particulièrement démunie en la matière. Si l'on ajoute à cela les questions de la propreté, de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) et du déséquilibre entre les installations sanitaires pour hommes et pour femmes, la situation est encore plus préoccupante.

Avons-nous, en Belgique, un problème avec les toilettes publiques ? Dans de nombreuses villes européennes, des réseaux de toilettes publiques, automatisées ou non, souvent gratuites et propres, existent. En Belgique, les toilettes publiques sont rares, très souvent sales et généralement payantes.

En réponse à ma précédente interpellation à ce sujet, vous aviez déclaré que de nombreuses femmes préféraient utiliser les toilettes des restaurants et des cafés. Le secteur horeca est actuellement fermé mais peut-être y a-t-il là une piste à explorer.

Alors qu'uriner est un besoin vital, tout le monde n'est pas logé à la même enseigne. Les hommes sont privilégiés. Vous avez déclaré que la STIB progresse fortement en matière d'offre de sanitaires sur son réseau. En effet, à l'heure actuelle, 36 terminus de bus ou de tram sont équipés de sanitaires mixtes payants et neuf nouveaux terminus le seront en 2021.

On ne trouve que dix toilettes publiques gratuites accessibles aux PMR, gérées par la Ville de Bruxelles. Inutile de faire une longue argumentation sur le fait que c'est totalement insuffisant. Inutile

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NICOLE BOMELE NKETO**

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

en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "de openbare toiletten in Brussel".

**Mevrouw Nicole Bomele Nketo (DéFI)** (in het Frans).- *Er is nog altijd een groot gebrek aan openbare toiletten in Brussel. Hoe komt dat? Tal van Europese steden hebben een netwerk van openbare toiletten, die vaak gratis en schoon zijn. In België zijn openbare toiletten schaars, zeer vaak vuil en zelden gratis.*

*Op mijn vorige interpellatie antwoordde u dat veel vrouwen liever de toiletten in cafés en restaurants gebruiken. De horeca is momenteel gesloten, maar dat is misschien een denkspoor.*

*U verklaarde voorts dat de MIVB het aanbod van openbare toiletten op haar netwerk sterk aan het uitbreiden is. Momenteel zijn 36 eindhaltes uitgerust met betalende toiletten voor mannen en vrouwen en in 2021 zullen negen andere eindhaltes aan de beurt komen.*

*Plassen is een basisbehoefte, maar niet iedereen heeft het even gemakkelijk op dat gebied. Er is een verschil tussen mannen en vrouwen en er zijn slechts tien gratis openbare toiletten toegankelijk voor personen met een beperking. Dat is totaal ontoereikend.*

*De toiletten op het MIVB-netwerk niet meegerekend, telde Bruss'help dit jaar in Brussel 48 urinoirs voor mannen, tegenover zes openbare toiletten voor vrouwen, kinderen en personen met een handicap.*



également de démontrer les inégalités flagrantes révélées par ce recensement.

En Région de Bruxelles-Capitale, en dehors des toilettes présentes sur le réseau de la STIB et d'après le recensement fait cette année par Bruss'heIp, les hommes disposent de 48 endroits où uriner, contre six pour les femmes, les enfants et les personnes handicapées.

<sup>2123</sup> Si l'on ajoute le critère de la gratuité et de la propreté, les possibilités se réduisent comme peau de chagrin. Cela revient à nier que les femmes, les enfants et les personnes handicapées ont autant besoin d'uriner que les hommes.

La problématique des toilettes s'inscrit dans celle, plus large, de l'espace public comme espace reproducteur d'inégalités sociales et de genre. En effet, l'espace urbain bruxellois a été réfléchi et construit par les hommes pour les hommes. Penser aux toilettes publiques en pensant aux usagers les plus faibles et aux femmes aura un impact positif sur la qualité de vie et le confort de déplacement dans la ville.

Pourquoi certaines communes sont-elles nettement plus favorisées que d'autres en matière d'accès aux toilettes ? Pourquoi les toilettes publiques sont-elles en grande majorité concentrées au nord de Bruxelles et pourquoi certaines communes en sont-elles totalement dépourvues ? Comment ces choix sont-ils opérés ? Comment se fait-il que certaines communes, à l'instar d'Anderlecht, ne mettent à disposition qu'un ou plusieurs urinoirs, mais aucune toilette publique ?

<sup>2125</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je souligne l'importance de cette question, en lien avec les problématiques de la propreté, du sans-abrisme et de l'égalité entre les hommes et les femmes, mais aussi de la santé : de nombreuses personnes ont besoin, pour des raisons médicales, de disposer de toilettes publiques accessibles et propres.

À l'heure actuelle, mises à part les toilettes gérées par la STIB, ce sont les communes qui s'occupent de l'installation et de la gestion des sanitaires publics. La Région ne supervise pas les politiques communales en la matière et n'est donc pas en mesure d'apporter d'explication quant à la distribution inégale des sanitaires publics sur le territoire régional. Ainsi, vous me demandez de comparer Anderlecht avec les autres communes. Je vous invite plutôt à interroger le conseil communal.

Je pense néanmoins qu'une approche régionale serait intéressante. Comme vous le soulignez dans votre question, il y a de grandes différences entre les communes, en cette matière comme dans beaucoup d'autres. Une telle approche, visant à harmoniser les choses, rendrait notre Région plus agréable. Elle engloberait non seulement les installations sanitaires dans l'espace public, mais aussi les toilettes accessibles dans les bâtiments publics et dans les établissements horeca - avec lesquels nous pourrions chercher une solution pour une ouverture de leurs sanitaires -, les magasins, les supermarchés, etc.

*Als we enkel rekening houden met toiletten die gratis en schoon zijn, blijven er nog minder mogelijkheden over, terwijl vrouwen, kinderen en gehandicapten evengoed moeten plassen als mannen.*

*De Brusselse openbare ruimte werd ontworpen door en voor mannen. Als er meer openbare toiletten voor vrouwen en gehandicapten komen, zullen mensen zich comfortabeler kunnen verplaatsen in de stad.*

*Waarom beschikken sommige gemeenten over meer openbare toiletten dan andere? Hoe komt het dat een gemeente als Anderlecht wel over openbare urinoirs, maar niet over openbare toiletten beschikt?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Momenteel zorgen de gemeenten voor de installatie en het beheer van openbare toiletten op hun grondgebied. Het gewest houdt geen toezicht op het gemeentelijke beleid ter zake en kan dus niet verklaren waarom openbare toiletten zo ongelijk over het gewest verspreid zijn. Voor meer informatie moet u zich tot de gemeenten richten.*

*Een gewestelijk plan kan zeker interessant zijn, gelet op de grote verschillen tussen de gemeenten. Dat plan moet niet alleen betrekking hebben op het sanitair in de openbare ruimte, maar ook in overheidsgebouwen, horecazaken, winkels, supermarkten enzovoort. Mijn diensten zijn bereid om mee te werken aan een plan om in zoveel mogelijk openbaar toegankelijke toiletten te kunnen voorzien.*

Il s'agit d'assurer une accessibilité globale des toilettes publiques ou ouvertes au public. Mes services seront en tout cas ouverts au développement d'une telle politique régionale. Si un cadastre ou des comparaisons avec d'autres villes doivent être réalisés, nous sommes prêts à partager le travail selon nos compétences.

2127 Évidemment, nous essayons d'avancer le plus possible au niveau des transports publics. La STIB prévoit par exemple d'installer des sanitaires automatiques supplémentaires en voirie, qui seront accessibles au public et aux PMR. Mon administration est aussi en discussion avec le cabinet du ministre Maron et avec Bruxelles Propreté pour approfondir la problématique. En premier lieu, il faudrait clarifier les questions de gouvernance autour des questions importantes. Les responsabilités sont partagées, toutefois il demeure intéressant de mener une politique régionale au-delà du partage des différentes compétences.

J'ai constaté par ailleurs que votre question avait d'abord été posée au secrétaire d'État M. Smet dans le cadre de ses compétences en matière d'urbanisme. Il serait également utile de poser cette question en commission du développement territorial ; ainsi, différentes commissions seraient sensibilisées à l'importance de travailler ensemble afin de mener une politique cohérente dans ces matières.

2129 **Mme Nicole Bomele Nketo (DéFI).**- Le fait que cette question soit traitée au niveau régional est important, d'autant que vous défendez la politique du plan Good Move. Dans ce cadre, il est primordial que les citoyens puissent se déplacer à Bruxelles en ayant accès à des toilettes publiques.

Lorsque j'ai parlé de ce problème sur Facebook, de nombreuses femmes m'ont contactée. Certaines m'ont même déclaré ne plus sortir de chez elles à cause de cela ! Ce problème a donc de réelles répercussions sur la capacité des femmes à bien se déplacer dans Bruxelles. La fermeture du secteur horeca due à la crise sanitaire est actuellement un obstacle supplémentaire.

Ce sujet doit être traité par la Région, même si les communes ont certaines responsabilités à cet égard. Les citoyens se déplacent hors de leur commune. Une cartographie reprise sur une application pour smartphone serait utile.

J'ai appris récemment, en étudiant cette question, qu'un urinoir se trouvait dans ma commune, mais je ne l'ai jamais trouvé. Enfin, dans le cadre du développement touristique à Bruxelles, il est essentiel que cette question soit traitée au niveau régional.

- *L'incident est clos.*

2133 **QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

2133 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,**

*Ondertussen trachten we al vooruitgang te boeken op het niveau van het openbaar vervoer. Zo zal de MIVB extra openbare toiletten in de openbare ruimte installeren. Mijn administratie voert daarover overleg met het kabinet van minister Maron en met Net Brussel.*

*We moeten eerst de bevoegdheidsverdeling uitklaren. Het gaat om een gedeelde verantwoordelijkheid, maar het zou interessant zijn om een samenhangend, gewestelijk beleid te ontwikkelen.*

**Mevrouw Nicole Bomele Nketo (DéFI)** (in het Frans).- *Dit probleem moet op gewestelijk niveau worden aangepakt omdat het een impact heeft op meerdere gewestbevoegdheden, zoals mobiliteit en toerisme. Toen ik het probleem op Facebook aankarte, kreeg ik heel wat reacties. Sommige vrouwen zeggen dat ze niet meer buiten komen door het gebrek aan openbare toiletten. Dit probleem heeft dus een reële impact op de mobiliteit, zeker nu horecazaken gesloten zijn door de gezondheids crisis. Het zou bijvoorbeeld nuttig zijn om een app te ontwikkelen met een overzicht van alle openbare toiletten.*

- *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,

2133 **concernant "le suivi du réaménagement du boulevard Auguste Reyers".**

2135 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- En février 2020, vous répondiez à l'une de mes questions sur l'état d'avancement des travaux au niveau du boulevard Auguste Reyers, du nom d'un ancien bourgmestre de Schaerbeek. Vous m'annonciez alors que les travaux devaient être terminés pour le mois d'avril, ce qui réjouissait les riverains.

Vous m'indiquiez également que le plan de certificat amendé, qui intégrera les conclusions de l'étude d'incidences et anticipera en grande partie les options d'aménagement du projet définitif, sera introduit auprès d'urban.brussels après l'été 2020.

Enfin, vous m'annonciez qu'une enquête publique pourrait être organisée fin 2020. Après la délivrance du certificat d'urbanisme, Bruxelles Mobilité introduira directement une demande de permis d'urbanisme portant, cette fois, sur l'ensemble de l'aménagement. Sauf retards ou imprévus, Bruxelles Mobilité espère obtenir la délivrance du permis pour l'été 2021.

Cependant, les riverains commencent à trouver le temps long et certains désagréments deviennent problématiques. Au niveau de l'éclairage, les réverbères sont éteints en permanence sur le trottoir du côté impair, ce qui induit un sentiment d'insécurité. De plus, en cette période hivernale, il fait tellement noir à certains endroits qu'il est impossible de voir un éventuel trou ou obstacle sur le trottoir.

Entre l'avenue de l'Émeraude et l'avenue Émile Max, les réverbères centraux sont éteints en permanence et les seules lumières proviennent du bâtiment de la RTBF. Du côté pair, au niveau du numéro 104 du boulevard Reyers, plus aucun réverbère ne fonctionne, ce qui engendre un sentiment d'insécurité. Plusieurs vols ont d'ailleurs été constatés dans les voitures et les caves des immeubles.

Il semblerait que la situation ait été rétablie à ce niveau il y a quelques jours. Le confirmez-vous ?

La largeur du trottoir pose également problème, puisque moins de 1,50 m de trottoir est disponible au niveau du mobilier urbain et des arbres. Au niveau du feu rouge à l'avenue du Diamant, moins de 1 m de trottoir est disponible du côté impair, entre les avenues de l'Opale et du Diamant.

Pour ce qui est des aménagements provisoires, le trafic est toujours séparé par des blocs de béton et on se demande ce qu'il en est des résultats des tests qui devraient amener à un aménagement définitif.

Au croisement du boulevard Reyers et de l'avenue de l'Opale, des blocs de béton supplémentaires ont été ajoutés pour empêcher les automobilistes d'avancer tout droit sur le boulevard, ce qui ne fait que gêner leurs manœuvres.

**betreffende "de opvolging van de heraanleg van de Auguste Reyerslaan".**

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- In februari 2020 beweerde u dat de werken aan de Auguste Reyerslaan tegen april klaar zouden zijn. U zei ook dat Brussel Mobiliteit tegen de zomer van 2021 een stedenbouwkundige vergunning hoopte te krijgen, op basis van een nieuw stedenbouwkundig attest waarin de resultaten van de impactstudie zouden zijn opgenomen.

*De omwonenden vinden dat het nu wel erg lang begint te duren. Een aantal ongemakken wordt stilaan problematisch, zoals het her en der ontbreken van straatverlichting. Dat de stoep minder dan 1,5 m breed is ter hoogte van het stadsmeubilair en de bomen vormt eveneens een probleem.*

*Het verkeer wordt nog steeds door betonblokken gescheiden en ik vraag me af wat de tests hebben opgeleverd die tot een definitieve heraanleg moeten leiden.*

2137 Me confirmez-vous que le plan de certificat amendé, qui intégrera les conclusions de l'étude d'incidences, a bien été introduit par urban.brussels après l'été 2020 ? Une enquête publique a-t-elle été organisée fin 2020, comme annoncé ? Où en est Bruxelles Mobilité dans les demandes de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de l'aménagement ?

Avez-vous connaissance des problèmes d'éclairage ? Qu'est-il mis en œuvre pour y remédier ? Est-il normal que des réverbères soient alimentés par des fils aériens ? Quelles sont les consignes de sécurité pour ce type d'aménagement provisoire ? On m'a en effet signalé que certains réverbères étaient alimentés par des fils fixés par du papier adhésif.

Sur un grand boulevard tel que celui-ci, le très faible espace laissé aux piétons, qui est parfois réduit par la présence de mobilier urbain, pose question. Nous avons pu parler des piétons tout à l'heure et il est vrai que nous sommes tous piétons à un moment de la journée. Avez-vous envisagé la possibilité de réaménager les trottoirs pour une circulation plus aisée des piétons, mais aussi des personnes à mobilité réduite ? Avez-vous pensé à la possibilité de transformer les voies latérales en rues cyclables ?

Enfin, au croisement du boulevard Auguste Reyers et de l'avenue de l'Opale, la pose de blocs en béton semble semer la confusion, surtout auprès d'automobilistes peu habitués au quartier. Pour avoir fait le test, je confirme qu'on ne sait pas bien quelle direction il faut emprunter. Ne pourrait-on pas ajouter un panneau d'obligation de tourner à droite au panneau d'interdiction de circulation ? Quand les résultats de ces tests grandeur nature, qui doivent amener à un réaménagement définitif, seront-ils disponibles ? Quand ces blocs seront-ils enlevés ?

2139 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'étude d'incidences pilotée par l'administration régionale de l'urbanisme ayant été achevée avec un peu de retard à cause de la pandémie du Covid-19, Bruxelles Mobilité avait l'obligation de remettre le plan amendé du certificat d'urbanisme pour le 26 janvier 2021. Des comités d'accompagnement ont encore eu lieu en novembre 2020 et début janvier 2021 pour discuter de ces plans. Les plans amendés ont été finalisés le 20 janvier. L'enquête publique pourra donc avoir lieu dans les semaines ou les mois à venir. Sur la base des réactions du public et de nos partenaires, nous devons évaluer les modifications à apporter aux plans pour les ajouter à la demande de permis.

Quant à l'éclairage, des problèmes au niveau du grand carrefour Diamant nous ont été rapportés par la STIB en décembre 2020. Bruxelles Mobilité a entre-temps posé un éclairage temporaire en attendant l'éclairage définitif prévu dans le projet. Le câblage aérien est utilisé de manière provisoire pour l'alimenter. La mise en souterrain exige des travaux lourds et fort onéreux pour une durée d'utilisation courte de maximum deux ans. Même si la pose de câbles temporaires aériens n'est pas inhabituelle, elle est réalisée en toute sécurité.

*Heeft urban.brussels ondertussen het herziene stedenbouwkundige attest ingediend, waarin de resultaten van de impactstudie zijn verwerkt? Heeft het openbaar onderzoek plaatsgevonden? Hoever staat Brussel Mobiliteit met de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de globale werkzaamheden?*

*Hoe worden de verlichtingsproblemen aangepakt? Overweegt u de trottoirs opnieuw aan te leggen om het comfort voor voetgangers en wie minder mobiel is te verhogen?*

*De betonblokken aan het kruispunt van de Auguste Reyers- en de Opaallaan zorgen voor verwarring bij automobilisten die de buurt niet goed kennen. Kan daar niets aan gebeuren? Wanneer verdwijnen de blokken?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Het aangepaste stedenbouwkundige attest werd op 20 januari afgewerkt, nadat het begeleidingscomité begin januari een laatste keer had vergaderd. Het openbaar onderzoek zal dus pas in de loop van de volgende weken en maanden kunnen plaatsvinden.*

*De MIVB meldde in december dat er problemen waren met de verlichting aan het kruispunt met de Diamantlaan. Brussel Mobiliteit heeft er tijdelijke verlichting met hangende elektriciteitskabels aangebracht. Alle veiligheidsvoorschriften zijn daarbij in acht genomen.*

*Door de aanwezigheid van bomen moeten alle parkeerplaatsen verdwijnen om de stoep te kunnen verbreden conform de minimale voetpadbreedte. Omdat dat extra werken vergt, waarvoor vergunningen nodig zijn, zal dat aspect van het project pas bij de definitieve heraanleg worden uitgevoerd.*

*Een aantal ventwegen met parkeergelegenheid worden ook door bussen gebruikt. Binnen het tijdelijke project konden die wegen niet tot fietsstraten worden omgevormd. Bij de definitieve heraanleg zal dat voor sommige delen wel het geval zijn.*

Compte tenu de la présence d'arbres sur les trottoirs, il y a lieu de supprimer tout le stationnement pour permettre de les élargir au profit des piétons qui, depuis de nombreuses années, doivent se contenter d'un trottoir exigü. Ces travaux d'élargissement non ponctuels nécessitent des travaux annexes et ne peuvent s'envisager sans permis. Il n'était donc pas possible d'agrandir les trottoirs dans le projet temporaire, mais Bruxelles Mobilité respectera les largeurs minimales pour les trottoirs dans le projet définitif. Si l'on se souvient de la première question à l'ordre du jour, je pense que l'importance de cette thématique pour les groupes politiques dans cette commission a déjà été démontrée.

De même, certaines latérales présentant du stationnement sont aussi parcourues par des lignes de bus. On ne peut pas les transformer rapidement en rues cyclables dans le projet temporaire sans aménagement annexe et sans risque de créer des problèmes de sécurité. Le projet définitif comportera des rues cyclables sur certains tronçons.

2141 Les tests en cours doivent durer maximum deux ans, d'avril 2020 à mars 2022. Un panneau D1f en remplacement du panneau C31b pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes peut en effet renforcer la visibilité de cette mesure. Bruxelles Mobilité réalisera ce remplacement.

2141 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je vois que vous avez connaissance, Mme la ministre, des petits soucis que ces travaux engendrent. Je me réjouis d'entendre que des mesures sont réfléchies et décidées. Tout de même, on peut regretter le retard pris. Je me doute qu'il n'est pas facile de tenir les délais dans le contexte de crise sanitaire, mais ce n'est pas évident non plus pour les riverains qui subissent les désagréments depuis des mois déjà.

En ce qui concerne les réflexions sur les latérales apaisées, les latérales cyclables, la mise en place de trottoirs plus larges pour les piétons, etc. : je vous invite à les concevoir de manière définitive, ce qui nécessitera des permis, mais en concertation avec la commune et les riverains concernés.

- *L'incident est clos.*

2147 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

2147 **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,**

2147 **concernant "la communication visuelle sur les sites web de la STIB et de Bruxelles Mobilité".**

2149 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Notre déclaration de politique régionale (DPR) prévoit que "le gouvernement proposera des aménagements qualitatifs de l'espace public, en tenant compte de la dimension genrée et de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Une information complète concernant le niveau d'accessibilité aux personnes en situation de handicap

*De testfase duurt maximaal tot maart 2022. Brussel Mobiliteit zal verkeersbord C31b vervangen door verkeersbord D1f, waardoor de situatie duidelijker wordt.*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).**- *Het verheugt me dat er maatregelen zijn genomen, al betreur ik de vertraging.*

*Ik hoop dat u werk maakt van rustige ventwegen, fietsstraten, bredere trottoirs enzovoort, maar dan wel in overleg met de gemeente en de omwonenden.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende "de visuele communicatie op de websites van de MIVB en Brussel Mobiliteit".**

**De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Volgens de algemene beleidsverklaring zal de regering bij de inrichting van de openbare ruimte aandacht hebben voor de genderdimensie en de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM). De gebruikers zullen grondig geïnformeerd worden over*

et autres personnes à mobilité réduite des infrastructures et lieux ouverts au public sera donnée aux utilisateurs et visiteurs".

Elle prévoit également que "l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite au réseau de transport en commun et l'amélioration du confort général sera un point essentiel de la politique d'investissement de la STIB (ascenseurs, sanitaires, assistance, signalétique et communication, etc.)".

Nous avons appris ce 6 janvier 2021 que la commune de Woluwe-Saint-Lambert était la première des dix-neuf communes bruxelloises à proposer une communication visuelle aux sourds et malentendants. Cette décision est le fruit d'un long travail qui a mobilisé des agents communaux motivés par l'apprentissage de la langue des signes, pour permettre un accueil adapté aux sourds et malentendants qui devaient précédemment être accompagnés pour pouvoir être compris de leurs interlocuteurs.

C'est ce genre d'initiative qui rapproche les Bruxellois et les Bruxelloises, et qui ne laisse personne sur le bord du chemin. Aucun citoyen ne devrait se sentir comme un citoyen de seconde zone.

Cette accessibilité aux services, mais aussi à l'information, doit être physique, mais aussi virtuelle. Chacun, depuis son canapé ou dans le métro, devrait pouvoir accéder à des informations le concernant en toute autonomie, mais aussi les comprendre.

Au sujet du contact direct avec la clientèle, Unia signalait dans sa note de recommandations publiée en 2018 que "le personnel des Kiosk et Bootik n'est pas sensibilisé à l'accueil des personnes en situation de handicap et ne pratique pas la langue des signes".

<sup>2151</sup> Dans cette note toujours, Unia recommandait notamment :

- "l'application mobile et le site internet de la STIB devraient être mis aux normes internationales d'accessibilité, proposer des capsules vidéo d'informations en langue des signes et contenir des informations faciles à lire et à comprendre" ;

- "sensibiliser le personnel des Bootik à l'accueil des personnes en situation de handicap et prévoir une procédure pour accueillir les personnes sourdes qui pratiquent la langue des signes (recours à des agents qui connaissent la langue des signes, affiliation à Relais-Signes et au CAB Vlaanderen pour utiliser l'interprétation à distance)".

Ce faisant, il y a fort à parier que la STIB pourrait se mettre en conformité avec la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées. On pourrait sans doute en dire autant de Bruxelles Mobilité.

Dans votre réponse à ma question écrite concernant la communication des services mis à disposition par la STIB pour améliorer l'accessibilité des PMR, vous me répondiez que toutes les informations concernant les services de la STIB destinés aux

*de mate van toegankelijkheid. Ook in het investeringsbeleid van de MIVB moet toegankelijkheid een prioriteit zijn.*

*Op 6 januari 2021 werd bekend dat Sint-Lambrechts-Woluwe als eerste gemeente een visuele communicatie invoert voor dove en slechthorende personen. Die zullen voortaan ook zonder begeleider bij de gemeentediensten terecht kunnen, want het personeel heeft gebarentaal geleerd.*

*Ook virtuele informatie moet voor iedereen autonoom toegankelijk zijn.*

*In de aanbevelingsnota van 2018 wees Unia erop dat het personeel van de verkooppunten van de MIVB onvoldoende in staat is om mensen met een handicap te helpen en bijvoorbeeld geen gebarentaal kent.*

*Unia gaf volgende aanbevelingen:*

*- de mobiele app en de website van de MIVB aanpassen aan de internationale toegankelijkheidsnormen, door video's in gebarentaal toe te voegen en gemakkelijk te lezen en begrijpen informatie te publiceren;*

*- een procedure invoeren om personen met een handicap en dove en slechthorende personen in de Bootiks beter te ontvangen.*

*Op mijn schriftelijke vraag over de communicatie over de dienstverlening van de MIVB aan personen met een beperkte mobiliteit antwoordde u dat die informatie te vinden is op de website onder de rubriek 'Toegankelijkheid'. Daar staan echter geen video's met uitleg in gebarentaal of ondertiteling. De video's op het YouTube-kanaal van de MIVB zijn gelukkig wel ondertiteld, maar ook daar wordt geen gebarentaal gebruikt. De website van Brussel Mobiliteit moet trouwens ook toegankelijker gemaakt worden.*

*Worden die websites toegankelijker gemaakt voor iedereen met een handicap? Hebt u de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) daarover al geraadpleegd?*

personnes à mobilité réduite sont disponibles sur le site internet de la STIB ([www.stib.brussels](http://www.stib.brussels)), à la rubrique Accessibilité.

À l'heure actuelle, il n'y pas de capsules vidéo adaptées à un public sourd ou malentendant dans cette rubrique. Les quelques capsules dont j'ai pu prendre connaissance sur le site de STIB ne sont pas sous-titrées. Sur la chaîne YouTube de la STIB, on constate avec plaisir que le sous-titrage est de règle, sauf pour le podcast "En route", mais peut-être faudrait-il qu'une traduction en langue des signes soit disponible.

Quant au site de Bruxelles Mobilité, je n'y ai pas trouvé de capsules vidéo. Je pense qu'il reste de beaux et importants chantiers à ouvrir pour toujours plus d'inclusion.

Une réflexion sur l'amélioration des contenus en ligne des sites web de la STIB et de Bruxelles Mobilité est-elle en cours afin d'y intégrer pleinement les personnes en situation de handicap ? La Commission régionale de la mobilité (CRM) et sa section Personnes à mobilité réduite ont-elles été consultées sur ce sujet ?

Une évaluation des coûts de production de capsules en langue des signes a-t-elle été réalisée ? Quel en est le montant ?

Des formations sont-elles actuellement proposées au personnel de la STIB, notamment des Bootik, et à Bruxelles Mobilité pour former des agents dits "signants" ? Dans l'affirmative, combien de formations sont-elles actuellement en cours ?

<sup>2153</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme indiqué dans les réponses aux questions posées lors de la Commission régionale de la mobilité dédiée à l'"accessibilité" du 10 novembre 2020, la STIB travaille à l'élaboration d'un nouveau site web qui sera conforme aux règles pour l'accessibilité des contenus web (World Content Accessibility Guidelines (WCAG)), niveau AA.

Le personnel chargé des produits numériques recevra, en 2021, une formation spécifique et pourra bénéficier d'un accompagnement pour assurer l'accessibilité des nouvelles fonctionnalités. Outre le renouvellement du site web, la STIB a aussi pour ambition de rendre accessible son application mobile.

En ce qui concerne plus particulièrement les personnes sourdes ou malentendantes, la norme WCAG ne prévoit pas d'aménagement spécifique lié à la langue des signes. En revanche, des adaptations sont prévues qui leur permettront de comprendre un média faisant appel au son, par exemple grâce au sous-titrage d'une vidéo. Sachant que certaines personnes sourdes de naissance éprouvent des difficultés de lecture, une autre adaptation spécifique consiste à ralentir le défilement des textes et veille à la simplification éditoriale selon la technique facile à lire et à comprendre (FALC).

Depuis l'été 2020, le service de la communication de Bruxelles Mobilité est en contact avec l'asbl Anysurfer afin d'améliorer l'accessibilité numérique du portail web de l'administration. Le site web de Bruxelles Mobilité héberge très peu de vidéos. En

*Hoeveel kost het om de video's te laten vertalen in gebarentaal?*

*Worden er werknemers van de MIVB, meer bepaald van de Bootiks, opgeleid om gebarentaal te gebruiken? Hoeveel werknemers zijn nu in opleiding?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De MIVB werkt aan een nieuwe website, die moet voldoen aan de toegankelijkheidsnormen World Content Accessibility Guidelines (WCAG), niveau AA. Het personeel dat die opdracht uitvoert, krijgt daarvoor in 2021 een specifieke opleiding en begeleiding. Ook de MIVB-app wordt toegankelijker.*

*De WCAG-norm voorziet niet in video's met gebarentaal. Wel zullen alle video's ondertiteld worden en zullen de teksten eenvoudig te begrijpen en gemakkelijk te lezen zijn.*

*Sinds de zomer van 2020 werkt de communicatiedienst van Brussel Mobiliteit samen met de vzw Anysurfer om de digitale toegankelijkheid van de website te verbeteren. Die bevat heel weinig video's, maar Brussel Mobiliteit verspreidt wel regelmatig beeldmateriaal via sociale media. De meeste video's zijn ondertiteld en Brussel Mobiliteit wil die werkwijze veralgemenen.*

*De toegankelijkheid van die websites is nog niet besproken door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC). De communicatiedienst van Brussel Mobiliteit zal de aanpassingen echter presenteren tijdens een volgende vergadering van de sectie PBM in het voorjaar.*

revanche, Bruxelles Mobilité diffuse régulièrement des vidéos sur les réseaux sociaux. La majorité d'entre elles sont sous-titrées. L'administration généralisera cette pratique afin de les rendre accessibles au plus grand nombre. La mise en accessibilité du site web de Bruxelles Mobilité et des contenus que cette administration produit constitue une action opérationnelle du plan stratégique de mise en accessibilité (PSMA) du plan de réseau de la STIB.

L'accessibilité numérique des sites de la STIB et de Bruxelles Mobilité n'a pas encore fait l'objet de discussions spécifiques à la Commission régionale de la mobilité, pas plus que dans sa section dédiée aux PMR. Le service de la communication de Bruxelles Mobilité présentera les travaux de mise en conformité du portail web de l'administration lors d'une prochaine réunion de la section PMR, en mars ou en mai de cette année.

2155 La STIB sera invitée à faire de même le jour où elle mettra en service sa nouvelle interface web.

Concernant la langue des signes, la STIB et Bruxelles Mobilité n'ont pas fait d'évaluation de coût à ce sujet. Toutefois, la langue des signes n'est pas unique et diffère selon qu'on signe en français, en néerlandais - et, même là, il y a différents dialectes - ou dans une autre langue. Cela impliquerait donc au moins deux ou trois versions de ces capsules, avec autant d'interprètes.

La STIB ne propose pas de formation à la langue des signes. Il est en effet illusoire de réussir à former le personnel de vente et de terrain à la pratique de la langue des signes tant en français qu'en néerlandais ou en anglais. Les agents de Bruxelles Mobilité étant rarement en contact direct avec le public, une telle formation ne semble pas pertinente. J'ai suivi un tel cours quand j'avais vingt ans. Il ne s'agit pas d'acquérir rapidement la maîtrise de quelques signes, mais d'apprendre une vraie langue ! Être capable de l'utiliser nécessite un investissement sérieux.

Cependant, dans le cadre de son plan d'action accessibilité, la STIB mène une réflexion sur des solutions pragmatiques et efficaces qui faciliteraient la communication avec les personnes sourdes et malentendantes. Afin d'assurer l'accessibilité numérique de son portail web et de l'ensemble des contenus qu'elle diffuse, Bruxelles Mobilité projette de former les agents qui en ont la responsabilité.

2157 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Je suis bien conscient que la langue des signes n'est pas unique. La question est beaucoup plus complexe.

Le site et l'application de la STIB sont en cours de rénovation. Quand seront-ils disponibles ? Je note que la Commission régionale de la mobilité et sa section PMR n'ont pas encore été consultées, mais qu'elles le seront bientôt.

J'espère, d'une part, que le site et l'application ont déjà bien avancé pour qu'ils soient accessibles au public très prochainement et, d'autre part, qu'ils n'ont pas encore trop évolué

*We vragen de MIVB hetzelfde te doen, wanneer haar nieuwe website online komt.*

*Noch de MIVB, noch Brussel Mobiliteit heeft de kostprijs voor gebarentaal geëvalueerd. Die verschilt trouwens per taal, wat meerdere versies en gebarentolken zou vereisen.*

*De MIVB biedt haar werknemers geen cursus gebarentaal aan. Het is immers onmogelijk om de verkoopmedewerkers zowel Franse, als Nederlandse en Engelse gebarentaal aan te leren. De openbaarvervoermaatschappij zoekt echter pragmatische en efficiënte oplossingen om de communicatie met dove en slechthorende personen te vergemakkelijken.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Aan de MIVB-website en -app wordt dus gewerkt. Ik hoop dat ze nog aan de opmerkingen van de GMC kunnen worden aangepast. Wanneer worden ze beschikbaar?*

*Het is belangrijk dat we verplaatsingen als een geheel beschouwen, want ontbrekende schakels kunnen wie minder mobiel is ontraden om buiten te komen.*



pour pouvoir être adaptés en fonction des remarques éventuelles de la CRM et de sa section PMR.

Je terminerai par une réflexion sur l'accessibilité. Celle-ci implique la liberté de chacun de vivre sa vie, qu'il dispose de toutes ses capacités mentales et motrices ou qu'il soit moins valide. Les associations comme le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) parle de chaîne de l'accessibilité et des maillons manquants. Il est important d'examiner les déplacements dans leur globalité, car ces maillons manquants peuvent dissuader les PMR de sortir de chez elles, ce qu'il faut à tout prix éviter ! C'est un combat qu'il faut continuer à mener tant que le réflexe de l'accessibilité ne sera pas intégré par tous et à tous les niveaux de la chaîne.

2157 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je n'ai pas de date à vous communiquer concernant le délai du site internet, qui est en cours d'élaboration.

- *L'incident est clos.*

2163 **QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

2163 **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,**

2163 **concernant "les résultats de l'étude de Vias Institute sur la manière dont les usagers de la route perçoivent le trafic depuis le début de la crise sanitaire".**

2165 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Le 11 janvier 2021, l'Institut Vias a publié les résultats d'une étude réalisée par le bureau iVOX entre le 1er décembre et le 8 décembre 2020 auprès de 1.000 Belges titulaires d'un permis de conduire B, soit un échantillon représentatif pour la Région, le sexe, l'âge et le diplôme.

Cette étude, réalisée dans un contexte particulier, révèle plusieurs éléments intéressants :

- 35 % des conducteurs bruxellois estiment que les autres usagers font preuve de plus d'agressivité depuis le début de la crise sanitaire ;

- en Région bruxelloise, les trois principaux avantages de la crise sanitaire cités par les répondants sont, dans l'ordre : "Je me suis moins déplacé" (55 %), "Il y a moins d'embouteillages" (42 %) et "Il y a plus de place dans les transports en commun" (22 %) ;

- en Région bruxelloise, les trois principaux inconvénients de la crise sanitaire cités par les répondants sont, dans l'ordre : "Peur de prendre les transports en commun" (47 %), "Trop de monde sur les pistes cyclables et les trottoirs" (20 %) et "Agressivité des autres usagers" (19 %).

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik weet niet precies wanneer de nieuwe website online komt.*

- *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 "de resultaten van het onderzoek van het Vias Institute over de wijze waarop de weggebruikers het verkeer percipiëren sinds het begin van de gezondheidscrisis".**

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Uit een enquête bij duizend Belgen met een rijbewijs B blijkt dat 35% van de Brusselse respondenten vindt dat de andere weggebruikers zich sinds het begin van de gezondheidscrisis agressiever gedragen. Tot de positieve gevolgen rekenen ze de daling van de verplaatsingen, de toegenomen ruimte op het openbaar vervoer en de reductie van het fileleed. Als grootste minpunten noemen ze de angst om het openbaar vervoer te nemen, de grotere aanwezigheid van fietsers en voetgangers in het verkeer en het agressieve gedrag van de andere weggebruikers.*

*De respondenten vrezen echter vooral dat de situatie zal verslechteren wanneer de crisis voorbij is. Volgens Statbel verricht 55% van de personen die in Brussel werken, momenteel vaker telewerk.*

*Was u vooraf op de hoogte van de enquête? Hebt u ze helpen opstellen? Kunt u de commissieleden de vragen bezorgen?*

*De toegenomen verkeersagressie verdient onze aandacht. Lopen er studies over het onderwerp? Wat onderneemt u om de spanningen tussen weggebruikers weg te nemen? Hoe betreft u daar de gemeenten en de politiezones bij? Besteedt u*

L'ensemble des sondés semblent toutefois craindre un retour à la normale une fois que la crise sera derrière nous. Les Bruxellois sondés sont même 40 % à craindre que la situation n'empire. Ce 15 janvier 2021, Statbel nous a d'ailleurs appris qu'environ 55 % des personnes dont le lieu de travail normal se situe à Bruxelles travaillent plus souvent à domicile.

Avez-vous pu prendre connaissance du contenu du questionnaire de cette enquête avant qu'il soit soumis aux personnes sondées ? Votre cabinet a-t-il participé, à un moment ou l'autre, à l'élaboration de cette enquête ? Pouvez-vous communiquer ce questionnaire aux membres de la commission ?

La question de l'agressivité entre usagers doit retenir toute notre attention. Il faut éviter que la mobilité devienne, pour reprendre la célèbre formule de Thomas Hobbes, une guerre de tous contre tous. Comme en attestent les sujets abordés dans cette commission, cette question est malheureusement d'actualité.

Des études sont-elles en cours à ce sujet ? Quelles sont les actions actuellement menées pour mettre un terme aux tensions entre usagers ? Associez-vous les acteurs locaux, comme les communes et les zones de police, à ces réflexions ? Si oui, comment ? Ces réflexions accordent-elles une attention particulière aux usagers les plus faibles, étant donné que nous sommes tous des piétons ?

<sup>2167</sup> L'enquête révèle qu'un nombre important de personnes continuent d'éviter les transports en commun de peur d'être contaminées, en particulier à Bruxelles. Ce phénomène est interpellant, car cette baisse de fréquentation cause un manque à gagner pour la STIB.

Entre le télétravail, la crainte des contaminations et les pertes d'emploi, il est nécessaire de mettre en place des solutions qui encourageraient les usagers à revenir. Lors d'une précédente réunion de la commission, nous avons ainsi évoqué l'art dans le métro, qui pourrait faire partie d'une solution d'ensemble. Quelles sont les autres solutions actuellement à développer pour encourager et rassurer les usagers des transports publics ?

L'enquête mentionne que deux Belges sur trois souhaitent plus de pistes cyclables. Les aménagements effectués pendant la crise sanitaire ont convaincu la population, puisque deux tiers des personnes interrogées (65 %) ont un avis favorable les concernant, soit près de quatre fois plus que les opposants (17 %). Les jeunes de moins de 34 ans sont plus enthousiastes encore, puisque 72 % y sont favorables. Une très large majorité des personnes convaincues par ces nouveaux aménagements trouvent même qu'ils devraient rester après la fin de la crise sanitaire.

Est-il possible d'obtenir un pourcentage pour la Région sur ce sujet, étant donné qu'il s'agit d'une enquête nationale ? Quels sont les chiffres pour la Région ? S'il existe un enthousiasme à l'égard des pistes cyclables, il faut néanmoins que la problématique reste abordée en concertation avec tous les usagers.

*bijzondere aandacht aan de zwakste weggebruikers, namelijk de voetgangers?*

*Heel wat mensen mijden het openbaar vervoer uit angst voor besmetting. Dat leidt tot inkomstenverlies voor de MIVB. U moet oplossingen zoeken om de gebruikers te overtuigen opnieuw het openbaar vervoer te nemen. Meer kunst in de metro zou daartoe kunnen bijdragen. Welke andere oplossingen ziet u?*

*Van de ondervraagde Belgen is 65% voorstander van meer fietspaden. In de leeftijdscategorie tot 34 jaar stijgt dat cijfer zelfs tot 72%. Een ruime meerderheid wil dat de tijdelijke fietspaden na de coronacrisis behouden blijven. Beschikt u over cijfers voor Brussel?*

*Er zijn veel voorstanders voor het behoud van de tijdelijke fietspaden, maar u mag niet vergeten alle weggebruikers bij de problematiek te betrekken.*

2169 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'enquête a été réalisée par l'Institut Vias, sur un échantillon représentatif de la population belge. Aucune demande d'avis ou de relecture des questions de cette enquête n'est parvenue à mon cabinet ou à mon administration. Nous avons pris connaissance des résultats de cette enquête par la presse. Bruxelles Mobilité ne dispose ni du rapport, ni d'informations détaillées sur la méthodologie, ni du questionnaire, mais nous avons demandé ces détails à l'Institut Vias.

L'agressivité est un thème important, tout comme l'est cette enquête. Nous mettons en place les politiques de sensibilisation les plus inclusives possible, qui n'opposent pas les usagers entre eux et les fédèrent autour d'améliorations valables pour tous. Nous travaillons sur la base de la théorie du comportement planifié, couramment utilisée dans l'approche de sensibilisation en sécurité routière. Cette théorie suppose que les comportements humains sont déterminés par des attitudes, et qu'en amont, celles-ci découlent de trois sortes de croyances : les croyances liées aux conséquences, celles relatives aux normes sociales - à savoir les attentes de l'entourage et l'intention de s'y conformer - et celles que l'on pense avoir sur la situation.

Dans le cadre de la ville 30, l'un des axes principaux de cette première vague de sensibilisation repose sur la diffusion des principes de sécurité routière à la base de cette mesure :

- le nombre de blessés graves et de tués diminuera chaque année ;
- la distance de freinage est divisée par deux lorsqu'on passe de 50 km/h à 30 km/h.

Cet axe repose aussi sur le contrôle. La mesure sera effectuée et contrôlée par des radars préventifs et répressifs.

La communication met en avant les avantages pour chacun des usagers en montrant que la route est un espace partagé entre différentes personnes qui ont des besoins spécifiques, notamment de sécurité.

Il faut aussi rappeler que les différents plans ont été discutés et présentés lors de séances de la Commission régionale de la mobilité, auxquelles participaient des représentants de tous les usagers de la route.

2171 La stratégie de concertation et d'adhésion aux enjeux de la politique de mobilité, développée pour l'élaboration du plan Good Move, a bien mis en évidence l'importance de présenter les actions et les mesures de manière transversale, sans s'adresser spécifiquement aux usagers de l'un ou l'autre mode de déplacement, ni en les stigmatisant. Ce plan reprend ainsi une vision équilibrée et cohérente de la place dévolue à chaque mode ou service de déplacement et des actions complémentaires à mettre en œuvre simultanément, pour faire évoluer l'offre et les pratiques de mobilité vers une vision satisfaisante pour l'ensemble des Bruxellois.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Vias Institute, dat de enquête heeft uitgevoerd, heeft vooraf geen advies ingewonnen bij Brussel Mobiliteit. Ik heb het instituut gevraagd om me alle informatie over de enquête te bezorgen.*

*Verkeersagressie is een belangrijk thema. Ik werk aan een zo inclusief mogelijk bewustmakingsbeleid, dat geen gebruikers tegen elkaar opzet. In het kader van de stad 30 steunt die bewustmaking op het bekendmaken van de veiligheidsdoelstellingen die de maatregel beoogt: bij een reductie van de rijsnelheid van 50 tot 30 km/u halveert de remafstand, waardoor het aantal zwaargewonden en doden significant daalt. Daarnaast worden er ook preventieve en repressieve snelheidscontroles uitgevoerd.*

*In onze communicatie onderstrepen we de voordelen voor alle weggebruikers. Voorts krijgt de Brusselaar de boodschap dat de openbare weg een gedeelde ruimte is voor verschillende gebruikers met verschillende veiligheidsbehoeften.*

*De plannen rond de beleidsmaatregelen werden bovendien besproken in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), waarin alle weggebruikers vertegenwoordigd zijn.*

*Tijdens het overleg over Good Move is duidelijk geworden hoe belangrijk het is dat we ons tot alle weggebruikers richten en zeker geen groep stigmatiseren. Het plan gaat uit van een evenwichtige, coherente visie op de plaats van elke vervoersvorm in het verkeer, waar alle Brusselaars zich in kunnen vinden.*

*Ik streef ernaar dat elke burger de best mogelijke vervoerswijze kiest voor elk traject dat hij of zij aflegt en wil vermijden dat de bevolking in groepen gebruikers wordt opgedeeld.*

*De MIVB doet het nodige om de veiligheid op het netwerk te garanderen. Zo worden de voertuigen en de stations regelmatig schoongemaakt. Daarnaast*

Notre ambition est que chacun fasse usage de la marche, du vélo ou du service de mobilité le plus adapté au déplacement à réaliser, en fonction du moment, du motif et des circonstances spécifiques. Nous voulons aussi éviter autant que possible de catégoriser la population en fonction de son mode de déplacement.

J'ai déjà répondu à de précédentes questions concernant les mesures prises pour rassurer les voyageurs et les encourager à utiliser les transports publics. Il s'agissait des réponses aux questions écrites n° 533 de Mme Czekalski et n° 359 de M. Loewenstein. Des réponses ont également été apportées, avant l'été, lors des débats sur le Covid-19 en commission de la mobilité.

La STIB met tout en œuvre pour assurer la sécurité de ses voyageurs et de son personnel, notamment par un nettoyage renforcé de ses véhicules et stations, avec une attention particulière portée aux points de contact.

La STIB réalise de nombreuses campagnes et actions pour informer les voyageurs sur les actions de nettoyage, pour rappeler les gestes barrières et le port du masque et, ainsi, rassurer ses voyageurs. Cette communication est diffusée sur ses réseaux sociaux, son blog et son site internet ainsi que dans la presse, à travers l'affichage dans les stations et les véhicules, les messages diffusés aux stations et sur les afficheurs de temps d'attente. Une campagne commune aux quatre opérateurs de transports publics a également été organisée en septembre et octobre 2020.

La STIB a aussi ajouté, en juillet 2020, une fonctionnalité sur son application mobile et son site internet qui permet de connaître le degré de fréquentation des lignes et stations de métro. Le 1er février, elle a lancé une carte de 100 voyages afin de s'adapter aux nouvelles habitudes de déplacement des voyageurs.

<sup>2173</sup> Par ailleurs, la STIB a fait le choix, malgré la baisse du niveau de fréquentation, de continuer à assurer sa mission de service et de fournir une offre complète en fonction des moyens dont elle dispose afin de pouvoir répondre aux besoins de déplacement des voyageurs qui sont contraints à se rendre au travail - les métiers où le télétravail est impossible, comme les fonctions essentielles, etc. - et de permettre ainsi à tout le monde de se déplacer en respectant au maximum les distances, tout en limitant les possibles problèmes de charge.

Bien évidemment, la STIB lancera de nouvelles campagnes de promotion et d'information adaptées afin de faire revenir les voyageurs dès que la situation sanitaire le permettra.

En ce qui concerne les détails de l'enquête, comme nous n'y avons pas eu accès, nous n'avons pas d'autres informations que celles figurant dans le communiqué de presse. Le rapport de l'enquête a été demandé à Vias, mais je n'ai pas plus de réponses à vous apporter pour l'instant.

<sup>2173</sup> **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Si je comprends bien, vous avez demandé un peu plus de détails sur la méthodologie de

*organiseert de vervoersmaatschappij via uiteenlopende kanalen informatiecampagnes. In de herfst van 2020 vond er een gemeenschappelijke campagne van de vier openbaarvervoermaatschappijen plaats.*

*Ondanks de lagere reizigersaantallen koos de MIVB ervoor om haar aanbod niet af te bouwen, zodat de gebruikers meer afstand kunnen houden. Uiteraard komen er nieuwe promotie- en informatiecampagnes om de reizigers na de gezondheids crisis naar het openbaar vervoer te doen terugkeren.*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *U zegt dat u bij Vias Institute inlichtingen hebt ingewonnen. Hoe werd de*

l'enquête et notamment la ventilation des pourcentages pour la Région bruxelloise, mais vous n'avez pas encore la réponse. Je serai heureux de la recevoir.

Quant à l'agressivité exacerbée par la crise, nous devons y travailler en permanence. Il est parfois choquant de constater comment les individus s'expriment les uns envers les autres, que ce soit sur le terrain ou les réseaux sociaux, alors que nous sommes tous piétons, cyclistes ou automobilistes à un moment donné.

Certaines personnes ne peuvent pas se passer de leur véhicule et elles doivent pouvoir continuer à rouler en toute tranquillité toute l'année. Les responsables politiques que nous sommes avons une responsabilité dans la communication et il sera nécessaire d'aborder à nouveau ce sujet à l'avenir.

- *L'incident est clos.*

2179 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

2179 **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,**

2179 **concernant "une subvention pour le Citizen Bike Garden".**

2179 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. JONATHAN DE PATOUL,**

2179 **concernant "le projet Bruxelles en vacances".**

2183 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- En février 2020, le jardin communautaire Citizen Garden a été créé à Schaerbeek sur l'initiative de citoyens. La commune de Schaerbeek estimant que cette installation contrevenait au règlement communal sur l'occupation de l'espace public et que cette place devait être réservée au stationnement, elle a retiré le jardin.

Le 17 juin 2020, les porteurs du projet ont décidé de récupérer le matériel confisqué pour le ramener sur une charrette immatriculée "Citizen Garden", jusqu'à son emplacement initial. Comme option alternative, la commune avait proposé aux habitants d'installer un box à vélos.

Le 2 juillet 2020, le propriétaire du jardin a été sélectionné dans le cadre de l'appel à projets Bruxelles en vacances, avec 46 autres projets choisis par Bruxelles Mobilité pour redistribuer l'espace public avec plus de lieux de rencontre, de place pour les enfants, de verdure et d'attention aux modes de déplacement actifs. Les auteurs ont dès lors créé le Citizen Bike Garden, un abri pour six vélos subsidié par la Région bruxelloise à hauteur de 5.000 euros dans le cadre de ce même appel à projets Bruxelles en vacances. Le box à vélos, construit et partagé entre voisins, a été installé à la fin du mois de novembre. Mais à peine installé, il a été enlevé par les employés communaux le 14 janvier dernier.

*enquête georganiseerd? Zijn er specifieke cijfers voor Brussel beschikbaar? Kunt u mij die informatie bezorgen zodra u ze hebt?*

*De toegenomen verkeersagressie verdient uw voortdurende aandacht. Tot slot is het belangrijk dat u in uw communicatie onderstreept dat personen die niet zonder hun auto kunnen, die in alle rust kunnen blijven gebruiken.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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

**betreffende "een subsidie voor de 'Citizen Bike Garden' ".**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL,**

**betreffende "het project 'Brussel met vakantie' ".**

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *In februari 2020 is het gemeenschappelijke tuintje Citizen Garden in Schaerbeek geopend op initiatief van enkele burgers. Volgens de gemeente Schaerbeek vormde deze tuin, die voor een garage stond, echter een inbreuk op het gemeentereglement omdat die ruimte als parkeerplaats was bedoeld.*

*Op 17 juni 2020 hebben de initiatiefnemers het tuintje op een aanhangwagen gezet, met als nummerplaat 'Citizen Garden', en teruggebracht naar zijn oorspronkelijke plek. Bij wijze van alternatief stelden de initiatiefnemers eventueel een fietsbox voor.*

*Op 2 juli 2020 werd de eigenaar van de tuin geselecteerd in het kader van de projectoproep 'Brussel op vakantie'. Daarop is de fietsenstalling Citizen Bike Garden opgericht, die het Brussels Gewest heeft gesubsidieerd voor 5.000 euro. Kort na de installatie werd de fietsbox echter weer verwijderd door gemeentearbeiders.*

*Een subsidie van 5.000 euro voor een fietsenstalling die minder dan twee maanden is blijven staan! Heeft de Brusselse regering soms geld te veel?*

Un montant de 5.000 euros pour une installation qui a duré moins de deux mois ! Le gouvernement bruxellois a-t-il trop d'argent ? On peut s'interroger sur le gaspillage d'argent public dans des aménagements qui ne sont pas durables.

Quel est le montant total des subventions octroyées en 2020 dans le cadre de l'appel à projets Bruxelles en vacances ? Pourriez-vous me transmettre la ventilation par nom du bénéficiaire, lieu, montant, date et projet subsidié ?

Cet appel à projets aura-t-il lieu également en 2021 ? Aux mêmes conditions ? Le même montant sera-t-il alloué ? Pourquoi subsidier des projets non durables ?

Comment est effectué le contrôle de l'utilisation du subside ? Qu'est-il prévu en cas de non-respect des conditions d'octroi ?

L'avis des communes, de la police et du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) est-il demandé pour éviter toute perturbation de l'ordre public ?

2185 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).** - J'aimerais aborder le projet Bruxelles en vacances dans sa globalité. L'été dernier, Bruxelles a accueilli ce projet, qui visait à soutenir les initiatives de quartier, en permettant d'élargir les offres récréatives, culturelles, événementielles, commerciales et sportives tout en respectant la sécurité et les mesures de distanciation sociale.

Ce beau projet a permis d'accompagner une transformation temporaire de l'espace public, pour que les citoyens profitent au mieux de leur été malgré la crise que nous connaissons tous.

Des lieux ont été mis à la disposition des volontaires pour installer des terrasses et des espaces verts ou encore permettre la tenue d'activités de petite taille. Parmi ces projets, celui de l'Open Collective Brussels proposait un jardin à vélos, le Citizen Bike Garden, sur le territoire de la commune de Schaerbeek. Comme évoqué précédemment, le collectif a reçu un subside de 5.000 euros de la Région bruxelloise. Fin novembre 2020, un projet de garage à vélos a été installé rue Godefroid Devreese.

Dans la mesure où l'on connaît le manque de boxes à vélos en Région bruxelloise, l'idée est intéressante. En soi, elle dépasse largement la temporalité prévue initialement par l'événement, car les besoins en boxes à vélos n'ont pas disparu.

Si je ne me trompe, aucun règlement n'encadre, à ce jour, les initiatives citoyennes de ce genre. En effet, le projet était installé sur une partie de la voie publique et la question de la privatisation de celle-ci se pose donc. Ce dispositif temporaire a dû être démonté le 4 janvier 2021, pour finir à la décharge, comme prévu initialement.

Quels sont les projets qui ont retenu l'attention de la Région bruxelloise dans le cadre de l'appel à projets Bruxelles en vacances ? Quels sont ceux qui ont été subventionnés et sur la

*Wat is het totaalbedrag van de subsidies die in 2020 in het kader van de projectoproep 'Brussel op vakantie' zijn toegekend? Hoe zijn die verdeeld?*

*Zal deze projectoproep ook in 2021 worden verspreid? Zo ja, aan welke voorwaarden en voor welk bedrag?*

*Hoe wordt het gebruik van de subsidies gecontroleerd?*

*Wordt het advies van de gemeenten, politie en de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) ingewonnen om verstoringen van de openbare orde te voorkomen?*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans). - *Vorige zomer heeft Brussel het project 'Brussel op vakantie' ingevoerd, dat wijkinitiatieven steunt om het recreatieve, culturele en sportaanbod uit te breiden. Dankzij dit mooie project kon de openbare ruimte tijdelijk wat aangener worden gemaakt.*

*Een van de projecten was de Citizen Bike Garden in Schaerbeek van Open Collective Brussels, die daarvoor 5.000 euro subsidie ontving. Gezien het gebrek aan fietsstallingen in het Brussels Gewest, was het een interessant idee.*

*Er bestaat bij mijn weten geen reglement voor dit soort burgerinitiatieven. De tijdelijke stalling was gedeeltelijk op de openbare weg geplaatst en moest op 4 januari 2021 worden verwijderd. Uiteindelijk belandde hij bij het vuilnis.*

*Welke projecten hebben de aandacht van het Brussels Gewest getrokken in het kader van de projectoproep 'Brussel met vakantie'? Welke zijn gesubsidieerd en op grond van welke criteria?*

*Komt er nog een evaluatie van deze projecten?*

*De genoemde fietsstalling bestond hoofdzakelijk uit hout.*

base de quels critères ont-ils été sélectionnés ? Pouvez-vous me rappeler le budget global débloqué pour ces projets temporaires ?

Est-il envisagé de faire une évaluation a posteriori de ces projets, afin d'en recenser les bénéfices éventuels ?

Comme on a pu le voir sur les photos relayées par la presse, le box, prévu pour environ six vélos, était construit principalement en bois.

2187 La commune de Schaerbeek a été interpellée à plusieurs reprises à ce sujet, et nombreux sont ceux qui s'interrogent sur la nécessité d'investir autant d'argent dans un abri à vélos qui termine en fin de compte à la décharge publique.

Pouvez-vous justifier l'utilisation de la subvention de 5.000 euros? Comment la somme a-t-elle été répartie ? Le montant a-t-il été dépensé dans son intégralité ? Dans une optique plus durable, pourquoi ne pas avoir, par exemple, utilisé des matériaux de récupération pour un montant bien moins important ?

2189 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Quelque 46 projets ont été retenus, pour un budget total d'un peu plus de 500.000 euros. La liste des projets peut vous être transmise si vous le désirez. L'association Open Collective Brussels a bénéficié d'une subvention de 5.000 euros, qui a été utilisée dans sa totalité.

Les projets ont été sélectionnés sur la base des objectifs du plan Good Move de réappropriation de l'espace public et de promotion des modes de déplacement durables. Vu le nombre de projets reçus, à savoir plus de 200, seuls les plus pertinents ont été choisis.

Un contrôle est effectué sur l'utilisation des moyens octroyés. La subvention a été divisée en deux tranches : 80 % au début et 20 % après vérification des pièces justificatives produites. Open Collective Brussels a bien respecté les conditions prévues par l'arrêté de subvention.

Les communes ont été informées des projets subsidiés sur leur territoire. Chaque bénéficiaire devait demander l'accord du gestionnaire de voirie. Perspective.brussels, chargée de la coordination générale de l'appel à projets Bruxelles en vacances, a également été informée par l'administration.

De manière générale, les initiatives temporaires telles que l'appel à projets Bruxelles en vacances permettent de faire émerger des dynamiques de quartier, de créer du lien entre les habitants, de tester des projets, de créer des prototypes et de lancer des réflexions collectives sur l'amélioration du cadre de vie local.

De manière plus spécifique, l'appel à projets Bruxelles en vacances a notamment permis d'offrir des espaces de jeux et de rencontres et d'organiser des activités gratuites et inclusives dans

*Velen vragen zich af of hoe het mogelijk is dat er subsidies werden besteed aan een fietsenstalling die kort daarna bij het afval belandde. Kunt u het gebruik van de subsidie van 5.000 euro verantwoorden? Is het bedrag volledig uitgegeven? Waarom werd er geen recyclebaar materiaal gebruikt?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Ongeveer 46 projectvoorstellen werden goedgekeurd voor een totaalbudget van iets meer dan 500.000 euro. Open Collective Brussels heeft een subsidie van 5.000 euro ontvangen, die volledig werd besteed.*

*De projecten zijn geselecteerd op basis van de doelstellingen van Good Move. Er werden meer dan 200 projectvoorstellen ingediend.*

*De aanwending van de toegekende middelen wordt gecontroleerd. De subsidie wordt in twee keer uitbetaald: 80% bij het begin en 20% na controle van de voorgelegde bewijsstukken. Open Collective Brussels heeft de voorwaarden nageleefd.*

*De gemeenten zijn ingelicht over de projecten op hun grondgebied. Elke begunstigde moest toestemming vragen aan de toepasselijke wegbeheerder.*

*Over het algemeen brengen tijdelijke initiatieven als 'Brussel op vakantie' een dynamiek in de wijk teweeg en maken ze het mogelijk om de banden tussen bewoners aan te halen. Tijdelijke projecten zijn ook nuttig om bepaalde ingrepen uit te testen.*

*Meer in het bijzonder heeft deze projectoproep het mogelijk gemaakt om in speel- en ontmoetingsruimten te voorzien en gratis activiteiten te organiseren tijdens deze gezondheids crisis.*

*Er loopt een studie in samenwerking met de Vrije Universiteit Brussel (VUB) om de impact van deze projecten op de sociale samenhang te achterhalen.*

*Het project van Open Collective Brussels kwam er na voorafgaande contacten met de gemeente Schaerbeek, die voorstelde om in de betrokken straat een fietsstalling te*

un contexte difficile lié à la crise sanitaire, alors que de nombreux Bruxellois ne pouvaient partir en vacances.

Une étude est en cours, en collaboration avec la Vrije Universiteit Brussel (VUB), afin d'évaluer les répercussions de ces projets sur la cohésion sociale, notamment sur les sorties des personnes âgées et des femmes en cette période particulière.

Le projet déposé par Open Collective Brussels faisait suite à un échange préalable avec la commune de Schaerbeek et traduisait la proposition de la commune d'installer un box à vélos dans la rue Godefroid Devreese. Pour rappel, à Schaerbeek, 1.282 personnes sont dans l'attente d'une place de stationnement pour un vélo et 32 pour un vélo-cargo.

Le projet répondait donc parfaitement aux objectifs de l'appel à projets, à savoir une utilisation de l'espace public et la promotion des modes de déplacement actifs, tout en favorisant la rencontre.

<sup>2191</sup> Tous les projets ont dû faire l'objet d'un accord de la commune. L'asbl Open Collective Brussels l'a également obtenu jusqu'au 4 janvier 2020, au-delà du délai de couverture de la subvention.

Actuellement, la commune, qui a déplacé le box à vélos, stocke celui-ci en attendant qu'une nouvelle localisation soit trouvée. Des contacts sont établis entre l'asbl et plusieurs communes, notamment celle de Forest, pour tenter de trouver une place à long terme.

L'administration n'a pas imposé de contraintes d'utilisation de matériaux spécifiques.

<sup>2193</sup> **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Vous avez décidé d'investir auprès des communes pour Bruxelles en vacances. Dans le cadre de la question qui nous occupe, on s'interroge cependant sur le manque de concertation entre la commune et la Région, ainsi que sur ce gaspillage d'argent.

Il s'agissait en effet d'un box temporaire. N'aurait-il pas été plus efficace que la commune en place un de manière durable, comme cela se fait habituellement à la demande des habitants d'un quartier ? Un article publié aujourd'hui dans L'Écho rappelle que nos communes font face à une augmentation de la demande de boxes sécurisés. À Uccle, plus de 400 personnes sont en attente et à Schaerbeek, elles sont plus de 1.000 ! L'offre n'arrive pas à suivre la demande et cela souligne un autre problème : celui de la sécurité et des vols de vélos partout dans notre Région.

Un montant de 5.000 euros pour un projet éphémère, qui a été démonté, c'est un gaspillage d'argent public difficile à comprendre pour la population, dans un contexte économique où des familles et des entrepreneurs font face à de nombreuses difficultés. Je compte donc sur vous pour suivre l'évolution de ce dossier.

*installeren. In Schaerbeek wachten al 1.282 inwoners op een parkeerplaats voor hun fiets. Het project beantwoordde dan ook volledig aan de doelstellingen van de projectoproep.*

*Voor alle projecten was de toestemming van de gemeente vereist. Open Collective Brussels heeft toestemming gekregen tot 4 januari 2020.*

*De gemeente heeft de fietsenstalling in kwestie opgeslagen in afwachting van een nieuwe locatie.*

*De administratie heeft geen regels inzake materiaalgebruik opgelegd.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).**- *U hebt beslist om in de gemeenten te investeren door middel van de projectoproep Brussel op vakantie. Het gebrek aan overleg met de gemeenten en de geldverspilling doen echter vragen rijzen.*

*De fietsenstalling waarvan sprake was een tijdelijk project. Was het niet efficiënter geweest mocht de gemeente een duurzamere stalling hebben geïnstalleerd? De vraag naar veilige fietsstallingen neemt toe en het aanbod kan de vraag niet volgen. Dat wijst op een ander probleem: onveiligheid en fietsdiefstallen.*

*Een bedrag van 5.000 euro voor een zeer tijdelijk project is geldverspilling die moeilijk uit te leggen valt aan de bevolking.*



2195 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Il s'agit d'un beau projet, intéressant sur le plan de la cohésion sociale, parce qu'il contribuera à rendre notre ville agréable à vivre. Nous savons que Bruxelles doit évoluer dans cette direction.

Dans le cadre qui nous occupe, nous ne reviendrons pas sur la problématique du manque de boxes à vélos. Je sais que la Région y travaille. Si j'ai bien compris, le box à vélos dont nous parlons a été mis de côté, mais il pourra être réutilisé. Il n'a donc pas été complètement démonté et nous sommes vraisemblablement en attente d'une solution pour la suite. Pouvez-vous me le confirmer ?

J'entends qu'une évaluation est en cours pour l'ensemble des projets. Tous les collègues au sein de cette assemblée seront intéressés d'en connaître les résultats.

De manière générale, l'aménagement d'un box à vélos a un coût assez élevé à l'heure actuelle. Il semblerait pourtant qu'il soit possible d'en créer à moindre coût. Ce n'est peut-être pas la solution idéale, mais il me paraît intéressant de mener une réflexion à ce sujet.

Au cours de cette réunion, j'ai parcouru l'article paru dans le journal L'Écho aujourd'hui. Des pistes de solution concernant le stationnement des vélos existent. J'aurai l'occasion d'y revenir à l'occasion d'une prochaine réunion de notre commission.

2197 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'article de L'Écho paru aujourd'hui explique qu'un plan de stationnement vélo a été approuvé par le gouvernement la semaine dernière.

Je suis prête à répondre à vos questions sur ce dernier. Le projet Bruxelles en vacances concerne surtout l'usage et le partage de l'espace public, mais je serai ravie de revenir vers vous au sujet du plan de stationnement vélo, qui est très ambitieux.

2197 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Ce box à vélos provisoire a-t-il été détruit ou est-il stocké quelque part ?

2197 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est stocké. Des contacts ont été pris avec d'autres communes pour une éventuelle relocalisation. Je ne puis vous en dire plus à ce sujet à ce stade.

- *L'incident est clos.*

2205 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

2205 **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,**

2205 **concernant "les 'fietsknooppunten' ".**

2207 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Des réseaux à points-nœuds (fietsknooppuntennetwerken) ont été installés en Flandre

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).**- *Het project is bevorderlijk voor de sociale cohesie omdat het de stad aangener maakt.*

*Ik weet dat het gewest werkt aan oplossingen voor het gebrek aan fietsstallingen. Klopt het dat de fietsstalling in kwestie opnieuw zal worden gebruikt?*

*We zijn geïnteresseerd in de evaluatieresultaten van het project.*

*Een fietsbox plaatsen kost tegenwoordig vrij veel. Goedkopere oplossingen zouden echter mogelijk zijn. Het lijkt me interessant hierover na te denken.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De regering heeft vorige week een fietsparkeerplan goedgekeurd.*

*Het project 'Brussel op vakantie' gaat vooral om het gebruik en het delen van openbare ruimte, maar naar aanleiding van het ambitieuze fietsparkeerplan wil ik het onderwerp graag nog verder met u bespreken.*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).**- *Werd de voorlopige fietsstalling vernietigd?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Ze staat in een opslagplaats. Er zijn contacten gelegd met andere gemeenten om ze eventueel een andere plaats te geven.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

**betreffende "de fietsknooppunten".**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *In Vlaanderen en Wallonië zijn fietsknooppuntnetwerken*

et ensuite en Wallonie depuis de nombreuses années. Un tel réseau de points-nœuds (knooppunten) comprend un maillage de voiries qui se croisent à des points d'intérêt, ou carrefours, numérotés. Une balise indique le numéro du carrefour et les directions possibles vers les numéros suivants. Chaque maille du réseau fait en moyenne 5 à 8 km de longueur, ce qui permet de réaliser des boucles de 15, 20, 25 ou 30 km. L'utilisateur définit lui-même son parcours en fonction de la longueur souhaitée, en boucle ou en ligne, en notant la succession de numéros qu'il veut suivre.

En Flandre et en Wallonie, il s'agit essentiellement de balisages adaptés aux loisirs. La Région bruxelloise, quant à elle, a plutôt opté pour un réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) qu'elle a considéré comme plus adapté aux déplacements utilitaires entre le domicile et le lieu de travail ou l'école. Pourtant, hormis un réseau fonctionnel, il serait possible de mettre en œuvre un véritable réseau récréatif qui permettrait aux Bruxellois, aux touristes et aux visiteurs de découvrir notre Région ou de faire du sport en passant par ces points d'intérêt. Aujourd'hui, dans cette catégorie figure uniquement la magnifique Promenade verte qui ceinture notre Région et est gérée en partie par Bruxelles Environnement.

Mon groupe demande la création ou le développement d'un véritable balisage récréatif à l'échelle de notre Région. D'après les chiffres de l'Agence de la transition écologique (Ademe) française, les retombées économiques directes des usages du vélo sont estimées à 9,6 milliards d'euros par an et à près de 80.000 emplois. Dès lors, ne serait-ce pas le moment d'intégrer ce réseau dans le cadre du plan de relance et de redéploiement face à la crise du Covid-19 ?

Pour en revenir aux réseaux à points-nœuds, quand on regarde la carte fietsnet.be, on est frappé par le nombre de réseaux autour de Bruxelles et l'absence totale de ceux-ci à l'intérieur de la Région.

<sup>2211</sup> Je me fais ici le relais de nombreux cyclistes bruxellois qui m'en ont parlé avec regret. Pro Velo renseigne d'ailleurs les connexions avec la carte des jonctions routières du Groene Gordel à travers la région de la Dyle (Dijleland), qui permet de relier l'est de Bruxelles et ses alentours "au fantastique réseau de fietsnet.be".

Il existe à Bruxelles une série de plates-formes informant les cyclistes sur les itinéraires spécifiques, les points d'attention jalonnant leur parcours ou le stationnement sécurisé. Je pense notamment à la carte vélo proposée par Bruxelles Mobilité. Si l'on veut inciter les Bruxellois et les visiteurs à enfourcher leur vélo, proposons-leur un maximum d'informations pour visiter notre Région de manière confortable et sécurisée. Les informations dont nous disposons aujourd'hui à Bruxelles ne sont pas encore à la pointe.

Dans les deux autres Régions de notre pays, le cycliste se voit offrir des cartes régionales interactives qui leur permettent d'établir lui-même ses itinéraires personnalisés en passant

*voornamelijk ingesteld op vrijetijdsbesteding. In Brussel is er echter voor gekozen om een netwerk van gewestelijke fietsroutes (GFR) op te zetten voor woon-werkverkeer. Toch zou het perfect mogelijk zijn om ook in Brussel een recreatief fietsnetwerk te organiseren dat Brusselaars en toeristen langs bezienswaardigheden leidt. Nu kan dat alleen via de Groene Wandeling.*

*De MR-fractie ijvert voor de aanleg van een dergelijk recreatief fietsnetwerk, dat op basis van recent Frans onderzoek ook extra inkomsten en werkgelegenheid zou kunnen opleveren en dus deel zou kunnen uitmaken van het herstelplan na de coronacrisis.*

*Op de kaart van fietsnet.be valt op hoeveel netwerken er rondom Brussel liggen, terwijl ze in het Brussels Gewest totaal ontbreken.*

*Vele Brusselse fietsers betreuren dit. Om Brusselaars en toeristen meer op de fiets te krijgen, is duidelijke informatie over veilige en comfortabele fietsroutes echt noodzakelijk.*

*Pro Velo informeert geïnteresseerden over specifieke Brusselse fietsroutes die aansluiten op de Groene Gordel en op het netwerk van fietsnet.be. Daarnaast zijn er ook een aantal interessante burgerinitiatieven, zoals het recente platform bikenode.brussels. Voor zover ik weet, krijgt bikenode.brussels echter geen steun van het Brussels Gewest.*

*Hoeveel fietsers maken gebruik van de GFR's? Voldoen die aan de behoeften van de fietsers? Staan er nieuwe GFR's op stapel? Plant u aanpassingen of renovaties van bepaalde GFR's?*

*Waarom sluit het Brussels Gewest niet aan bij het systeem van de knooppunten dat de twee andere gewesten al gebruiken?*

par ces points d'intérêt, qu'ils soient touristiques, culturels, architecturaux ou naturels ou qu'ils concernent la mobilité.

Une initiative citoyenne a récemment permis de donner naissance à une plate-forme appelée *biknode.brussels*. Cette plate-forme compile une série de données sur les points d'intérêt et l'accessibilité de tel ou tel itinéraire et permet, par le biais d'un site appelé *routeyou.com*, d'établir des trajets optimisés et sécurisés. Je constate que cette excellente initiative citoyenne, qui a rassemblé des dizaines de volontaires et représente des dizaines voire des centaines d'heures de travail, n'a pas été, à ma connaissance, soutenue à proprement parler par la Région.

Pourriez-vous nous donner une évaluation de la fréquentation des ICR ? Sont-ils tous adaptés aux besoins des cyclistes quant à la déclivité, la qualité de l'air et aux cheminements les plus suivis ? En prévoyez-vous de nouveaux ?

Certains doivent-ils être développés ou rénovés ?

Pourquoi notre Région ne propose-t-elle pas encore le principe des points-nœuds qui existe depuis 1996, alors que les deux autres Régions les ont mis en place ? Une collaboration avec la Flandre et la Wallonie existe, bien entendu, mais ne devrait-elle pas se faire à cette échelle-là pour donner en temps réel les informations nécessaires aux cyclistes ?

2213 Avez-vous pris connaissance de l'initiative citoyenne *biknode.brussels* ? Comptez-vous la soutenir, et dans l'affirmative, comment ? Bruxelles Mobilité travaille-t-elle à l'élaboration d'une telle carte ? Dans le cas contraire, pourquoi ? L'intégration de la plate-forme *biknode.brussels* à l'application *My Brussels* est-elle prévue ?

Avez-vous pris contact avec *visit.brussels* pour établir une liste de points-nœuds ou de carrefours intéressants ? Cette information pourrait-elle être communiquée aux cyclistes sur le site *visit.brussels* ?

Pourriez-vous objectiver l'évolution du tourisme à vélo, à Bruxelles, depuis 2014 ? Connaît-on la provenance des touristes qui louent des Villo ou d'autres vélos partagés ? Quelle est la proportion de touristes flamands et wallons ? Quelle est la proportion de touristes venant de l'étranger ? Quelle est la durée moyenne de location et le nombre moyen de kilomètres parcourus ?

2215 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Une des actions principales du plan *Good Move* consiste à créer un véritable réseau cyclable et ce réseau régional est construit selon deux approches.

D'un côté, on trouve un réseau de voiries cyclables à 100 %. Il s'agit d'offrir des conditions de sécurité et de confort standard partout, adaptées au type de rue et à l'importance du trafic.

*Bent u bekend met biknode.brussels? Overweegt u dit initiatief te steunen? Werkt Brussel Mobiliteit aan een kaart? Wordt biknode.brussels opgenomen in de My Brussels-app?*

*Hebt u contact met visit.brussels om een lijst met interessante knoop- of kruispunten op te stellen? Kan die informatie op de website van visit.brussels verschijnen?*

*Hoe is het fietstoerisme sinds 2014 geëvolueerd? Hoe groot is het aandeel Vlaamse, Waalse en buitenlandse toeristen dat deelfietsen gebruikt? Wat is de gemiddelde huurtijd en het gemiddelde aantal afgelegde kilometers?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Een van de hoofddoelstellingen van Good Move is de aanleg van een regionaal fietsnetwerk. Dat gebeurt vanuit twee benaderingen.*

*Enerzijds is er het netwerk van uitsluitend fietswegen, met overal dezelfde veiligheids- en comfortnormen. Anderzijds is er een groot structurerend fietsnetwerk met twee categorieën: fietsnetwerk plus en fietsnetwerk comfort. Daarbij wordt sterk ingezet op samenhang, snelheid, veiligheid, aangenaam fietsen en comfort.*

D'autre part, il existe un grand réseau d'itinéraires cyclables structurants de deux catégories : vélo plus et vélo confort.

Ces axes visent à optimiser la qualité d'usage pour les cyclistes en offrant des normes d'aménagement et de gestion élevées pour les cinq critères de qualité d'un itinéraire cyclable : la cohérence, la rapidité, la sécurité, le caractère agréable et le confort.

Il s'agit donc d'une logique très différente de celle des itinéraires cyclables régionaux (ICR) qui n'offraient en fait aux cyclistes que des itinéraires parallèles et secondaires.

Il faut savoir que le réseau ICR n'a jamais été complètement achevé. Un peu plus de la moitié des travaux a été réalisée et seuls 75 % des itinéraires ont été balisés.

Il est clair qu'avec l'adoption du plan Good Move, ses mailles apaisées, la création de pistes cyclables sur certains axes et le temps écoulé depuis la conception du réseau ICR qui remonte à 1993, une évaluation du réseau s'est avérée justifiée.

Cette année, Bruxelles Mobilité va procéder à cette évaluation, l'action étant d'ailleurs reprise dans le plan Good Move.

Nous avons suivi attentivement l'initiative citoyenne [bikenode.brussels](http://bikenode.brussels) et diffusé l'information via plusieurs de nos canaux de communication car nous estimons qu'il s'agit d'une information importante à partager.

Je souligne le fait que l'application My Brussels n'est pas une initiative de Bruxelles Mobilité mais du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB).

Des discussions sont en effet en cours avec le site [visit.brussels](http://visit.brussels) et d'autres partenaires tels que [bikenode.brussels](http://bikenode.brussels) pour déterminer comment créer un réseau à points-nœuds bruxellois.

[Visit.brussels](http://visit.brussels) est bel et bien en contact avec la plate-forme [bikenode.brussels](http://bikenode.brussels), mais je rappelle que, comme en Flandre et en Wallonie, en Région bruxelloise, les points-nœuds sont gérés par les services de tourisme. Il est important de faire le lien entre les différents intervenants.

<sup>2217</sup> Des discussions sont en cours pour éditer, dans le courant de cette année, une carte touristique numérique reprenant les points-nœuds à Bruxelles et indiquant les connexions vers les points-nœuds des Brabant flamand et wallon. Pour mener ce projet à bien, [visit.brussels](http://visit.brussels) va exploiter le contenu de son cartoguide "Bruxelles à vélo" qui propose huit parcours thématiques à vélo. La numérisation de ces données est prévue, entre autres, sur le site de [routeyou.com](http://routeyou.com). [Visit.brussels](http://visit.brussels) se concerta, par ailleurs avec la cellule routebureau du Brabant flamand pour que la carte inclue les points-nœuds bruxellois situés à la frontière du Brabant flamand.

[Visit.brussels](http://visit.brussels) ne dispose pas de chiffres sur le tourisme à vélo. Pro Velo, en revanche, nous en a fournis, mais pourrait en communiquer davantage, ainsi que l'organisation

*Dat is een andere benadering dan bij de gewestelijke fietsroutes (GFR), die trouwens nooit zijn afgewerkt. Dit jaar zal Brussel Mobiliteit de GFR's evalueren.*

*Via onze communicatiekanalen hebben we de aandacht op [bikenode.brussels](http://bikenode.brussels) gevestigd.*

*My Brussels is geen app van Brussel Mobiliteit maar van het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG).*

*Er lopen inderdaad besprekingen met [visit.brussels](http://visit.brussels) en onder meer [bikenode.brussels](http://bikenode.brussels) over de aanleg van een knooppuntennetwerk.*

*[Visit.brussels](http://visit.brussels) staat in contact met [bikenode.brussels](http://bikenode.brussels), maar de knooppunten worden net zoals in de andere gewesten door de diensten voor toerisme beheerd.*

*Dit jaar komt er een digitale toeristische kaart met de knooppunten in Brussel en de aansluitingen met fietsknooppunten in Vlaams- en Waals-Brabant.*

*[Visit.brussels](http://visit.brussels) heeft geen gegevens over fietstoerisme. Volgens Pro Velo zit het aantal fietstoeristen sinds 2017 in de lift. Ik zal [visit.brussels](http://visit.brussels) deze vraag grondig doen onderzoeken.*

*Brussel Mobiliteit heeft onlangs een openbare aanbesteding gepubliceerd voor een nieuwe versie van de fietskaart.*

Brukselbinnenstebuiten. Selon Pro Velo, le nombre de touristes à vélo augmente depuis 2017.

Je demanderai à mes collègues Sven Gatz et Rudi Vervoort de charger visit.brussels d'approfondir cette question.

Bruxelles Mobilité vient de lancer un marché public pour mettre la carte cyclable de 2018 à jour et en publier une nouvelle version.

2219 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je me réjouis, mais je suis aussi inquiète et malheureuse, car une série de questions restent sans réponse.

Vous avez dit ne pas disposer de données en matière de tourisme à vélo. Cela est tout à fait regrettable pour la capitale de l'Europe. Nous pourrions évidemment envisager les meilleures solutions possibles en y voyant plus clair.

Vous nous dites, par ailleurs, que les ICR seront réévalués après une quinzaine d'années. Même si le réseau n'est pas terminé, il me semble légitime de vouloir analyser quelles artères correspondraient mieux aux besoins des cyclistes aujourd'hui. Les ICR sont une structure très lourde et une architecture imaginée il y a quinze ans. Il faudrait adapter le balisage ou le transformer en une autre solution cycliste. C'est un peu comme le trajet d'un bus avec une destination à chaque carrefour. Il y a un plan bus, certains trajets ont été revus. On peut imaginer la même dynamique pour repenser le réseau cyclable bruxellois.

Ma deuxième remarque concerne l'organisation des compétences au niveau du dossier du réseau cycliste récréatif. Vous faites allusion à la cellule routebureau. J'ai entendu dire que cela fonctionnait très bien, côté flamand. Nous avons Bruxelles Mobilité, qui s'occupe du réseau fonctionnel et dispose de moyens pour les infrastructures mais pas suffisamment de personnel, comme cela a été souvent dit en commission. Par ailleurs, Bruxelles Environnement s'occupe des parcs, des jardins et de la Promenade verte. Enfin, visit.brussels assure la promotion et le rayonnement touristique de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ne réunirait-on pas tout le monde autour de la table ? Ne serait-il pas temps, au minimum, de créer un petit département susceptible de mettre ces points-nœuds en place dans un délai rapide, sur la base ce qui a déjà été réalisé par des citoyens ainsi que de l'expertise et d'une éventuelle étude de Pro Velo ?

- *L'incident est clos.*

2223 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

2223 **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,**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *Het valt te betreuren dat er geen gegevens over het fietstoerisme in de Europese hoofdstad zijn.*

*Na vijftien jaar komt er een evaluatie van de GFR's. Ook al zijn ze nog niet afgewerkt, het lijkt me aangewezen om na te gaan welke invalswegen het geschiktst zijn voor fietsers.*

*Zou het niet beter zijn dat Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel en visit.brussels een team oprichten dat snel werk maakt van een fietsknooppuntennetwerk?*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

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

2223 **concernant "la consommation de gaz hilarant avant de prendre le volant".**

2225 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Selon la dernière étude de l'Institut Vias, sur un échantillon de 6.000 Belges, un jeune conducteur belge de moins de 34 ans sur sept consomme régulièrement du gaz hilarant (protoxyde d'azote ou "proto") avant de prendre le volant. À Bruxelles, la situation est plus inquiétante encore, puisqu'un jeune Bruxellois sur trois (31 %) déclarerait conduire sous l'influence de cette substance, soit 2,5 fois plus qu'en Wallonie (12 %). Au total, 15 % des conducteurs avoueraient en consommer régulièrement, soit trois fois plus qu'en Flandre et en Wallonie.

Ces consommateurs détournent à des fins récréatives l'usage premier du protoxyde d'azote, dévolu à des fins médicales et présent comme gaz propulseur dans les bonbonnes de crème chantilly ou d'air sec pour les ordinateurs.

La consommation de la "drogue du fou rire" par inhalation pour ses effets euphorisants compromet fortement la capacité de conduite du consommateur et, forcément, la sécurité routière, mettant en danger la vie des autres usagers de la route. Le gaz hilarant inhalé provoque un sentiment euphorique immédiat, souvent accompagné de fous rires et d'hallucinations. Les autres symptômes sont des étourdissements, des nausées, une désorientation dans le temps et dans l'espace, une réactivité réduite et un sentiment général d'ivresse.

L'enivrement peut également se transformer en agressivité et entraîner de la confusion et de l'imprudence. Par ailleurs, si l'utilisateur respire trop de gaz hilarant et pas assez d'air, son cerveau manquera d'oxygène, ce qui peut entraîner une perte de conscience, un coma, voire, dans certains cas assez rares, la mort.

D'après des études récentes, le surdosage se manifeste par des troubles moteurs, des altérations de la perception et, plus rarement, des convulsions.

2227 Depuis le mois d'avril, emboitant le pas aux communes d'Evere, Koekelberg et Saint-Josse-ten-Noode qui avaient adopté des ordonnances de police pour mettre fin à la vente sans condition de protoxyde d'azote dans leurs commerces ainsi qu'à sa consommation dans l'espace public, les communes bruxelloises ont fini par prendre des dispositions au travers d'un règlement général de police interdisant la possession et la consommation de gaz hilarant. Cette mesure est assortie d'une amende de 350 euros pour le contrevenant.

Le protoxyde d'azote ne peut apparemment pas être détecté par un contrôle de drogues sur les routes, même si des sanctions administratives communales (SAC) ont été infligées aux conducteurs de deux véhicules en avril et en juin : le premier transportait une centaine de capsules de protoxyde d'azote et le second, 185.

Comment pensez-vous réagir à l'alerte lancée par le Centre antipoisons belge et l'Institut Vias quant aux risques que font

**betreffende "het gebruik van lachgas voor men achter het stuur kruipt".**

*Uit recent onderzoek van Vias blijkt een op de zeven Belgische chauffeurs jonger dan 34 lachgas gebruikt voor hij achter het stuur kruipt. In Brussel gaat het zelfs om 31% procent van de chauffeurs. In het totaal zou 15% van de Brusselse chauffeurs geregeld lachgas gebruiken, of driemaal meer dan in Vlaanderen en Wallonië.*

*Lachgas is funest voor de stuurcapaciteiten en bijgevolg voor de verkeersveiligheid. Overdoses kunnen zelfs leiden tot motorische problemen en stuipen.*

*Lachgas mag al enige tijd niet meer vrij worden verkocht en sinds april is er een algemeen politiereglement dat het bezit en het gebruik van lachgas in het Brussels Gewest verbiedt. Lachgas is blijkbaar niet op te sporen bij controles op druggebruik achter het stuur.*

*Hoe reageert u op de noodkreet van het antigifcentrum en Vias over de risico's van het gebruik van lachgas in het verkeer? Komt er een bewustmakingscampagne?*

*Maken alle politiezones gebruik van speekseltests om het gebruik van cocaïne en cannabis op te sporen? Hoeveel speekseltests zijn er de voorbije drie jaar in het Brussels Gewest afgenomen? Welke doelstellingen zijn er voor 2021?*

*Krijgen de gemeenten geld om speekseltests uit te voeren? Zo ja, hoeveel?*

courir les consommateurs de gaz hilarant qui prennent la route dans un état second ?

Une campagne de sensibilisation aux dangers de la consommation de gaz hilarant au volant est-elle prévue ? Dans l'affirmative, comment sera-t-elle organisée et selon quel agenda ?

Toutes les zones de police de la Région bruxelloise disposent-elles de tests salivaires pour détecter l'usage de cocaïne et de cannabis au volant ? Combien de tests salivaires ont-ils été réalisés en Région bruxelloise ces trois dernières années ? Quels constats pouvons-nous en tirer ? Quels sont les objectifs retenus pour 2021 ?

Des moyens spécifiques sont-ils mobilisés à l'intention des communes à cette fin ? Pour quel montant ?

<sup>2229</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous étions déjà attentifs au phénomène de la consommation de gaz hilarant avant la publication de cette enquête. En effet, l'enquête Health Behaviour in School-aged Children (HBSC), réalisée en 2018 en Fédération Wallonie-Bruxelles, faisait notamment apparaître qu'environ 3 % des élèves francophones bruxellois de l'enseignement secondaire supérieur (deuxième et troisième degrés) avaient déjà consommé du protoxyde d'azote au moins une fois dans leur vie. Ce niveau de consommation est similaire à celui des autres drogues, hors cannabis, telles que la cocaïne ou l'ecstasy.

Néanmoins, nous ne disposons pas de chiffres spécifiques relatifs à l'usage du protoxyde d'azote lors des déplacements dans l'espace public. Ceux issus de l'enquête à laquelle vous faites référence soulignent un réel problème et de réels dangers, dont les usagers n'ont peut-être même pas conscience, ou qu'ils ont tendance à sous-estimer.

Aussi allons-nous systématiquement intégrer l'usage de ce produit dans nos campagnes de sensibilisation à la conduite sous influence. Nous allons mettre en garde contre les risques au volant, mais pas uniquement : étant donné les effets physiques décrits par cette consommation, les piétons, usagers de deux-roues, de trottinette, etc., peuvent également être un danger pour eux-mêmes et les autres s'ils circulent sous l'influence du protoxyde d'azote.

Il est donc prévu que la consommation de protoxyde d'azote sera traitée au même titre que celle des autres produits ou drogues dans nos campagnes de sensibilisation aux dangers de la conduite sous influence. Un accent particulier sera mis sur les effets et risques de ce produit, tout comme nous l'avons fait l'année dernière au sujet de l'alcool, des drogues et des médicaments au volant.

Jeudi dernier, la Chambre a approuvé à l'unanimité en séance plénière une proposition de loi visant à interdire la vente de capsules de protoxyde d'azote aux personnes mineures. Une première communication spécifique aura lieu au mois de

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Health Behaviour in School-aged Children (HBSC), een enquête die in 2018 door de Federatie Wallonië-Brussel werd afgenomen, bracht al aan het licht dat zo'n 3% van de Franstalige leerlingen van het Brussels hoger secundair onderwijs al minstens een keer lachgas had gebruikt.*

*Over het gebruik van lachgas tijdens verplaatsingen hebben we geen gegevens. Uit de cijfers die u aanhaalt, blijkt echter dat het een reëel probleem is. We zullen het gebruik van lachgas dan ook systematisch aan bod laten komen in bewustmakingscampagnes over rijden onder invloed.*

*Donderdag keurde de Kamer een wetsvoorstel goed waardoor het wordt verboden om lachgas aan minderjarigen te verkopen. Over dat verbod wordt in juni gecommuniceerd, en er zal tegelijkertijd een bewustmakingscampagne lopen over rijden onder invloed. In de loop van de zomer volgt dan een tweede, grootschaligere bewustmakingscampagne.*

juin, en même temps qu'une sensibilisation aux risques de la conduite sous influence. La période estivale - avec l'éventuel assouplissement des règles de confinement et de couvre-feu, et la reprise des activités festives - pouvant accentuer le phénomène de consommation, une seconde sensibilisation aura lieu lors d'une campagne de plus grande envergure, dans le courant de l'été 2021.

2231 Enfin, une nouvelle campagne de sensibilisation sur le sujet pourrait s'ajouter à celles déjà prévues contre l'alcool et la drogue au volant en décembre 2021 et janvier 2022.

Je confirme que toutes les zones de police de la Région disposent de tests salivaires. Les nombres de tests salivaires pour la détection de conduite sous influence de drogues étaient :

- en 2017 : près de 200 ;

- en 2018 : 226 ;

- en 2019 : 426 ;

- pour les deux premiers trimestres de 2020 : 392.

Même s'ils sont encore très peu utilisés, les tests salivaires sont en augmentation depuis 2019.

Le nombre de tests salivaires a augmenté à partir du moment où ceux-ci ont été simplifiés, rendus plus efficaces et plus disponibles. Toutefois, ces tests étant comparativement plus chers et un peu plus longs à mettre en œuvre que les tests pour la détection de l'alcool au volant, ils ne sont généralement utilisés qu'en cas de suspicion.

De plus, ces contrôles doivent se faire sur une base légale qui impose de remplir une liste de critères de suspicion : pupilles, comportement, expression orale, odeur, etc. En présence d'au moins trois critères positifs dans deux rubriques différentes, la police peut procéder au test salivaire. Si ce test est positif, la police utilise le collecteur salivaire pour procéder à une analyse salivaire. Celle-ci remplace la prise de sang réalisée par un laboratoire, qui se pratiquait auparavant. Dans l'intervalle, le permis est retiré pour quinze jours et le laboratoire envoie les résultats au parquet.

Cette cadence sera maintenue dans les prochains mois et années, avec actuellement une attention particulière aux mesures sanitaires à respecter, tant pour le personnel policier que pour les conducteurs contrôlés. Vu le petit nombre de tests pratiqués, il est difficile de tirer des conclusions actuellement.

2233 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je vous remercie et vous félicite, car vous prenez ce problème très au sérieux. Il y a quelque temps, quand j'ai commencé à intervenir avec d'autres sur ce phénomène, on nous a presque ri au nez. Beaucoup de consommateurs pensent que cette pratique n'est pas dangereuse,

*Het gebruik van lachgas kan ook aan bod komen in geplande bewustmakingscampagnes over alcohol en drugs achter het stuur in december 2021 en januari 2022.*

*Alle politiezones in het Brussels Gewest beschikken over speekseltests. In 2017 werden er bijna 200 afgenomen, in 2018 226 en in 2019 426. Tijdens de eerste helft van 2020 waren het er 392.*

*Omdat speekseltests duurer zijn dan alcoholtests en de resultaten ook wat langer op zich laten wachten, worden ze alleen gebruikt als ten minste drie criteria van twee verschillende rubrieken zijn vervuld. Als de test positief is, neemt de politie speeksel af voor een laboratoriumtest. In afwachting van de resultaten geldt een rijverbod van twee weken.*

*De testfrequentie wordt de volgende maanden en jaren aangehouden. Omdat er niet zo veel tests worden afgenomen, kunnen we er moeilijk conclusies uit trekken.*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *U neemt het probleem gelukkig ernstig. Veel gebruikers denken dat lachgas niet gevaarlijk is. Bewustmaking en politiecontroles zijn dus absoluut nodig.*



alors qu'il faut justement faire très attention. Un travail de sensibilisation et de contrôle policier est indispensable.

- *Het incident is gesloten.*

C'est la vie des automobilistes qui est mise en danger, mais également celle des consommateurs. Avec le déconfinement, nous aurons beaucoup à faire pour combattre cette drogue qui fait beaucoup de dégâts dans notre population, surtout parmi les jeunes.

- *L'incident est clos.*