



**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 27 AVRIL 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 27 APRIL 2021**

ZITTING 2020-2021

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

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

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de Mme Françoise Schepmans 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 "les ponts sur le canal à Molenbeek".

Question orale jointe de M. Jamal Ikazban, 1

concernant "l'avancement des travaux de réalisation des trois ponts reliant les deux rives du canal".

Question orale de M. David Weytsman 6

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,

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,

concernant "l'adaptation du projet de réaménagement du rond-point Schuman en vue de suivre les conditions de l'avis de la commission de concertation".

Question orale de M. Emmanuel De Bock 11

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

concernant "l'élargissement et l'intégration tarifaire des moyens de mobilité à Bruxelles

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans 1

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

betreffende "de bruggen over het kanaal in Molenbeek".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban, 1

betreffende "de voortgang van de werken voor de aanleg van drie bruggen over het kanaal".

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 6

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 aanpassing van het project voor de heraanleg van de Schumanrotonde om te voldoen aan de in het advies van de overlegcommissie gestelde voorwaarden".

Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock 11

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

betreffende "de uitbreiding en integratie van de tarieven voor vervoermiddelen in Brussel

via la création des tickets Brupass et Brupass XL".		via de creatie van de Brupass- en Brupass XL-tickets".	
Demande d'explications de Mme Nadia El Yousfi	13	Vraag om uitleg van mevrouw Nadia El Yousfi	13
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 violences faites aux femmes dans l'espace public et les transports publics".		betreffende "het geweld tegen vrouwen in de openbare ruimte en het openbaar vervoer".	
Demande d'explications jointe de Mme Latifa Aït Baala,	13	Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Latifa Aït Baala,	13
concernant "les actions de la STIB contre la fraude aux portillons et le harcèlement sexiste".		betreffende "de acties ondernomen door de MIVB tegen fraude aan de poortjes en de seksuele intimidatie".	
Discussion conjointe – Orateurs :		Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
Mme Nadia El Yousfi (PS)		Mevrouw Nadia El Yousfi (PS)	
Mme Latifa Aït Baala (MR)		Mevrouw Latifa Aït Baala (MR)	
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)	
M. Youssef Handichi (PTB)		De heer Youssef Handichi (PTB)	
Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)		Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)		Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer	27	Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer	27
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 développement d'incitants financiers pour la micro-mobilité".		betreffende "de ontwikkeling van financiële incentives voor micromobiliteit".	

Discussion– Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

M. David Weytsman (MR)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Lotte Stoops

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 numéro d'appel d'urgence de la STIB et la lutte contre l'insécurité dans les transports publics".

Bespreking – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

35 Mondelinge vraag van mevrouw Lotte Stoops 35

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

betreffende "het noodnummer van de MIVB en de strijd tegen onveiligheid in het openbaar vervoer".

1101 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

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

1101 **QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

1101 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,

1101 concernant "les ponts sur le canal à Molenbeek".

betreffende "de bruggen over het kanaal in Molenbeek".

1101 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,**

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

1101 concernant "l'avancement des travaux de réalisation des trois ponts reliant les deux rives du canal".

betreffende "de voortgang van de werken voor de aanleg van drie bruggen over het kanaal".

1101 **Mme Françoise Schepmans (MR).**- L'importance du Port de Bruxelles et du canal, tant pour l'économie que pour la mobilité de notre Région, nécessite une attention toute particulière des autorités bruxelloises.

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) (in het Frans).- *De Haven van Brussel en het kanaal zijn van belang voor de Brusselse economie en mobiliteit. De voorbije jaren werden meerdere bruggen tussen de kanaaloevers gerenoveerd of aangelegd.*

Plusieurs ponts ont été rénovés ou construits ces dernières années pour relier les deux rives et développer les activités. La toute nouvelle passerelle mobile qui surplombe le canal de Bruxelles et qui relie les rues de Gosselies et de la Princesse à Molenbeek-Saint-Jean est désormais fonctionnelle. Elle était attendue de longue date pour faciliter le passage des piétons et des cyclistes dans le quartier Heyvaert. Son mode de fonctionnement bénéficie des derniers développements technologiques pour permettre à tous les modes de transport de l'emprunter. Je m'en réjouis, même si les personnes âgées pourraient rencontrer quelque difficulté.

1109 Un autre pont piéton très attendu est celui projeté dans le prolongement de la rue Sainte-Marie à hauteur de la station Comte de Flandre, qui reliera la Ville de Bruxelles et Molenbeek-Saint-Jean.

De voetgangersbrug in het verlengde van de Sint-Mariastraat moet echter nog worden aangelegd. Hoewel die brug de mobiliteit van de omwonenden sterk zal verbeteren, wordt de bouw alsmaar uitgesteld.

Dans les cartons depuis des années, ce projet améliorera la qualité de vie des habitants, puisqu'ils sont toujours plus nombreux dans ces quartiers. De plus, ce pont est attendu depuis très longtemps et sa concrétisation a toujours été reportée.

Hoever staat het project en hoeveel zal het kosten? Hoe ziet de planning eruit? Welke impact zal de werf hebben op de mobiliteit?

Quel est son état d'avancement ?

Ook aan de Ninoofsepoort komt er een voetgangersbrug. Kunt u daar meer details over geven?

Quel est le calendrier des travaux ?

Quelles seront les conséquences du chantier sur la mobilité ?

Quel est le budget prévu pour ces travaux ?

De hoogte van de bruggen is een heikel punt. Volgens de Europese normen moet er minstens 7 m vrije ruimte zijn, die om economische redenen tot 5,25 m kan worden beperkt. Hoe hoog zijn de Brusselse bruggen?

Par ailleurs, un autre pont est prévu à hauteur du Millennium Iconoclast Museum of Art (MIMA) à la porte de Ninove, toujours à Molenbeek-Saint-Jean. Pouvez-vous nous détailler le calendrier de ce chantier ?

Enfin, je voudrais vous entendre sur un sujet qui revient fréquemment dans l'actualité, à savoir la question complexe de la hauteur des ponts enjambant le canal. Une résolution européenne prescrit un tirant d'air sous les ponts, pour les voies navigables d'importance internationale, de minimum 7 m, avec une possibilité de dérogation, pour des raisons économiques, à 5,25 m. Quelle est la situation en Région bruxelloise ?

1113 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Le 5 février dernier, la nouvelle passerelle Gosselies a été installée à hauteur du quartier Heyvaert. L'ancienne remontait à 1944 et n'était plus adaptée aux personnes à mobilité réduite ni aux cyclistes. Nous nous réjouissons dès lors de cette avancée.

Depuis lors, l'installation du pont Suzan Daniel a débuté. Quand s'achèvera-t-elle ?

Qu'en est-il des deux autres ponts ? Celui de la rue Sainte-Marie, à hauteur de la station Comte de Flandre, qui doit en principe relier le piétonnier du centre de Molenbeek-Saint-Jean à la place Sainte-Catherine, est attendu depuis très longtemps, sans date d'installation annoncée. La question se pose également pour le pont en face du MIMA.

Tous ces ponts-passerelles seront-ils de conception identique ? Seront-ils réalisés par la même société ? De quelles garanties jouissent leurs éléments mécaniques ?

Les travaux du pont Suzan Daniel seront-ils terminés pour l'été ? Où en sont les projets connexes de réorganisation locale des réseaux STIB dans le cadre de l'installation de ce pont ?

1119 Le Fonds européen de développement régional (Feder) intervient pour un tiers dans le financement des projets. Quelle est la répartition des autres interventions ? Où en est la construction des deux autres ponts ?

Les citoyens seront-ils à nouveau consultés pour arrêter les noms des futurs ouvrages d'art ?

1121 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant le système de fonctionnement de la nouvelle passerelle mobile, en position standard, le tablier permettant la traversée du canal se trouve au niveau des quais et, au passage des navires, à une hauteur de 5,25 m au-dessus de la voie d'eau. La passerelle est par ailleurs adaptée aux normes européennes de navigation fluviale et pourra, si nécessaire, être élevée à une hauteur de 7 m pour permettre le passage de bateaux porte-conteneurs à trois niveaux.

En position standard, elle est utilisable par chacun des modes actifs - piétons avec ou sans poussette, personnes à mobilité réduite (PMR), cyclistes... - sans aucune discontinuité dans le cheminement grâce à l'absence de différence de niveau entre les quais et le tablier. Pendant sa montée et sa descente ainsi qu'en position haute, elle peut être utilisée par les piétons via les escaliers déployables situés à chaque extrémité du tablier, ainsi

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Op 5 februari werd de voetgangersbrug ter hoogte van de Heyvaertwijk vervangen. Ondertussen zijn ook de werken aan de Suzan Danielbrug gestart. Wanneer zal die klaar zijn? Hoever staat de ermee samenhangende reorganisatie van het MIVB-netwerk?*

Wanneer zullen de twee andere bruggen afgewerkt zijn? Kunnen de Brusselaars opnieuw mee beslissen over de naam?

Worden alle bruggen volgens hetzelfde ontwerp gebouwd? Voert één bedrijf alle werken uit? Welke garanties gelden er voor de mechanische onderdelen?

Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling financiert de projecten voor een derde. Wie staat in voor de rest van de financiering?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Onder de nieuwe voetgangersbrug is er 5,25 m vrije ruimte en ze kan zo nodig tot 7 m worden verhoogd.*

In haar standaardpositie is ze geschikt voor alle actieve weggebruikers. Bij het naar boven of naar beneden laten en wanneer ze omhoog staat, kunnen voetgangers en fietsers de uitvouwbare trappen gebruiken.

De Haven van Brussel baat de brug uit. Twee onafhankelijke controlebureaus hebben de veiligheidsvoorzieningen goedgekeurd.

Volgens de Europese voorschriften moet er onder de bruggen minstens 7 m vrije ruimte zijn. Wanneer dat niet rendabel is, mag die ruimte beperkt blijven tot 5,25 m.

que par les cyclistes, qui devront descendre de selle et pousser leur vélo via les gouttières prévues le long des escaliers.

L'exploitation de la passerelle est assurée par le Port de Bruxelles. La mise en mouvement est réalisée suivant un phasage précis d'avertissement et d'adaptation des garde-corps permettant d'informer les usagers et d'assurer leur sécurité à tout moment. Les accessoires de sécurité - garde-corps mobiles, signalétique, avertisseurs sonores - sont par ailleurs certifiés par deux bureaux de contrôle indépendants.

Selon les prescriptions de l'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), le tirant d'air sous les ponts doit en effet être de minimum 7 m. Toutefois, l'AGN précise que si une telle hauteur n'est pas économiquement rentable, elle peut être de 5,25 m, mais il faut alors considérer la possibilité d'utiliser des convois plus longs et adapter la longueur des écluses en conséquence.

¹¹²³ En tout état de cause, il faut donc que la hauteur sous les ponts du canal de Bruxelles soit de 5,25 m (voire de 7 m s'il existe des justifications économiques), ce qui n'est pas le cas pour tous les ponts de la Région, ni d'ailleurs pour plusieurs ponts situés en Région flamande en amont de Bruxelles et pour le pont de la route de Clabecq en Région wallonne.

En 2010, Bruxelles Mobilité a commandé une étude au bureau Stratec pour analyser et établir une stratégie pour le remplacement des ponts sur le canal à Bruxelles et ses alentours. Plusieurs scénarios ont été analysés et le scénario retenu est de porter à 5,25 m la hauteur libre minimum tout en préservant à terme la possibilité d'obtenir une hauteur libre de 7 m.

Ce scénario consiste à remplacer les ponts pour lesquels il faut intervenir en priorité parce qu'ils sont trop bas ou trop vétustes et à prévoir à terme le remplacement des autres ponts lorsqu'ils sont en fin de vie. Ce scénario correspond à une recommandation minimale de la conférence des ministres des transports européens pour pouvoir passer avec deux couches de conteneurs ou en utilisant un bateau capable de lestage avec deux couches de conteneurs élevés.

Il est important de noter que l'augmentation à 7 m des gabarits du canal Bruxelles-Charleroi n'est pas, selon nos informations, à l'ordre du jour non plus, car cette augmentation est considérée par le SPF Wallonie comme une alternative non raisonnable d'un point de vue technico-économique.

Aucun projet en amont de Bruxelles ne nécessite donc un tonnage supérieur à deux couches de conteneurs. En tout cas, la liaison indispensable pour Bruxelles, c'est-à-dire celle entre le port d'Anvers et l'avant-port de Bruxelles avec le terminal à conteneurs, est déjà garantie à 5,25 m.

¹¹²⁵ Pour ce qui est de la conception, les ponts réalisés par Beliris ont une architecture différente :

Met het oog op de vervanging van de bruggen over het kanaal bestelde Brussel Mobiliteit in 2010 een studie bij Stratec. Een vrije ruimte van 5,25 m met de mogelijkheid tot een verhoging tot 7 m kwam daarin als beste optie naar voor.

De oudste, laagste en meest versleten bruggen worden eerst vervangen. De andere volgen later.

Een verhoging tot 7 m van de bruggen over het kanaal Brussel-Charleroi is niet aan de orde, aangezien het Waals Gewest dat technisch en economisch gezien niet redelijk acht. Ook op de verbinding tussen Antwerpen en de Brusselse voorhaven is 5,25 m vrije ruimte de norm.

De bruggen die door Beliris worden gebouwd, zijn anders ontworpen. Ook wordt de Suzan Danielbrug door een andere architect en aannemer verwezenlijkt dan de voetgangers- en

- les passerelles à la porte de Flandre et à la porte de Ninove sont des passerelles fixes dont le tablier est démontable et dont la hauteur libre est de 5,25 m au-dessus de la voie d'eau ;

- le pont Suzan Daniel est un pont fixe d'une hauteur libre de 7 m au-dessus de la voie d'eau.

En ce qui concerne la réalisation, l'architecte et l'entrepreneur de la passerelle Suzan Daniel et des passerelles cyclo-piétonnes ne sont pas les mêmes. Ces deux dernières sont réalisées par la même équipe.

Les garanties dont jouissent ces passerelles varient d'un contrat à un autre, en fonction de leurs cahiers des charges spécifiques. En règle générale, une garantie décennale est exigée pour les éléments structurels porteurs et une garantie de trois ans pour les éléments de parachèvement. Dans le cas de la passerelle de la rue de Gosselies, l'entretien de la passerelle et de ses éléments mobiles et hydrauliques est inclus dans le contrat de construction pour une durée de cinq ans.

Pour le calendrier, Beliris prévoit de finir ses passerelles cette année. La mise en place du tablier est prévue en avril 2021 et l'ouverture pour le dernier trimestre de 2021. Je vous invite à demander à vos collègues au niveau fédéral d'interroger Mme Lalieux à ce sujet.

En ce qui concerne les projets connexes, le plan bus de la STIB intègre déjà l'arrivée du pont Suzan Daniel. Les lignes de bus 14 et 20, qui circulent sur la rue Picard, pourront l'emprunter le jour venu, ce qui offrira un trajet plus rectiligne entre Molenbeek et le quartier Nord.

La STIB a également reçu pour mission du gouvernement de mettre en service une nouvelle ligne de tram entre Belgica, Tour & Taxis, la gare du Nord et la Petite ceinture, qui fera évidemment usage du pont Suzan Daniel.

¹¹²⁷ Les deux derniers ponts, les ponts Comte de Flandre et Porte de Ninove, sont réalisés par Beliris et le chantier est en cours.

L'installation du tablier est prévue, je l'espère, pour l'été 2021, l'inauguration des ponts, pour la rentrée prochaine.

Les passerelles financées par le Fonds européen de développement régional (Feder) constituent d'autres projets. Il s'agit de trois passerelles cyclo-piétonnes le long du canal, côté ouest, sous les ponts Van Praet, Jules de Trooz et Saintelette. Le budget de la Région bruxelloise complète l'intervention du Feder pour couvrir la totalité de leur coût.

Un processus participatif est prévu pour le choix des noms. Ses modalités exactes sont actuellement discutées avec Beliris, mais nous ne manquerons pas de vous les communiquer.

¹¹²⁹ **Mme Françoise Schepmans (MR).**- Ces ponts sont importants, et on ne pourra plus considérer que le canal est une fracture, comme on l'a souvent dit, dans cette partie de la Région

fietsersbruggen aan de Ninoofsepoort en Graaf van Vlaanderen. Die wil Beliris dit jaar nog voltooiën.

De garanties verschillen naargelang van het contract en het bestek. Over het algemeen wordt er tien jaar garantie geëist voor de dragende structuur en drie jaar voor de afwerking. Voor de brug aan de Gosseliesstraat geldt voor de mobiele delen een garantie van vijf jaar.

In het Busplan van de MIVB is al rekening gehouden met de Suzan Danielbrug. Zodra die er ligt, kunnen de bussen 14 en 20 ze gebruiken. Voorts heeft de regering de MIVB de opdracht gegeven om een tramlijn in te leggen tussen Belgica, Thurn & Taxis, het Noordstation en de Kleine Ring. Die zal ook over de Suzan Danielbrug lopen.

Daarnaast worden de drie voetgangers- en fietsersbruggen aan de westzijde van het kanaal gefinancierd door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. De kosten die niet door het fonds zijn gedekt, betaalt het gewest.

De Brusselaars zullen inspraak krijgen over de naam van de bruggen.

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) (in het Frans).- *Dankzij de bruggen zal men het kanaal niet langer als een breuklijn*

bruxelloise. Dans le cas du pont Suzan Daniel, je trouve dommage qu'il ne soit pas accessible aux véhicules dans la mesure où Tour & Taxis attire également un public important.

Il y a de nombreux embouteillages sur la place Saintelette, et le pont situé à hauteur de Comte de Flandre, prévu pour 2021, serait une bonne solution.

Quelle est la date prévue des travaux pour le pont cyclopiéton situé en face du Millennium Iconoclast Museum of Art (MIMA) ?

¹¹³¹ **M. Jamal Ikazban (PS).**- Mme la ministre, je n'ai également pas entendu de réponse de votre part sur le pont à hauteur du MIMA. Quant à la passerelle Comte de Flandre, j'entends parler de l'été 2021, mais j'ai un doute sur le respect de ce délai.

Vous avez insisté à juste titre sur l'importance des contrats d'entretien. Il serait effectivement regrettable de construire des ponts qui risqueraient de devenir inaccessibles et inutilisables.

En ce qui concerne le choix de leur nom, je prêche sans doute une convaincue, mais il s'agit d'une occasion de féminiser l'espace public.

Le pont Suzan Daniel ne sera pas prêt pour l'été, mais à la fin de l'année. Je suis ravi d'apprendre qu'il verra enfin le jour et qu'il sera accessible aux piétons et aux transports en commun. À l'inverse de ma collègue, je suis favorable à ce que ce pont ne soit pas accessible aux automobilistes, car je ne voudrais pas que cette zone résidentielle devienne une zone de transit. Si l'on construit des ponts, c'est dans le but d'améliorer la qualité de vie de nos quartiers et non pas pour créer à nouveau des viaducs.

Je vous remercie donc pour vos réponses, Mme la ministre, et j'espère que ces ponts qui permettront de rejoindre les rives et ainsi de supprimer la fracture qui persiste au sein de Bruxelles verront rapidement le jour.

¹¹³³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je suis d'accord avec vous sur la nécessité de remédier à cette fracture et d'augmenter pour ce faire le nombre de ponts. Je vous rejoins également sur l'idée de ne pas autoriser trop de trafic sur ce pont, pour les riverains et pour la sécurité routière.

Concernant le calendrier, peut-être me suis-je mal exprimée, mais je pense avoir expliqué que les deux autres ponts, devant le MIMA et à Comte de Flandre, seront normalement réalisés cet été avec une inauguration prévue le 11 septembre. Je l'annonce toutefois avec une grande prudence parce que cela dépend de Beliris. Évidemment, il pourrait y avoir du retard à cause de la situation sanitaire, mais le but est que les trois ponts soient terminés pour la fin de l'année.

¹¹³⁵ **Mme Françoise Schepmans (MR).**- Je ne suis pas du tout favorable à un passage de transit. Les tunnels existent déjà pour

kunnen beschouwen. Het is wel jammer dat er geen autoverkeer over de Suzan Danielbrug kan.

Wanneer starten de werken aan de brug tegenover het Millennium Iconoclast Museum of Art (MIMA)?

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *U hecht terecht belang aan de onderhoudscontracten. Het zou jammer zijn als de bruggen op termijn ontoegankelijk of onbruikbaar werden.*

Wat de naamgeving betreft, wijs ik erop dat dit een goede gelegenheid is om vrouwen zichtbaarder te maken in de openbare ruimte.

De Suzan Danielbrug zal pas eind dit jaar klaar zijn, maar ik ben blij dat ze er eindelijk komt. In tegenstelling tot mevrouw Schepmans vind ik het goed dat er geen autoverkeer over mag. Anders zou die woonzone een transitzone worden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De bruggen aan het MIMA en Graaf van Vlaanderen worden normaal gezien deze zomer voltooid door Beliris. Ik zeg dat echter met voorbehoud. De werven zouden immers vertraging kunnen oplopen door de gezondheids crisis. Het is in elk geval de bedoeling dat de drie bruggen eind 2021 klaar zijn.*

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) *(in het Frans).*- *De buurtbewoners betreuren dat ze niet met de wagen over de brug kunnen.*

cela. Toutefois, des habitants du quartier maritime qui disposent d'un véhicule m'ont déjà fait part de cette difficulté.

- *Les incidents sont clos.*

1139 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1139 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,

1139 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,

1139 concernant "l'adaptation du projet de réaménagement du rond-point Schuman en vue de suivre les conditions de l'avis de la commission de concertation".

1139 **M. David Weytsman (MR).**- En janvier 2021, je vous interrogeais sur les suites données à l'avis de la commission de concertation du 17 novembre 2020 concernant le projet de réaménagement du rond-point Robert Schuman. Pour rappel, cet avis est favorable, moyennant 24 conditions. Je vous demandais alors quelle était votre position à cet égard. Vous m'aviez répondu que Bruxelles Mobilité était en pleine rédaction de réponses aux conditions de l'avis.

De nombreux mois se sont écoulés depuis le 17 novembre 2020. Dès lors, je souhaiterais connaître les adaptations concrètes du plan prévues pour répondre aux conditions suivantes de l'avis :

- apporter les détails relatifs à la structure de l'auvent : la stabilité et l'épaisseur du revêtement réfléchissant, la manière dont il est assemblé, son entretien, sa réverbération de la lumière, sa mise en lumière la nuit, le sentiment perçu sous l'auvent... Je me permets de rappeler les interrogations subsistant autour de ce projet d'auvent. Il y a d'abord le risque qu'il bloque la perspective ou vieillisse mal, qu'il soit difficile à entretenir et qu'il empêche les rassemblements et manifestations au cœur du quartier Schuman. Il y a également la peur qu'il ne confère un caractère trop minéral au projet dans sa globalité ;

- apporter les détails techniques (plans de coupe) sur le raccordement du réseau d'eau de pluie, au niveau tant des jardinières de pleine terre que de celles posées sur les ouvrages d'art souterrains. Vous savez que je plaide pour que ce projet soit moins minéral. Je ne souhaite pas faire du rond-point Robert Schuman une seconde place Rogier ou place Flagey ! Je souhaite naturellement qu'il soit embelli, mais il est déjà vert. Il convient donc surtout de le verduriser davantage, de le fleurir et de le rendre plus beau. Je sais que nous partageons cette ambition. Au final, qu'est-il prévu concrètement ?

- *De incidenten zijn 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,

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 aanpassing van het project voor de heraanleg van de Schuman-rotonde om te voldoen aan de in het advies van de overlegcommissie gestelde voorwaarden".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- In januari 2021 vroeg ik u welk gevolg gegeven werd aan het advies van de overlegcommissie over de heraanleg van de Schumanrotonde. Dat was gunstig, onder 24 voorwaarden. U zei toen dat Brussel Mobiliteit werkte aan een antwoord.

De overlegcommissie vroeg meer details over de structuur van de luifel. De commissie vreest dat die het uitzicht zal hinderen, moeilijk te onderhouden zal zijn en manifestaties in het hart van de wijk zal bemoeilijken.

Daarnaast wenste de overlegcommissie meer technische details over de aansluiting op het netwerk voor het regenwater. Ik pleit ervoor om het project zo groen mogelijk te houden. Hoe zien de plannen er nu uit?

De commissie vond het voorts onvoldoende duidelijk hoe de verkeersstromen rond en naar het gebouw georganiseerd worden. Dat is nochtans belangrijk voor de veiligheid van de instellingen en voor de mobiliteit in de wijk.

- préciser comment s'organisent les entrées et sorties depuis/vers les accès des bâtiments, ainsi que la circulation des véhicules autorisés, en particulier du côté du bâtiment Juste Lipsé. La circulation vers, dans et depuis le rond-point reste une préoccupation majeure, car elle pourrait générer des difficultés dans le quartier et des problèmes de sécurité pour les institutions ;

- raccorder la piste cyclable de la rue Stevin à celle de l'avenue de Cortenbergh ;

¹¹⁴³ - apporter plus de garanties quant à l'efficacité de la gestion des feux de signalisation sur l'avenue de Cortenbergh. Est-ce possible ?

- apporter des précisions sur la gestion du cul-de-sac de la rue Froissart. Qu'en est-il ?

- prévoir une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite au centre du plénum en venant de la Petite rue de la Loi, donc au nord. Qu'en est-il ?

- prévoir des dispositifs de guidance pour les malvoyants, intégrés au projet.

Concernant l'importante question de la mobilité et du report du trafic de transit sur les quartiers plus résidentiels, vous m'avez répondu que nous pourrions disposer des résultats d'une étude de trafic - encore une étude - au début de l'année 2021. En disposez-vous et que nous apprennent-ils ? C'est important pour les riverains et les communes voisines du projet. Pouvons-nous disposer de ladite étude ?

Par ailleurs, après la publication de l'avis de la commission de concertation, avez-vous pris contact avec toutes les parties prenantes, à savoir urban.brussels, la Ville de Bruxelles, la commune d'Etterbeek, les comités de quartier, etc. ? Dans quel sens le projet a-t-il évolué à la suite de ces éventuels échanges ?

Disposez-vous d'éléments supplémentaires concernant la temporalité du projet ? Je me suis permis d'adresser également ma question au secrétaire d'État pour qu'il puisse vous fournir l'ensemble des réponses qui relèvent de ses compétences.

¹¹⁴⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Le permis d'urbanisme a été introduit le 26 avril 2019 et des éléments complémentaires ont été déposés le 13 décembre 2019. Le dossier a été déclaré complet le 12 juin 2020. Des précisions sur cette temporalité pourront être apportées lorsqu'urban.brussels aura délivré les conditions visées à l'article 191. Bruxelles Mobilité devrait y répondre dans les deux mois, mais ne peut pas encore se prononcer avec certitude, tant les éléments dépendent d'urban.brussels. Les procédures régulières sont en cours et se poursuivent.

Dans l'attente de la délivrance des conditions visées à l'article 191 par urban.brussels, Bruxelles Mobilité a toutefois anticipé des éléments complémentaires qui nous seront probablement

Andere voorwaarden zijn de aansluiting van het fietspad van de Stevinstraat op dat van de Kortenberglaan, garanties voor een efficiënt beheer van de verkeerslichten op de Kortenberglaan, verduidelijkingen over de doodlopende Froissartstraat, de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit vanaf de Wetstraat en voldoende inrichtingen voor slechtzienden.

Over het sluijverkeer in de woonwijken zei u dat er begin 2021 een studie beschikbaar zou zijn. Is die er ondertussen en wat leert ze ons?

Hebt u over het advies van de overlegcommissie contact opgenomen met urban.brussels, Brussel-Stad, de gemeente Etterbeek en de wijkcomités? In welke zin is het project aangepast?

Kunt u meer vertellen over het tijdschema?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *De stedenbouwkundige aanvraag werd ingediend op 26 april 2019 en het dossier werd volledig verklaard op 12 juni 2020. Het tijdschema zal pas duidelijk zijn wanneer urban.brussels zijn voorwaarden heeft opgelegd conform artikel 191. Brussel Mobiliteit heeft dan twee maanden om te antwoorden.*

Brussel Mobiliteit heeft wel al geanticipeerd op bijkomende elementen die urban.brussels waarschijnlijk zal vragen.

Momenteel kan Brussel Mobiliteit zich niet uitspreken over de structuur van de luifel en over het regenwaternetwerk. Over de structuur van de luifel komen er zeker verduidelijkingen, over de

demandés. Nos services internes analysent ces éléments, dont certains seront conditionnés à l'article 191.

Actuellement, Bruxelles Mobilité n'est pas en mesure de se prononcer sur la question relative à la structure de l'auvent et celle sur le réseau d'eau de pluie. Il est toutefois certain que des précisions seront apportées sur la structure de l'auvent. Quant à la deuxième question, des précisions seront apportées si les conditions visées à l'article 191 le requièrent.

Lors d'une réunion organisée en février 2021, Bruxelles Mobilité a rediscuté de la gestion du cul-de-sac de la rue Froissart avec la Ville de Bruxelles, qui est à l'origine de cette remarque, ainsi qu'avec urban.brussels. Cette rencontre a permis de lever l'incompréhension qui posait problème.

Un plan précis des circulations locales illustrera les flux des automobiles, et ce, tant pour les entrées que les sorties.

En ce qui concerne le raccordement de la piste cyclable de la rue Stevin à celle de l'avenue de Cortenbergh, Bruxelles Mobilité s'y attellera si les conditions de l'article 191 délivrées par urban.brussels le requièrent

Une note de mobilité détaillera le fonctionnement des feux de signalisation sur l'avenue de Cortenbergh dans la situation du projet. De plus, les plans seront adaptés afin d'assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite au centre du plénum depuis la petite rue de la Loi. Quant aux dispositifs de guidance pour les malvoyants, ils sont déjà repris dans nos plans et ils y seront mis en évidence.

¹¹⁴⁷ L'étude de trafic est toujours en cours de finalisation. Les résultats et la mise à jour des données seront fournis dans la réponse d'urban.brussels à l'article 191, si celui-ci le requiert. Je m'attends à une telle demande, raison pour laquelle l'étude a déjà été réalisée. Les premiers résultats ont été présentés à la commune d'Etterbeek et seront prochainement transmis à la Ville de Bruxelles.

L'étude expliquera comment le projet de réaménagement du rond-point Robert Schuman, de l'avenue de Cortenbergh et de l'avenue de la Joyeuse Entrée s'inscrit dans le plan régional de mobilité Good Move et dans le contexte des éléments suivants, qui sont étroitement interdépendants :

- la mise en œuvre de réseaux structurés et efficaces pour les différents modes de déplacements, suivant le principe STOP ;

- la transformation d'entrées de ville en boulevards urbains, le projet Parkway-E40 ;

- l'éventuelle mise en place des autres éléments ;

- la mise en œuvre de mailles apaisées sur l'ensemble du territoire régional et autour du projet en particulier, c'est-à-dire

tweede vraag ook, als de voorwaarden conform artikel 191 dat vereisen.

Het probleem van de doodlopende Froissartstraat is opgeklaard tijdens een vergadering van Brussel Mobiliteit met Brussel-Stad en urban.brussels in februari 2021.

Een gedetailleerd plaatselijk verkeersplan zal de verkeersstromen weergeven.

De aansluiting van het fietspad van de Stevinstraat op dat van de Kortenberglaan komt er als de voorwaarden conform artikel 191 dat vereisen.

De werking van de lichten op de Kortenberglaan wordt verduidelijkt in een mobiliteitsnota. De plannen zullen aangepast worden, zodat het plenum voor personen met een beperkte mobiliteit toegankelijk is vanaf de Wetstraat. Ook de inrichtingen voor slechtzienden zijn al opgenomen in de plannen.

De verkeersstudie is nog niet klaar. De resultaten zullen meegedeeld worden als dat vereist is volgens artikel 191. De eerste resultaten zijn al bezorgd aan de gemeente Etterbeek en binnenkort krijgt Brussel-Stad ze ook.

De studie zal duidelijk maken hoe het hele Schumanproject strookt met het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move, de inrichting van gestructureerde netwerken voor de verschillende verplaatsingswijzen, het project Parkway-E40, de inrichting van verkeersluwe mazen en de invoering van de algemene zone 30.

De studie zal ook mobiliteitscijfers bevatten voor 2019, 2020 en 2021, terwijl die uit de effectenstudie al dateren uit 2014. De nadruk zal liggen op de kruispunten van de Belliardstraat en de Froissartstraat, de Belliardstraat en de Steenweg op Etterbeek, de Steenweg op Etterbeek en de Van Maerlantstraat en van de Steenweg op Etterbeek en de Jozef II-straat.

Een eerste conclusie is dat de verkeersstroom van zuid naar noord beter niet meer langs de Steenweg op Etterbeek loopt, maar langs de Wetstraat, de Kleine Ring en de Leuvensesteenweg.

les mailles Ambiorix-Plasky, Europe, Luxembourg-Jourdan, Porte de Tervueren et Van Meyel ;

- et la mise en œuvre de la ville 30.

L'étude présentera également des chiffres de mobilité plus actuels - ceux de 2019, 2020 et 2021 -, car ceux présentés dans le rapport d'étude d'incidences dataient de 2014 et étaient issus de la base de données Irma pour l'actualisation du trafic sur le rond-point Schuman depuis le tunnel E40. L'étude se focalisera ensuite sur les nœuds suivants : les carrefours entre la rue Belliard et la rue Froissart, entre la rue Belliard et la chaussée d'Etterbeek, entre la chaussée d'Etterbeek et la rue Van Maerlant, et entre la chaussée d'Etterbeek et la rue Joseph II.

En guise de premières conclusions et dans le respect du schéma de mailles ainsi que du plan régional de mobilité Good Move, le report du trafic sud-nord ne devrait plus se faire via la chaussée d'Etterbeek, mais principalement par la rue de la Loi, via la bretelle de tunnel Auderghem-Loi, la Petite ceinture et la chaussée de Louvain, sur les bords de maille Ambiorix-Plasky.

Les données extraites de la circulation dans les tunnels E40 en 2019 montrent que l'heure de pointe est aussi intense qu'en 2014, aux dates de nos comptages sur le rond-point Schuman. Toutefois, les simulations réalisées en tenant compte des scénarios les plus pessimistes montrent une augmentation possible de la congestion au carrefour Van Maerlant, sur la chaussée d'Etterbeek.

¹¹⁴⁹ Cependant, les feux de signalisation peuvent être adaptés à ce carrefour de façon intelligente tout en conservant une capacité suffisante face à ce scénario. Un scénario de maintien du statu quo, dans lequel aucune mesure du plan Good Move n'est mise en œuvre, n'est pas envisageable.

Ces observations sont à nuancer par la mise en œuvre des projets de transformation de l'entrée de ville en boulevard urbain, de Smart Move, des mailles apaisées, de la ville 30 et de Good Move en général. Elle permettra de réduire considérablement le volume de trafic dans ce périmètre.

Des contacts ont été organisés avec urban.brussels, la Ville de Bruxelles et la commune d'Etterbeek. Lors de notre réunion, les remarques et propositions ont été clarifiées : les véhicules venant de la rue Froissart vers le rond-point Schuman devront obligatoirement tourner à gauche vers la rue Juste Lipse tandis que les riverains y possédant un accès carrossable ou qui souhaitent stationner entre la rue Juste Lipse et le rond-point Schuman devront effectuer une manœuvre pour faire demi-tour.

Depuis cette réunion, les études sont toujours en cours de finalisation, mais nous avons déjà présenté les résultats temporaires. La verdurisation du rond-point reste importante et nous discutons de sa mise en place, qui dépend à nouveau de l'article 191. Nous souhaitons améliorer sérieusement cet aspect tout en tenant en compte du sous-sol.

Uit de simulatie blijkt dat de files in de meest pessimistische scenario's kunnen toenemen op het kruispunt met de Van Maerlantstraat. Een intelligente regeling van de verkeerslichten kan er wel voor zorgen dat de doorstroming voldoende groot blijft, maar het behoud van de huidige situatie is niet aan te raden.

Door Parkway-E40, Smart Move, de verkeersluwe mazen, de stad 30 enzovoort, zal de verkeersdrukte sowieso sterk verminderen in deze omgeving.

Tijdens een vergadering met urban.brussels, Brussel-Stad en de gemeente Etterbeek, zijn een aantal zaken verduidelijkt, bijvoorbeeld dat wie van de Froissartstraat naar de Schumanrotonde rijdt, verplicht linksaf moet slaan. We hebben de voorlopige resultaten van de studie al voorgesteld.

Het is de bedoeling dat het project grondig vergroend wordt, maar ook dat hangt af van artikel 191.

1151 **M. David Weytsman (MR).**- Vous avez cité à plusieurs reprises l'article 191. Pouvez-vous m'expliquer sa portée ?

1151 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat) fait référence aux modifications à la demande de permis qu'urban.brussels ou le gouvernement pourraient imposer à Bruxelles Mobilité. Imaginons que Bruxelles Mobilité introduise une demande de permis. Après enquête publique et une fois toute la procédure terminée, urban.brussels fixe les conditions de l'article 191 auxquelles il faut répondre. Urban.brussels peut imposer, par exemple, plus d'éléments pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ; ceux-ci doivent être ajoutés au projet. Voilà en quoi cet article est important.

Urban.brussels exerce, en quelque sorte, un contrôle indépendant sur le projet. Toutefois, à la lecture des conclusions de l'enquête publique, nous pouvons déjà prévoir les conditions qui pourraient figurer dans ledit article 191.

1155 **M. David Weytsman (MR).**- Ma question a des répercussions politiques, car, selon moi, le projet initial était mauvais. Dès le début, vous avez montré votre volonté de l'améliorer. Je voudrais simplement m'assurer que votre volontarisme ne dépend pas uniquement d'urban.brussels. En effet, la personne qui chapeaute cette administration est également celle qui est à l'origine du projet. Je voudrais donc que vous ayez les pleins pouvoirs dans ce dossier et que vous puissiez compter sur toutes les compétences possibles pour améliorer largement ce projet. En effet, lors de nos premiers échanges, vous vous étiez engagée à améliorer la verdurisation d'un projet bien trop minéral. Malheureusement, c'est sans doute la marque de fabrique de votre prédécesseur.

Par ailleurs, j'entends vos réflexions et les partages de réflexion en cours sur les études, dont celle de mobilité. Ces informations pourraient-elles être communiquées aux comités de quartier et de commerçants, qui sont très actifs et soumettent des propositions constructives depuis le début du projet, et à notre commission ? Il s'agit pour nous de comprendre si des reports éventuels sur les quartiers résidentiels pourraient être supprimés par le biais de modifications de panneaux ou de feux de signalisation.

Dans ladite étude, un point concerne spécifiquement l'avenue de la Joyeuse Entrée. Cet axe plutôt calme a été transformé en autoroute urbaine. Vous y avez fixé la vitesse maximale à 50 km/h alors qu'il aurait fallu en faire une zone 30. Il s'agit de l'entrée du parc du Cinquantenaire et cette zone 30 est une priorité tant pour les habitants que pour les cyclistes. Pour ma part, je traverse très régulièrement le parc à vélo et je puis vous assurer que ce serait beaucoup plus agréable si l'axe joignant l'avenue de la Joyeuse Entrée et la Petite rue de la Loi n'était pas transformé en autoroute urbaine.

1157 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Si un recours est déposé à l'article 191, nous sommes obligés d'y répondre. Évidemment, nous pouvons toujours adapter la structure du projet, mais il faut respecter l'élément que constitue cet article. Sur ce point, nous prévoyons des adaptations et nous les défendrons. Par

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Wat houdt artikel 191 eigenlijk in?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Artikel 191 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening verwijst naar de wijzigingen aan de vergunningsaanvraag die urban.brussels en de regering Brussel Mobiliteit kunnen opleggen. Urban.brussels voert als het ware een onafhankelijke controle uit op het project. De conclusies van het openbaar onderzoek geven al een idee van welke wijzigingen gevraagd zullen worden.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het oorspronkelijke project deugde niet, maar u hebt van meet af aan de wil getoond om het te verbeteren. Ik hoop dat de verbeteringen niet enkel afhangen van urban.brussels. Het hoofd van die administratie heeft immers ook het oorspronkelijke project opgesteld. Ik hoop dan ook dat u zelf de touwtjes in handen zult nemen.*

Kunt u de resultaten van de studies bezorgen aan de wijkcomités en aan deze commissie? De hoofdvraag is of verkeersborden en -lichten sluipverkeer door de woonwijken kunnen voorkomen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Als er op basis van artikel 191 een beroep wordt ingediend, zijn we verplicht om daarop te reageren. Ondertussen plannen we al*

exemple, si ce qui a trait aux personnes à mobilité réduite ou à la verdurisation ne figure pas dans cet article, nous allons quand même le proposer. Pour l'instant, j'attends cet article afin de pouvoir aller de l'avant.

Nous venons de clôturer la procédure d'enquête publique. Dès que des adaptations au projet auront été apportées, il est logique que nous les soumettions également au public, mais il est trop tôt. Si j'évoquais maintenant telle ou telle adaptation, cela risquerait de créer de la confusion. Attendons et prévoyons un moment pour le faire de sorte que cela soit bien clair. Nombreux sont ceux qui attendent le projet définitif. Là aussi, nous espérons pouvoir communiquer un calendrier plus précis des travaux et de la mise en œuvre.

- *L'incident est clos.*

2105 **QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK**

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,**

2105 **concernant "l'élargissement et l'intégration tarifaire des moyens de mobilité à Bruxelles via la création des tickets Brupass et Brupass XL".**

2107 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je vous ai interrogée récemment dans cette commission au sujet de l'élargissement et de l'intégration tarifaire des moyens de mobilité à Bruxelles via la création du ticket Brupass et Brupass XL.

J'ai félicité celles et ceux qui, notamment au sein de mon groupe politique, se battent depuis des années pour une nouvelle offre tarifaire intégrée commune aux quatre opérateurs de transports présents sur le territoire de la Région bruxelloise (STIB, SNCB, De Lijn, TEC), réalisée ce 1er février 2021. Pour rappel, il s'agit actuellement des billets Brupass et Brupass XL.

À cette occasion, j'ai insisté sur le fait que, notamment pour les usagers quotidiens des transports publics, la mobilité ne s'arrête pas aux frontières d'une commune ou d'une Région. Depuis, j'ai lu avec intérêt l'interview de votre homologue en Région wallonne, M. Philippe Henry (Ecolo), dans le journal L'Avenir de ce 5 février 2021. L'article s'intitulait "Le tarif unique autour de Bruxelles doit aller 20 km plus loin". Dans la configuration actuelle, basée sur une zone élargie de 11,5 km depuis la Grand-Place de Bruxelles, les Bruxellois et les navetteurs flamands de dix-huit communes situées en Brabant flamand peuvent actuellement voyager avec un seul billet grâce au Brupass XL.

Et pour cause, la Région bruxelloise est enclavée dans la Région flamande. Cette zone élargie a pour conséquence que les navetteurs en provenance du Brabant wallon ne bénéficient pas des mêmes avantages que les navetteurs flamands. À l'heure actuelle, si j'interprète correctement les informations en ligne

heel wat aanpassingen, onder meer op het vlak van vergroening en aandacht voor personen met een beperkte mobiliteit.

Zodra die aanpassingen in het project verwerkt zijn, komt er een nieuw openbaar onderzoek. Ik wil geen verwarring stichten door daar nu al dieper op in te gaan.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "de uitbreiding en integratie van de tarieven voor vervoermiddelen in Brussel via de creatie van de Brupass- en Brupass XL-tickets".

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Brusselaars en pendelaars uit achttien Vlaams-Brabantse gemeenten kunnen sinds 1 februari tegen een geïntegreerd tarief met een Brupass XL gebruikmaken van het openbaar vervoer in een zone van 11,5 km vanaf de Grote Markt. Voor Waals minister van Mobiliteit Henry zou het tarief tot 20 km verder geldig moeten zijn.*

Die vraag is terecht, want nu kunnen niet alle reizigers vanuit de Waalse rand van Brussel het tarief genieten, in tegenstelling tot reizigers uit de Vlaamse rand.

sur le site de la STIB, il faut emprunter les lignes TEC 40, 121 ou 122, depuis la commune de Braine-l'Alleud, pour pouvoir bénéficier du tarif intégré Brupass XL en se rendant à Bruxelles. Sont donc exclus de ce tarif intégré les navetteurs qui, par exemple, montent dans le 122 à Waterloo.

2109 Confirmez-vous que lors d'une conférence interministérielle (CIM) de la mobilité qui se serait tenue ce 19 janvier, la question de l'élargissement de la zone de 11,5 km à une zone de 30 km a été bien évoquée par le ministre wallon de la mobilité ? Quelles sont les positions des gouvernements bruxellois et flamand à ce sujet ? Des négociations visant à élargir cette zone sont-elles en cours ? Quelles sont les positions des différents intervenants ? La Région bruxelloise est-elle clairement engagée dans une volonté d'élargissement de l'actuelle zone de 11,5 km ? Un calendrier a-t-il été fixé pour avancer dans ce dossier, dans le cadre de la CIM de la mobilité ? Dans l'affirmative, quel est-il ? Une échéance est-elle prévue pour arriver à une décision ?

2109 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne l'élargissement, comme vous le soulignez, le ticket Brupass était attendu de longue date. Nous devons en effet nous réjouir qu'il ait pu aboutir concrètement et fasse à présent partie intégrante de l'offre des quatre opérateurs. Ce périmètre de 11,5 km n'est toutefois qu'une première étape. Il a le mérite de poser les jalons de l'intégration tarifaire autour de Bruxelles et doit être élargi. Je partage votre souhait et n'ai entendu aucune opinion opposée.

À ce stade, les gouvernements flamand et bruxellois ne se sont pas officiellement positionnés sur l'élargissement de la zone à 30 km. Dans le cadre de la conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, les ministres de la mobilité Mme Peeters, MM. Henry et Gilkinet et moi-même avons confirmé l'intérêt du principe de l'élargissement de cette zone.

2113 Ce n'est pas un dossier facile. Nous voulons avancer, mais nous ne connaissons pas encore les modalités. Ces questions sont traitées par le comité de pilotage du réseau express régional (RER) qui rassemble les quatre entités, à savoir les trois Régions et le gouvernement fédéral, ainsi que les quatre opérateurs (STIB, SNCB, De Lijn, TEC).

C'est dans le cadre de ce comité de pilotage qu'au cours des deux dernières années, les quatre opérateurs ont développé les modalités d'intégration du Brupass pour la section de 11,5 km. Ce comité est désormais chargé d'élaborer une proposition pour élargir la zone. À ce jour, les quatre opérateurs affinent les modalités et l'évaluation du Brupass de 11,5 km. Ils reviendront prochainement vers le comité avec des balises pour le déploiement d'une zone élargie. Le calendrier et les grandes étapes seront alors précisés.

Donc, la volonté est réelle. Nous devons définir le contour et les modalités de cet élargissement avec les opérateurs. Nous discutons de l'intégration des tarifs, qui sont souvent différents, de la répartition des coûts et des revenus. Ce sont des débats assez

Klopt het dat de Waalse minister de uitbreiding van de Brupass XL-zone van 11,5 tot 30 km ter sprake bracht tijdens de interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit van 19 januari? Wat is het standpunt van de Brusselse en Vlaamse regeringen? Wordt er onderhandeld? Wanneer mogen we de uitbreiding verwachten?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Met de toepassing van de Brupass XL in een straal van 11,5 km rond de Grote Markt werd nog maar een eerste stap gezet en net als u vind ik dat de zone moet worden uitgebreid. Voor zover ik weet, verzet niemand zich daartegen.*

De Vlaamse en Brusselse regeringen hebben nog geen officieel standpunt ingenomen. Tijdens de IMC Mobiliteit hebben de ministers van Mobiliteit op het belang van de uitbreiding gewezen.

De GEN-stuurgroep, waarin de federale regering, de deelstaten en de vier openbaarvervoerbedrijven vertegenwoordigd zijn, buigt zich over de kwestie. De vier bedrijven evalueren eerst de Brupass van 11,5 km en zullen dan voorstellen doen om de zone uit te breiden.

De besprekingen over de tariefintegratie en de verdeling van inkomsten en uitgaven zijn vrij technisch, maar we willen niet dat het toepassingsgebied van het geïntegreerd tarief bij een straal van 11,5 km blijft.

techniques, mais nous ne voulons pas nous limiter à une zone de 11,5 km.

Je remercie les quatre opérateurs, parce que le fait d'aboutir à une proposition pour la zone de 11,5 km était déjà important pour les ministres compétents.

2115 **M. Emmanuel De Bock (DéFI)**.- Nous avançons donc étape par étape, et tant pis si nous devons passer par une étape intermédiaire. Quoi qu'il en soit, nous devons tout faire pour parvenir à l'instauration d'une seule zone élargie.

Si des fonds sont disponibles, il vaut mieux les consacrer à l'intégration tarifaire dans une zone unique plutôt qu'à la gratuité ou la semi-gratuité. Des dizaines de milliers de citoyens, jeunes et moins jeunes, préféreraient payer 50 cents pour un billet dans une seule zone élargie sur Bruxelles, plutôt que de bénéficier de la gratuité sur une zone réduite.

Je vous encourage donc à poursuivre ce combat face à une SNCB qui semble bouger, alors que cela n'a pas toujours été le cas. Il faut donc profiter de l'occasion pour que ce dossier aboutisse sous la présente législature.

- *L'incident est clos.*

2119 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME NADIA EL YOUSFI**

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 concernant "les violences faites aux femmes dans l'espace public et les transports publics".

2121 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME LATIFA AÏT BAALA,**

2121 concernant "les actions de la STIB contre la fraude aux portillons et le harcèlement sexiste".

2123 **Mme Nadia El Yousfi (PS)**.- Être une femme dans les transports publics n'est pas facile tous les jours. La violence morale ou physique est une réalité. Elle passe par une main aux fesses, des frottements abjects dans le métro, des insultes sexistes sur le quai ou des regards insistants dans le bus.

Le phénomène du harcèlement sexuel dans l'espace public et les transports en commun est une triste réalité que vivent de nombreuses femmes à Bruxelles comme dans la plupart des grandes villes. Nous le savons, cette problématique affecte majoritairement les femmes et les jeunes filles. Rien qu'en 2016, la police fédérale avait enregistré 266 cas de violence sexuelle dans les transports en commun belges. Ce chiffre ne couvre évidemment que les personnes ayant effectivement déposé une plainte. Les transports en commun sont des lieux prioritaires où

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Als er middelen beschikbaar zijn, kunnen we die beter aan de invoering van een grote zone besteden dan aan gratis openbaar vervoer.*

Zet u uw inspanningen vooral voort, zodat u nog voor het einde van deze legislatuur resultaten boekt.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW NADIA EL YOUSFI

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

betreffende "het geweld tegen vrouwen in de openbare ruimte en het openbaar vervoer".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW LATIFA AÏT BAALA,

betreffende "de acties ondernomen door de MIVB tegen fraude aan de poortjes en de seksuele intimidatie".

Mevrouw Nadia El Yousfi (PS) (in het Frans).- *Als vrouw heb je op het openbaar vervoer geregeld af te rekenen met ongewenst seksueel gedrag. Dat is in Brussel niet anders dan in de meeste grote steden. Alleen al in 2016 kreeg de federale politie 266 klachten in verband met seksueel geweld binnen.*

Bij de aanleg of heraanleg van het openbaarvervoersnet moet er rekening gehouden worden met de specifieke manier waarop vrouwen zich verplaatsen: ze kiezen meestal kortere trajecten met meer overstappen en reizen niet noodzakelijk van buiten Brussel naar het centrum.

Naast opvoeding, onderwijs en bewustmaking zijn er nog andere mogelijkheden om het probleem aan te pakken, blijkt uit ontmoetingen die de PS-fractie en ikzelf hadden met verenigingen die werken rond de problematiek. Zo

nous devons mener la lutte contre le harcèlement et les violences faites aux femmes.

De tels faits obligent à tenir compte des spécificités des déplacements des femmes dans l'élaboration ou les modifications des plans du réseau de transport. Nous savons que les femmes effectuent des trajets plus courts, qu'elles ne se déplacent pas nécessairement de la périphérie vers le centre et qu'elles réalisent plus de correspondances.

Mon groupe et moi-même avons rencontré le milieu associatif. Des pistes de réflexion, au-delà des questions d'éducation et de sensibilisation, mériteraient d'être explorées pour sécuriser les déplacements et améliorer le confort des femmes. Je pense notamment aux marches exploratoires prônées par l'asbl Garance qui s'occupe aussi d'autodéfense. Cela répondrait à la demande figurant dans une résolution que notre parlement a déjà votée.

Si de belles avancées ont récemment été obtenues avec l'accord sur le ticket unique Brupass et Brupass XL, bien des progrès restent à faire en matière d'optimisation des correspondances et d'intermodalité afin de faciliter les déplacements impliquant plusieurs modes ou opérateurs de transport.

²¹²⁷ Plus généralement, la sécurisation des femmes dans l'espace public est multifactorielle : aménagement physique des espaces publics, intérêt d'espaces multifonctionnels ou toute autre fourniture de service influant sur les besoins en déplacements.

Pour rappel, sous la législature précédente, notre parlement a adopté une résolution visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, en particulier dans les transports en commun. Par ce texte, notre parlement invitait l'exécutif bruxellois à :

- accroître la lutte contre le sexisme dans l'espace public dans le plan global de sécurité et de prévention (PGSP) de la Région ;

- soutenir et financer la recherche sur le sexisme dans l'espace public, ainsi que les mécanismes de défense à mettre en place pour les femmes face à ce sexisme ;

- s'assurer que tous les agents de police et les agents de sécurité bénéficient d'une formation spécifique sur l'intimidation sexuelle dans l'espace public ;

- s'assurer que toutes les Bruxelloises et tous les Bruxellois suivent une formation à l'autodéfense verbale et physique ;

- lancer une campagne de sensibilisation expliquant comment réagir de manière adéquate aux agressions sexistes, soit comme victime, soit comme témoin ;

- créer des lieux de concertation et de coconstruction avec les associations qui travaillent sur la thématique.

Avez-vous pris connaissance de la résolution du parlement du 30 avril 2019 visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans

organiseert de vzw Garance verkennende wandelingen rond het onveiligheidsgevoel van vrouwen en cursussen zelfverdediging.

De Brupass en Brupass XL, die het overstappen van het ene naar het andere net vergemakkelijken, zijn zeker een stap in de goede richting.

Tijdens de vorige regeerperiode keurde het Brussels Parlement een resolutie goed ter bestrijding van ongewenst seksueel gedrag in de openbare ruimte, en in het bijzonder op het openbaar vervoer. Daarin werd de regering onder meer gevraagd om de strijd tegen seksisme in de publieke ruimte op te drijven in het Globaal Veiligheids- en Preventieplan, alle politie- en veiligheidsagenten een specifieke opleiding te geven inzake de aanpak van seksuele intimidatie in de publieke ruimte, en alle Brusselaars een cursus zelfverdediging te laten volgen.

Hoever staat het met de uitwerking hiervan? Schetst u het tijdsplan voor de concrete acties? Hebt u een budget voor eventuele maatregelen?

Is een strategie ontwikkeld tegen de overlast die vrouwen en meisjes op het openbaar vervoer ondervinden? Wordt er gewerkt aan bewustmaking en betere sociale controle op het MIVB-net? Wat heeft de MIVB al verwezenlijkt op dat vlak?

l'espace public, en particulier dans les transports en commun ? S'agissant des demandes déposées par le parlement sous la législature précédente, où en est l'élaboration des réponses ?

Quelles actions concrètes et quel agenda associé à ces dernières le gouvernement prévoit-il pour répondre à la problématique ?

À l'image des progrès significatifs réalisés par la STIB pour mieux tenir compte des défis en matière de déplacement des personnes à mobilité réduite, une stratégie spécifique existe-t-elle au regard des difficultés pouvant être rencontrées par les femmes et les jeunes filles ?

De nouvelles dispositions sont-elles prévues en matière de sensibilisation ou de promotion du contrôle social sur le réseau de la STIB ? Pouvez-vous faire état de ce qui a déjà été réalisé par la STIB dans ce domaine ?

Quelles sont, selon vous, les mesures qui mériteraient d'être prises en faveur des femmes dans le cadre de vos compétences ? Disposez-vous d'un calendrier et de budgets spécifiques à cette fin ?

2129 **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Je rejoins Mme El Yousfi sur les tristes constats et les questions qu'elle adresse à la ministre Van den Brandt. La question du harcèlement sexiste dans l'espace public fait régulièrement l'objet d'interpellations au sein de notre assemblée. Il s'agit ici plus particulièrement du harcèlement sexiste sur le réseau de la STIB, qui a d'ailleurs fait l'objet d'une résolution adoptée par le parlement qui avait également été portée au sein du groupe MR par M. Weysman.

Le harcèlement sexuel, les violences faites aux femmes, les agressions sexistes et sexuelles sont des fléaux qui ont la peau dure au sein de notre société. Ces phénomènes se multiplient d'année en année et n'épargnent aucun environnement. Les comportements abusifs envers les femmes font malheureusement rage tant dans la sphère privée que publique : dans le monde du travail, dans l'espace public, dans les commerces, à la maison et malheureusement dans les transports en commun.

En 2019, 60 % des femmes en Belgique affirmaient avoir été victimes de violences ou d'agressions sexistes dans la rue ou les transports publics, selon un rapport de Plan International, qui spécifie, je cite : "une femme sur deux a été physiquement attaquée dans la rue ou dans les transports en commun, des chiffres inacceptables". L'agression peut prendre différentes formes, par exemple des commentaires non consentis intrusifs, des bruits d'animaux, des insultes ou des propos sexuels. C'est dans ce cadre-ci qu'en 2019, la STIB et l'organisation non gouvernementale (ONG) Plan International ont lancé une campagne de sensibilisation contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, en invitant victimes et témoins à réagir.

Disposez-vous à ce jour des chiffres actualisés sur le harcèlement sexuel et les comportements abusifs à l'égard des femmes dans les transports en commun bruxellois ? Dans l'affirmative,

Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) *(in het Frans).*- *Seksuele intimidatie, geweld tegen vrouwen, seksistische en seksuele agressie zijn een hardnekkige plaag. In 2019 zei 60% van de Belgische vrouwen dat ze ooit met seksistische agressie op straat of in het openbaar vervoer te maken kreeg. Naar aanleiding daarvan lanceerde de MIVB trouwens samen met Plan International een bewustmakingscampagne in dat jaar.*

Hebt u actuele cijfers over de seksuele intimidatie van vrouwen in het openbaar vervoer? Is er een evolutie merkbaar?

pourriez-vous nous communiquer les résultats et nous dire comment la situation a évolué ces dernières années ? Dans la négative, pour quelles raisons une étude en ce sens n'a-t-elle pas été menée ?

2131 En 2018, la STIB avait mis en place une initiative visant à traquer les fraudeurs qui passaient les portillons en se collant au derrière des usagers. À présent, c'est aux resquilleurs qui se collent aux femmes que la STIB souhaite s'attaquer.

Je salue évidemment cette initiative. Cependant, je tiens à être claire sur certains points. Comment se fait-il que la STIB commence seulement maintenant à traquer les fraudeurs qui se collent aux femmes ? La STIB a-t-elle enregistré des plaintes à cet égard ? Si oui, combien de plaintes ont-elles été recensées ?

Dans sa lutte contre les fraudeurs, la société bruxelloise avait élaboré un algorithme visant à rendre ses caméras intelligentes et à permettre la transmission en temps réel du portrait de chaque fraudeur aux patrouilleurs les plus proches de lui.

Comment et par quels moyens la STIB a-t-elle décidé de s'attaquer aux resquilleurs qui se collent aux femmes ? Pourriez-vous nous donner les informations dont vous disposez à ce propos ?

De manière générale, qu'en est-il du renforcement de la lutte contre le harcèlement sexuel dans les transports en commun de la STIB ? De nouvelles mesures ont-elles été prises en ce sens ?

Enfin, une collaboration entre votre cabinet, celui de la secrétaire d'État Ben Hamou et la STIB a-t-elle été organisée en matière de lutte contre le harcèlement et les violences faites aux femmes au sein de transports en commun de la capitale ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous informer des principaux éléments échangés, des principales conclusions tirées ainsi que des décisions prises ?

2133 **M. David Weytsman (MR).**- Sous la législature précédente, Mme Plovie et moi-même avons bataillé pour parvenir à un accord sur la proposition de résolution à ce sujet. Les noms des deux membres du gouvernement bruxellois qui sont repris dans la résolution résultent d'un compromis qui reflète les priorités de plusieurs partis.

J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger sur la mise en œuvre de cette résolution. Malgré votre accord de majorité qui y fait référence, plusieurs demandes faites au gouvernement restent sans réponse, sans étude ou sans action. J'en citerai onze, dont certaines ont été reprises par Mme El Yousfi dans sa question.

La première demande de la résolution est de médiatiser davantage les lois sur le harcèlement sexiste et les agressions sexuelles dans les lieux publics, ainsi que dans et aux abords des transports en commun. Il faudrait intensifier les efforts à ce niveau.

La deuxième demande est d'informer davantage les victimes des procédures existantes et de leurs droits. Nous connaissons

De MIVB is van plan om op te treden tegen zwartrijders die samen met vrouwen door de poortjes glippen. Dat is goed nieuws, maar hoe komt het dat ze daar nu pas werk van maakt? Hoeveel klachten heeft ze daarover gekregen?

In de strijd tegen zwartrijden ontwikkelde de MIVB een algoritme, waardoor haar slimme camera's de foto van een zwartrijder onmiddellijk naar controleteams in de buurt doorsturen. Hoe pakt ze zwartrijders die met vrouwen door de poortjes glippen, aan?

Wat gebeurt er verder in de strijd tegen seksuele intimidatie op het MIVB-net? Werken uw kabinet, het kabinet van staatssecretaris Ben Hamou en de MIVB samen?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Vooralsnog blijft de tijdens de vorige regeerperiode goedgekeurde resolutie over het onderwerp dode letter, ook al refereert het regeerakkoord eraan. Ten eerste werd verzocht om meer bekendheid te geven aan de wetten tegen seksuele intimidatie in de openbare ruimte en het openbaar vervoer. Ten tweede moesten slachtoffers beter worden geïnformeerd over procedures en hun rechten. Ten derde vroeg de resolutie om het publiek te leren wat te doen, indien men getuige is van seksuele agressie. Ten vierde wordt aangedrongen op de installatie van een noodknop. Het vijfde verzoek betrof de integratie van het onderwerp van seksuele intimidatie in de opleiding van MIVB-personeel. Ten zesde bepleitte de tekst een onderzoek naar de haalbaarheid van verzoekhaltes.*

les statistiques relatives au harcèlement sexiste, mais malheureusement aussi celles sur le faible taux de plaintes enregistrées.

La troisième demande est d'informer les usagers sur le comportement à adopter lorsqu'une personne est témoin d'une agression sexuelle. Diffuser cette information dans les transports en commun est également important.

La quatrième demande est d'installer un bouton poussoir d'urgence permettant de réagir en cas de harcèlement.

La cinquième demande est d'intégrer dans la formation initiale et continue du personnel de la STIB un module relatif au phénomène du harcèlement sexiste, uniquement si ce n'est pas encore le cas aujourd'hui.

La sixième demande est d'étudier la faisabilité de l'arrêt à la demande.

²¹³⁵ La septième demande est de reprendre la réflexion sur l'aménagement du territoire, des abris, et des arrêts et de prévoir un éclairage suffisamment puissant pour éclairer tous les recoins sombres des stations et des arrêts.

La huitième demande est d'étudier la possibilité d'assurer la présence d'agents de sécurité dans toutes les stations de métro, en particulier tôt le matin et tard le soir. Cette possibilité n'a malheureusement pas été budgétisée.

La neuvième demande est d'intégrer dans les conditions de vente un critère relatif aux comportements sexistes, comme l'indique la résolution, visant à exclure du réseau les personnes condamnées pour comportements sexistes.

Est-il possible d'intégrer toutes ces considérations dans un nouveau contrat de gestion de la STIB ou de procéder à un avenant du contrat de gestion actuel ?

Enfin, Mme la ministre, pourriez-vous informer régulièrement le parlement sur l'état d'avancement des dispositions de la présente résolution, dans une annexe spécifique au rapport d'activités de la STIB ? Sauf erreur de ma part, ce n'est toujours pas le cas.

²¹³⁷ **M. Youssef Handichi (PTB).**- Le sexisme dans l'espace public constitue un véritable problème. D'après les sondages, les femmes limitent leurs déplacements, car elles anticipent les risques qu'elles encourent dans les transports et l'espace public. Leur droit à la mobilité est donc, dans les faits, moindre et nous devons nous attaquer à cette discrimination.

Le groupe PTB défend la gratuité totale dans les transports publics de la STIB, sans contrôles ni portiques. Nous désirons que les contrôleurs soient affectés à un travail d'aide, de prévention et de médiation, c'est-à-dire un travail de steward visant à sécuriser l'espace public et reposant sur une approche basée sur le dialogue et l'aide aux personnes en difficulté. Mobiliser autant de travailleurs pour faire ce sale boulot de

Ten zevende vroeg de resolutie om een reflectie over de inrichting van de openbare ruimte en bushokjes en halte van voldoende verlichting te voorzien. Ten achtste moest worden nagegaan of het mogelijk was om veiligheidsagenten in alle metrostations te posten, vooral 's ochtends vroeg en 's avonds laat. Ten negende zou op basis van een criterium in verband met seksistisch gedrag veroordeelde wangedragers de toegang tot het net best worden ontzegd. Al die eisen zouden in het nieuwe beheerscontract moeten worden opgenomen.

Kunt u het parlement regelmatig op de hoogte houden van de vooruitgang in de uitvoering van de resolutie?

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- *Vrouwen blijken vaak hun verplaatsingen te beperken om het risico om lastiggevallen te worden, te beperken. Die discriminatie moet worden aangepakt.*

De PTB-fractie pleit voor gratis openbaar vervoer, zonder controles noch porties. De controleurs kunnen dan ingezet worden als stewards, die voor de veiligheid en de gemoedelijke sfeer instaan.

traquer les pauvres - qu'on appelle des fraudeurs - est un gaspillage de ressources.

Comme à Dunkerque et dans d'autres villes passées à la gratuité, il serait bien plus intéressant d'utiliser ces forces pour améliorer la convivialité dans les transports, augmenter la prévention de l'insécurité et lutter contre le sexisme dans l'espace public.

Je tombe des nues quand je vois les moyens consacrés à la traque des personnes qui se collent aux autres aux portiques. En effet, le problème de base, c'est l'existence même de ces portiques, adoptés à l'époque par le PS et Ecolo ! Auparavant, il n'y avait aucun problème de ce type.

C'est vous qui créez ce problème de tensions entre les usagers. Depuis le placement des portiques, on voit surtout ces portes se refermer violemment sur des mères en difficulté avec des enfants ou des poussettes. D'autre part, des usagers proposent spontanément aux personnes qui ont oublié leur abonnement ou qui ne peuvent pas se payer un ticket de passer avec eux.

2139 Ces portiques constituent de véritables barrières psychologiques qui disparaissent avec les mesures de gratuité, très partielles, que vous déployez tant bien que mal.

Pour rappel, notre plan est autofinancé, grâce au forfait annuel de 400 euros que payeraient les employeurs pour chacun de leurs travailleurs - ce qui est d'ailleurs pratiquement le cas aujourd'hui.

2141 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- L'amélioration du statut des femmes au sein de la société est certainement un des grands défis de notre époque. Plusieurs de mes collègues viennent de le dire : les femmes sont trop souvent victimes de harcèlement, non seulement dans la rue, mais également dans les transports en commun. Le rapport de Plan International nous éclaire quant aux progrès à réaliser dans ce domaine.

De nouvelles méthodes sont déployées pour lutter contre le harcèlement, en particulier par la police. Par exemple, des patrouilles ont été sensibilisées au harcèlement de rue, ce qui permet de prendre les auteurs en flagrant délit. Je voudrais également saluer la STIB qui a lancé une campagne de sensibilisation au harcèlement dans les transports sur l'ensemble de son réseau.

Mme la ministre, dans votre dernière déclaration, vous avez affirmé qu'une nouvelle campagne serait menée en 2021, dans le cadre de la collaboration entre la STIB et Plan International. Cette campagne est prévue en cocréation avec les jeunes, qui participeront au projet de Plan International, et avec la participation d'une ville flamande, d'une ville wallonne et des sociétés de transport public des deux Régions.

Nous savons par ailleurs que trop peu de victimes portent plainte. En effet, une grande majorité des femmes ont déjà été victimes de harcèlement, mais elles ne sont que 3 % à porter plainte. Selon l'expression bien connue chez les féministes "La peur doit changer de camp", les harceleurs doivent comprendre

Mijn mond valt open als ik zie hoeveel geld er wordt besteed aan de opsporing van personen die samen met anderen door poortjes glippen.

Ons plan zou overigens niets kosten: werkgevers zouden jaarlijks 400 euro per werknemer betalen, wat nu al zo goed als het geval is.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *De verbetering van het maatschappelijke statuut van de vrouw is een van de grote uitdagingen van onze tijd. Vrouwen worden nog veel te vaak het slachtoffer van seksuele intimidatie op straat en in het openbaar vervoer.*

Het is goed dat politiepatrouilles alert zijn voor straatintimidatie en dat de MIVB een bewustmakingscampagne heeft gelanceerd, die ze in 2021 zal herhalen.

Het is algemeen bekend dat slechts 3% van de slachtoffers klacht indient. Het is tijd dat daders van seksuele intimidatie beseffen dat dat strafbaar is en de overheid moet dergelijke daden bestraffen. Wat onderneemt u samen met de MIVB op dat vlak?

que ces actes sont répréhensibles et condamnés. Les pouvoirs publics doivent donc se mettre en position de sanctionner ces comportements.

Mme la ministre, quelles initiatives sont-elles menées dans ce domaine avec la STIB ?

²¹⁴³ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *L'augmentation du nombre de signalements de violences sexuelles à l'encontre des femmes dans les transports publics bruxellois n'empêche pas que de nombreux actes passent encore sous les radars.*

Certes, on enregistre une évolution sociale positive, y compris à Bruxelles. Il y a une prise de conscience croissante de l'ampleur du problème.

Toutefois, les Bruxellois ont aussi une responsabilité collective : il est important que chacun, y compris les hommes, prenne ses responsabilités. Lorsqu'ils sont témoins de comportements sexistes, les hommes doivent également y réagir. Je crois que de cette manière, chacun peut contribuer à réduire le phénomène.

La STIB, quant à elle, doit également prendre les mesures nécessaires. Je ne suis pas d'accord avec le raisonnement selon lequel le problème est visible aux portiques et qu'il suffit de supprimer ceux-ci et de rendre tout gratuit.

²¹⁴⁵ *Des agents de prévention de la STIB sont déployés pour assurer une certaine présence dans les stations. Ont-ils reçu une formation spécifique pour reconnaître l'intimidation sexuelle et y répondre ?*

Allez-vous demander à la STIB d'envoyer des agents en civil sur le terrain ?

²¹⁴⁷ **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Chacun doit pouvoir se sentir en sécurité dans les transports publics.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het verheugt mij om dit belangrijke onderwerp opnieuw op de agenda van de commissie te zien verschijnen.

Het klopt dat het aantal aangiften van seksueel geweld tegen vrouwen op het Brusselse openbaar vervoer met 15% is toegenomen. Dat de aangiften stijgen, neemt niet weg dat er nog een groot aantal feiten onder de radar blijft. Veel vrouwen die worden lastiggevallen, geven de feiten om uiteenlopende redenen niet aan.

Mevrouw Nadia El Yousfi en mevrouw Latifa Aït Baala hebben in hun vragen de cijfers en de problematiek duidelijk geschetst. Er is momenteel zeker een positieve maatschappelijke evolutie aan de gang, ook hier in Brussel. Iedereen voelt dat er iets beweegt en dat er een groeiend bewustzijn is over de omvang en de impact van het probleem. Het is bijzonder erg dat vrouwen zelf hun mobiliteit inperken uit vrees voor wat er zou kunnen gebeuren.

Dit groeiende bewustzijn is zeker een goede eerste stap. De Brusselaars dragen echter ook een collectieve verantwoordelijkheid: het is belangrijk dat iedereen, dus ook alle mannen, hun verantwoordelijkheid nemen. Dat betekent dat mannen, als zij getuige zijn van seksistisch gedrag, daar ook op moeten reageren. Volgens mij kan iedereen op die manier een steentje bijdragen en helpen om het fenomeen op het openbaar vervoer en in de openbare ruimte terug te dringen.

Dat neemt niet weg dat ook de MIVB de nodige stappen moet zetten. Ik ben het niet eens met de redenering dat het probleem zichtbaar is aan de portieken en dat het volstaat om die weg te nemen en alles gratis te maken. Dat is wat te kort door de bocht.

Ik heb wel een aantal aanvullende vragen, waarop de collega's reeds alludeerden.

De preventieagenten van de MIVB worden ingezet om een zekere aanwezigheid in de stations te garanderen. Dat helpt al iets, maar kregen zij wel een specifieke opleiding om seksuele intimidatie te herkennen en erop te reageren? Als er nog geen specifieke opleiding bestaat, zult u die dan organiseren? Als dat wel het geval is, hoeveel preventieagenten hebben die dan al gevolgd?

Zult u de MIVB vragen om 'lokagenten' in te zetten, dat wil zeggen agenten in burger die zich ergens discreet opstellen en zo mensen betrappen en meteen met hen het gesprek aangaan?

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Tijdens de vorige legislatuur heeft het parlement een resolutie met heel wat

La résolution visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, adoptée lors de la précédente législature, prévoit la soumission au parlement d'un rapport sur sa mise en œuvre.

Qui, au sein des stations de la STIB, fait office de point de contact sécurité ? Certes, la résolution recommande le recours à davantage de policiers ou d'agents de sécurité mais combien de collaborateurs de la STIB ont-ils reçu une formation spécifique sur l'intimidation sexuelle dans l'espace public ?

Certaines stations sont peu sécurisantes. Qu'a-t-il déjà été entrepris sur le terrain pour renforcer le sentiment de sécurité des usagers ?

²¹⁴⁹ **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *Il ressort de diverses études que la peur dans les transports publics est beaucoup plus forte chez les femmes que chez les hommes, notamment en raison de la présence de jeunes désœuvrés.*

Par le passé, nous avons déjà formulé diverses propositions basées, entre autres, sur le principe "voir et être vu" : installation d'escalators transparents, renforcement de la présence des agents de sécurité, amélioration de la signalétique et possibilité de descendre entre deux arrêts. Par ailleurs, de nombreux usagers ne connaissent pas le numéro d'urgence 1707.

Ces mesures sont bénéfiques non seulement aux femmes, mais aussi à tout usager qui ne se sent pas en sécurité dans les transports en commun.

actiepunten aangenomen. In het laatste actiepunt staat dat er over de uitvoering van de resolutie in het parlement moet worden gerapporteerd. Het is goed dat we daar even blijven bij stilstaan, mevrouw de minister.

Iedereen, jong of oud, vrouw of niet, moet zich veilig voelen op het openbaarvervoersnetwerk. Onlangs hebben we nog over de service unit field support van de MIVB gediscussieerd. De vraag is wie voor een aanspreekpunt in verband met veiligheid in de MIVB-stations zorgt. In de resolutie staat dat er meer politie- of veiligheidsagenten moeten worden ingeschakeld. Dat zou worden onderzocht, maar er is ook nog het MIVB-personeel.

Hoeveel MIVB-medewerkers worden er ingeschakeld om het probleem van seksuele intimidatie tegen te gaan? Hebben ze een specifieke opleiding gekregen, zodat ze zich bewust zijn van het probleem en weten hoe ze moeten reageren als er zich problemen voordoen?

Als we ons ongemakkelijk of onveilig voelen, is dat vaak omdat de stations verlaten of schaars verlicht zijn. Er zijn stations waar je niet graag 's avonds vertoeft. Wat is er op het terrein al gerealiseerd? Waar kunnen er nog verbeteringen worden aangebracht?

Mijn vragen komen natuurlijk bovenop alle punten die in de resolutie naar voren zijn geschoven en waar de collega's al vragen over hebben gesteld.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het onveiligheidsgevoel bij vrouwen is niet nieuw. Meer dan tien jaar geleden voerde ik al, samen met de VUB, een onderzoek naar het onveiligheidsgevoel op het openbaar vervoer. Onveiligheid is natuurlijk een relatief begrip, maar uit het onderzoek bleek duidelijk dat de angst in het openbaar vervoer veel groter was bij vrouwen dan bij mannen.

Een van de voornaamste oorzaken was het fenomeen van de hangjongeren, meteen ook een van de redenen waarom toen werd gevraagd om toegangspoortjes te plaatsen.

We hebben destijds heel wat voorstellen gedaan, die onder meer gebaseerd waren op het principe 'zien en gezien worden'. Dat kan soms met heel eenvoudige ingrepen. Een fantastisch initiatief zijn bijvoorbeeld de transparante roltrappen aan De Brouckère, die voor zichtbaarheid zorgen. Ook de aanwezigheid van de veiligheidsagenten is een goede zaak.

Het gaat echter ook om 'horen en gehoord worden'. Ik denk dat nog te weinig mensen op de hoogte zijn van het noodnummer 1707.

Voorts moeten we vermijden dat gebruikers aarzelend hun weg zoeken. De uitgangen zijn soms moeilijk te vinden en moeten dus beter worden aangeduid.

Destijds vroegen we ook om de mogelijkheid in te voeren om tussen twee haltes te kunnen afstappen. Er vond destijds een

2151 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne pourrai pas couvrir toutes les questions. Je tâcherai d'en aborder le plus possible dans mes réponses.

2153 *(poursuivant en néerlandais)*

Je renvoie aux réponses que j'ai déjà fournies antérieurement en la matière.

2155 *(poursuivant en français)*

Citons la question orale de Mme Bomele Nketo de février 2021, la question écrite 313 de M. Weytsman d'avril 2020, la question écrite 612 de Mme de Lobkowicz de décembre 2020, la question orale de Mme Agic de mars 2020 et les demandes d'explications de M. Weytsman sur le suivi des recommandations de septembre 2020.

Malheureusement, la STIB ne dispose pas de chiffres complets et exhaustifs. En effet, les personnes victimes d'agression ne lui signalent pas automatiquement les faits, mais portent directement plainte auprès de la police. Je vous invite donc à interpellier la police sur ce point.

Comme je l'ai dit en réponse à la question orale de Mme Bomele Nketo, le rapport annuel 2019 de la police montre que pour l'ensemble des transports publics - donc pas uniquement ceux de la STIB -, le nombre de faits de violence et de vol s'élève à 1.712 sur un total de 17.000 en Région bruxelloise, soit environ 10 %. Les atteintes à l'intégrité physique représentent environ 3,6 %.

Comme je l'ai indiqué dans ma réponse à la demande d'explications de M. Weytsman, la STIB souscrit à la diffusion des statistiques sur la thématique du harcèlement, moyennant le respect de la réglementation sur la vie privée. Cependant, une étude et des statistiques incluant la voie publique en général seraient plus pertinentes à l'échelle du territoire de Bruxelles. Cette étude pourrait être menée par Bruxelles Prévention et sécurité (BPS), mais avec la participation de la STIB.

2157 Cette année, la STIB réalisera une enquête sur le sentiment de sécurité de ses voyageurs (baromètre de sécurité). Elle est planifiée pour septembre 2021 et sera renouvelée tous les ans. Le harcèlement verbal à caractère sexiste et les menaces, intimidations ou insultes à caractère sexiste font partie des questions, ainsi que les comportements d'évitement adoptés par les voyageurs.

proefproject plaats op de nachtbus, maar dat is een stille dood gestorven. Misschien kan het nog eens vanonder het stof worden gehaald.

Veel maatregelen zijn overigens niet alleen gunstig voor vrouwen, maar voor iedereen die zich onveilig voelt op het openbaar vervoer.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik zal op zoveel mogelijk van uw vragen proberen in te gaan.*

(verder in het Nederlands)

Dit onderwerp is al meermaals ter sprake gekomen tijdens andere parlementaire vragen. Ik zal dan ook verwijzen naar de antwoorden die ik toen heb gegeven.

(verder in het Frans)

Helaas heeft de MIVB geen volledig cijfermateriaal. Wie te maken krijgt met agressie, dient meestal een klacht in bij de politie, zonder de MIVB op de hoogte te brengen. U moet dus bij de politie zijn.

Volgens het jaarverslag 2019 van de politie vonden van de 17.000 klachten voor geweld en diefstal in het Brussels Gewest, er 1.712 plaats op het openbaar vervoer. Aanvallen op de lichamelijke integriteit maakten ongeveer 3,6% van het totaal uit.

Een studie en statistieken over het aantal misdrijven in de hele openbare ruimte, en dus niet louter bij de MIVB, zouden nuttigere informatie voor het hele gewest opleveren. Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) zou zo'n studie, in samenwerking met de MIVB, kunnen uitvoeren.

In september 2021 zal de MIVB peilen naar het veiligheidsgevoel onder de reizigers en dat zal jaarlijks worden herhaald. Reizigers zullen onder meer bevraagd worden over verbale agressie, seksistische bedreigingen en beledigingen, en over vermijdingsstrategieën.

2159 *(poursuivant en néerlandais)*

En ce qui concerne les portiques, nous mettons actuellement au point un système pour pénaliser les fraudeurs, quel que soit leur sexe.

En outre, la STIB a soutenu la lutte contre l'intimidation et la violence envers les femmes de plusieurs manières.

2161 *(poursuivant en français)*

Plusieurs mesures ont été prises pour lutter contre le harcèlement et les violences à l'encontre des femmes. Ainsi, la présence humaine sur le réseau a été renforcée, en particulier dans les stations de métro.

2163 *(poursuivant en néerlandais)*

La présence physique de personnel de sécurité et un éclairage approprié sont essentiels pour remédier au sentiment d'insécurité des usagers.

2165 *(poursuivant en français)*

Tout un travail de sensibilisation du personnel a été effectué et des plans directeurs ont été conçus pour les stations qui intègrent déjà depuis longtemps des principes destinés à rendre les stations plus sécurisantes et accueillantes. En outre, de très nombreuses caméras ont été installées sur l'ensemble du réseau et les arrêts ont été progressivement améliorés pour favoriser le sentiment de sécurité. Pour les détails, je vous invite à consulter la réponse apportée à la question écrite concernée.

Comme je l'ai indiqué en réponse à la question de Mme Agic, la STIB a réalisé une campagne sur le harcèlement, en collaboration avec Plan International, dans laquelle elle invitait les voyageurs à intervenir ou alerter s'ils constataient des comportements sexistes. Différents canaux de communication ont été utilisés, ciblant à la fois les victimes et les témoins de harcèlement. Le message communiqué aux utilisateurs était le suivant : "Criez ! Ne vous cachez pas derrière votre téléphone ! Unissez vos forces contre le harceleur." La STIB a également mené des expériences sociales avec des comédiens dans les différentes stations de métro.

En raison des circonstances actuelles liées au Covid-19, le sujet du harcèlement n'a pas pu être intégré dans le plan de communication de 2020. Toutefois, une nouvelle campagne est prévue en 2021 et résultera de la collaboration de la STIB avec Plan International. Son lancement dépendra de l'évolution de la crise sanitaire. Cette campagne est prévue en cocréation avec les jeunes, qui prendront part au projet de l'ONG. Elle impliquera également la participation d'une ville flamande et d'une ville

(verder in het Nederlands)

Voor de vragen over poortjesglippers verwijs ik naar het antwoord op schriftelijke vraag nr. 612 van mevrouw de Lobkowicz. Er wordt gewerkt aan een systeem om zwartrijders, ongeacht hun geslacht, te bestraffen. Op die manier vermijden we ook dat ze andere problemen veroorzaken.

Zoals blijkt uit schriftelijke vraag nr. 313 van de heer Weytsman heeft de MIVB de strijd tegen de intimidatie van vrouwen en het geweld tegen vrouwen op meerdere manieren gesteund.

(verder in het Frans)

Er zijn al verschillende maatregelen genomen om intimidatie en geweld tegen vrouwen aan te pakken, zoals een versterkte menselijke aanwezigheid, vooral in de metrostations.

(verder in het Nederlands)

Een leeg, slecht verlicht station kan inderdaad een groot onveiligheidsgevoel teweegbrengen. De fysieke aanwezigheid van veiligheidspersoneel, maar ook aangepaste verlichting en het wegwerken van verborgen hoekjes zijn belangrijke elementen om dat te verhelpen.

(verder in het Frans)

Er is gewerkt aan meer bewustwording bij het personeel en er zijn richtplannen uitgewerkt om de stations veiliger en uitnodigender te maken. Over het hele net kwam er camera's bij en de haltes werden aangepakt.

Samen met Plan International zette de MIVB een campagne voor slachtoffers en omstanders op waarin reizigers werden aangemoedigd om in te grijpen bij seksistisch gedrag. Een van de slagzinnen was: "Gil jij als iemand wordt lastiggevallen? Da's een slimme manier om de belager te stoppen." De MIVB experimenteerde ook met geënceneerde taferelen met acteurs in metrostations.

Door de coronacrisis moesten de acties worden opgeschort. Zodra de toestand het toelaat, komt er een nieuwe campagne in samenwerking met Plan International en verschillende jongeren. De actie wordt ook uitgebreid naar een Vlaamse en een Waalse stad en naar de openbaarvervoersbedrijven daar.

wallonne, ainsi que des sociétés de transport public de ces deux Régions.

2167 *(poursuivant en néerlandais)*

Nous devons continuer à faire comprendre aux usagers qu'ils ne doivent pas détourner le regard ou être des observateurs passifs face à un incident. Nous répéterons la campagne après la crise sanitaire.

2169 *(poursuivant en français)*

Dans le cadre du nouveau partenariat avec Plan International, la mise en place d'un pictogramme commun à l'ensemble des sociétés de transport public (le TEC, De Lijn et la SNCB) est prévue.

Le 8 mars, la STIB a également lancé une campagne interne visant à sensibiliser son personnel à la lutte contre le sexisme en entreprise. Cette campagne a été accompagnée d'un module de formation en ligne sur les éléments légaux, les situations de harcèlement types et les réponses et comportements à adopter en tant que témoin ou victime.

Par ailleurs, en vue de développer les connaissances et les compétences des conseillers sociaux et des personnes de confiance en matière de lutte contre le harcèlement sexiste sur le lieu de travail, ceux-ci ont participé à une première session de deux jours de formation proposée par l'École régionale d'administration publique (ERAP).

2171 *(poursuivant en néerlandais)*

Il s'agit d'une formation spécifique visant, entre autres, à apprendre au personnel de la STIB à réagir de manière appropriée et à le sensibiliser à la question de l'intimidation sexuelle dans le cadre du fonctionnement interne.

2173 *(poursuivant en français)*

La STIB développe également une formation spécifique destinée aux personnels en contact avec ses voyageurs et consacrée à l'accueil des victimes d'agressions à caractère sexiste. La STIB a la volonté d'intégrer ces éléments dans le parcours de formation existant.

Par ailleurs, la publication d'une brochure sur les droits de la victime est également prévue. Elle viendra en support à l'intégration de la thématique dans les formations de la STIB destinées au personnel en contact avec le public - en ce compris le personnel de conduite - et dans des perspectives d'accueil à des cas de victimes de harcèlement.

(verder in het Nederlands)

Een campagne moet vaak genoeg herhaald worden. We moeten de boodschap blijven verspreiden dat mensen niet mogen wegstijven of passief toekijken als ze iets zien gebeuren. Iedereen moet verantwoordelijkheid nemen om een vrouw die zich ongemakkelijk voelt en wordt lastiggevallen, bij te staan. Ook na de coronacrisis zullen we de campagne herhalen.

(verder in het Frans)

Er komt ook één enkele pictogram voor alle openbaarvervoersmaatschappijen.

Op 8 maart voerde de MIVB ook intern campagne tegen seksisme op de werkvloer.

Om sociaal werkers en vertrouwenspersonen beter bekend te maken met het probleem van seksisme op de werkvloer, kregen zij een eerste tweedaagse opleiding, aangeboden door de Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur.

(verder in het Nederlands)

Eenzijds gaat het om een specifieke opleiding voor het personeel, opdat het gepast kan reageren op het terrein. Anderzijds gaat het om de bewustmaking van het MIVB-personeel betreffende seksuele intimidatie binnen de interne werking. Voor dat laatste kan er eventueel met vertrouwenspersonen worden gewerkt. Momenteel wordt er al op beide aspecten ingezet.

(verder in het Frans)

De MIVB werkt een vorming uit, specifiek voor het personeel dat in contact staat met de reizigers en bedoeld om slachtoffers van seksistisch geweld beter te kunnen opvangen.

Er komt ook een brochure over de rechten van het slachtoffer.

Daarnaast staat de MIVB altijd open voor samenwerking met gewestelijke en gemeentelijke veiligheidsdiensten om de strijd aan te binden tegen intimidatie in de openbare ruimte.

La STIB est toujours prête à collaborer avec les services de sécurité de la Région et les communes sur les plans et actions qu'elles élaborent en matière de lutte contre le harcèlement dans l'espace public.

2175 *(poursuivant en néerlandais)*

Le problème ne se pose pas uniquement dans les transports en commun. Il est important d'en tenir compte lors de l'aménagement des espaces publics.

Mme Parmentier s'est interrogée sur l'approche de Bruxelles Mobilité face à ce problème. J'ai répondu que des personnes compétentes en la matière seront ajoutées à la Commission régionale de la mobilité (CMR), afin que les projets soient également examinés sous cet angle. L'objectif est d'examiner systématiquement pour chaque projet comment les usagers peuvent se sentir et être en sécurité dans l'espace public.

2179 **Mme Nadia El Yousfi (PS).**- Les chiffres ne correspondent jamais à la réalité. J'entends que la STIB compte intégrer dans le parcours de formation l'accueil des victimes d'agression à caractère sexiste.

La brochure mentionnée est essentielle pour que les victimes connaissent leurs droits. Il faut encourager les victimes à porter plainte, même pour une agression minime.

Nous attendons avec impatience les résultats de l'enquête sur le sentiment de sécurité des voyageurs prévue pour septembre. La présence physique dans nos stations de métro est importante pour créer un sentiment de sécurité.

2181 En référence au projet mené avec des jeunes et l'ONG Plan International en Flandre et en Wallonie, envisagez-vous un projet coconstruit avec des associations comme l'asbl Garance dans le cadre des marches exploratoires? Mener ce travail avec les femmes et les asbl qui travaillent avec elles pour mieux objectiver les problèmes et y apporter des réponses est important, même si nous avons tous et toutes des propositions à formuler.

2183 **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Nous notons avec regret que l'état des lieux n'est guère réjouissant.

Cependant, nous constatons un intérêt pour la question, puisque nous apprenons qu'un baromètre de la sécurité sera élaboré en septembre. De ce dernier découleront des mesures sur une base annuelle.

(verder in het Nederlands)

Het probleem doet zich inderdaad niet alleen in het openbaar vervoer voor. Het is belangrijk om er systematisch rekening mee te houden bij de ontwikkeling van de openbare ruimte.

Vorige week nog stelde mevrouw Parmentier een vraag over de aanpak van het probleem door Brussel Mobiliteit. Ik heb toen geantwoord dat er mensen met expertise op dat vlak zullen worden toegevoegd aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), zodat er ook door die bril naar de projecten wordt gekeken, net zoals we experts inzetten om de projecten te beoordelen vanuit het oogpunt van fietsers, voetgangers of mensen met een beperking.

Er werden al heel wat initiatieven genomen. Zo werd er een wandeling georganiseerd langs een aantal projecten om die door een genderbril te bekijken en werden er projectleiders met expertise ter zake in dienst genomen. De bedoeling is nu om systematisch voor elk project na te gaan hoe mensen zich veilig kunnen voelen en ook veilig zijn in de openbare ruimte.

Mevrouw Nadia El Yousfi (PS) *(in het Frans).*- *De cijfers stemmen niet overeen met de realiteit. De slachtoffers van seksueel geweld moeten aangemoedigd worden om klacht in te dienen. De brochure waarover u het hebt, is van groot belang om hen hun rechten te leren kennen.*

Ik kijk uit naar de resultaten van het onderzoek naar het veiligheidsgevoel van reizigers.

Overweegt u samen te werken met verenigingen zoals de vzw Garance, die verkennende wandelingen met vrouwen organiseren? Dat kan helpen om de problemen beter in kaart te brengen en concrete oplossingen uit te denken.

Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) *(in het Frans).*- *Dat er op z'n minst interesse is voor het thema, bewijst de veiligheidsbarometer van september toekomend, waaruit maatregelen voor de lange termijn zullen voortvloeien. Helaas krijgen nog altijd vrouwen vroeg of laat te maken met seksistische intimidatie op het openbaar vervoer, niet zelden van poortjesglippers.*

Nous le répétons : malheureusement, toutes les femmes qui empruntent les transports publics bruxellois expérimentent, d'une manière ou d'une autre, du harcèlement sexiste, notamment de la part de resquilleurs aux portillons.

Dans le cadre de la question de l'appropriation genrée de l'espace public, qui est aussi conditionnée par des comportements sexistes inacceptables, il est du devoir du gouvernement de se saisir de ce dossier et de garantir la sécurité de toutes et tous. Or, ce n'est malheureusement pas le cas et nous ne pouvons que déplorer l'augmentation des actes de violence.

À ce jour, nous constatons donc un échec des politiques publiques.

Bien évidemment, un travail de sensibilisation nécessaire est mené en amont, mais il est insuffisant. Je note la campagne qui sera menée avec Plan International en 2021. Selon moi, nous n'avons pas besoin de campagnes ponctuelles, mais bien de campagnes permanentes, pérennes en matière d'information et de sensibilisation à l'égard du grand public.

Ces campagnes doivent intégrer tous les aspects liés au harcèlement sexiste et casser les codes ainsi que les stéréotypes de genres en la matière, afin de conduire à une prise de conscience de la gravité des faits et d'informer les auteurs des sanctions auxquelles ils s'exposent.

²¹⁸⁵ L'attention portée aux formations est également importante à mes yeux.

Concernant l'identification des auteurs par le biais de caméras intelligentes, il faut que ce dispositif soit opérationnel et efficace.

Le sujet n'aura pas été épuisé aujourd'hui et nous serons amenés à évaluer régulièrement l'état d'avancement de la mise en œuvre de la résolution et des recommandations qui ont été formulées.

²¹⁸⁷ **M. David Weytsman (MR).**- Ce thème nous est cher, car les déplacements d'une grande partie de la population bruxelloise sont remis en cause en raison des comportements de ce type. Si je constate avec satisfaction que la situation évolue, des questions persistent toutefois.

La brochure devrait indiquer quel comportement il convient d'adopter lorsqu'on est témoin d'une agression sexuelle. De même, cette indication devrait être indiquée sur des pictogrammes dans toutes les stations.

Mes collègues du groupe socialiste avaient lancé la piste de l'arrêt à la demande. Sera-t-elle étudiée ?

Un rappel de la loi pourrait figurer dans les conditions de vente des titres de transport sous la forme d'un critère relatif aux comportements sexistes. Cela permettrait d'exclure les récidivistes dans ce domaine.

De regering moet de zaak van de gendertoets voor de openbare ruimte naar zich toe trekken en ervoor zorgen dat iedereen, man en vrouw, zich veilig voelt. Het overheidsbeleid heeft op dat vlak vooralsnog gefaald.

Er is wat rond bewustmaking gewerkt, maar niet voldoende. We hebben geen eenmalige campagnes nodig, maar wel permanente, langlopende informatie- en bewustmakingscampagnes voor het grote publiek. Die moeten alle aspecten van intimidatie bestrijken, de genderstereotypes wegwerken en iedereen de ernst van de feiten doen inzien.

Het is belangrijk dat er veel aandacht gaat naar opleiding.

Daders moeten efficiënt kunnen worden geïdentificeerd aan de hand van intelligente camera's.

We zijn over het thema nog lang niet uitgepraat en zullen het blijven opvolgen.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Verplaatsingen voor een groot deel van de Brusselse bevolking komen door seksuele intimidatie in het gedrang. Gelukkig komt er schot in de zaak.*

In de brochure zou uitgelegd moeten worden hoe getuigen van seksuele agressie zich moeten gedragen. Dat zou in alle stations door middel van pictogrammen aangegeven kunnen worden.

Wordt er nagedacht over de mogelijkheid van haltes op aanvraag?

In de verkoopvoorwaarden van tickets zou seksistisch gedrag ook aangekaart kunnen worden, zodat recidivisten het openbaar vervoer niet meer kunnen nemen.

Dat zou allemaal opgenomen kunnen worden in een aanhangsel van het beheerscontract.

Enfin, tous ces objectifs politiques pourraient être intégrés dans un avenant au contrat de gestion.

C'étaient les quatre aspects que je voulais aborder car ils ne semblent pas avoir été traités dans votre réponse.

2189 **M. Youssef Handichi (PTB).**- Nous avons entendu une foule de bonnes intentions et de résolutions, qui ne suffiront malheureusement pas pour lutter contre les actes sexistes dans les transports publics.

Pour rappel, depuis des années, les syndicats mettent la pression sur la direction de la STIB afin d'organiser une journée du 8 mars digne de ce nom.

J'aurais souhaité entendre des mesures fortes plutôt que des vœux pieux.

2189 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Les pouvoirs publics doivent s'adresser aux victimes pour les soutenir, aux témoins pour les encourager à intervenir, et aux harceleurs pour les dissuader et les sanctionner.

2193 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Nous attendons impatiemment les campagnes de communication que vous préparez. Vous avez tout notre soutien.*

2197 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est également important d'informer davantage les personnes sur l'existence du numéro 1707 et de mieux sensibiliser les victimes.

2199 *(poursuivant en néerlandais)*

La possibilité de s'arrêter entre deux arrêts en soirée procure un sentiment de sécurité à l'usager mais peut engendrer d'autres problèmes de sécurité, de sorte que nous n'avons pas l'intention de généraliser l'application d'une telle mesure.

2201 *(poursuivant en français)*

Plusieurs propositions ont été formulées, dont l'intégration d'un critère relatif aux comportements sexistes dans les conditions de vente de la STIB. Je les transmettrai évidemment à la STIB, qui semble ouverte à toutes ces propositions.

La responsabilité revient non seulement à la STIB, mais aussi aux services de sécurité, aux zones de police, aux communes et à tous les autres acteurs qui doivent veiller à ce que les personnes se sentent en sécurité dans l'espace public.

Dans le cadre de l'évaluation de l'initiative "Bruxelles en vacances", nous avons constaté que des femmes et des personnes

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans)*.- *We hebben een massa goede voornemens gehoord, maar dat zal niet volstaan. Al jaren dringen de vakbonden er bij de directie op aan dat er nu eens echt werk wordt gemaakt van Internationale Vrouwendag. Ik had liever harde maatregelen dan vrome wensen gehoord.*

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Een overheid moet slachtoffers steunen, omstanders aanmoedigen om tussenbeide te komen, en plegers op andere gedachten brengen en bestraffen.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- We kijken uit naar de communicatiecampagnes die u voorbereidt. Het is duidelijk dat de commissie u unaniem steunt. Het is goed om vast te stellen dat er een groot draagvlak voor deze maatregel is.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *We moeten het noodnummer 1707 promoten en slachtoffers beter inlichten over hun rechten.*

(verder in het Nederlands)

Ook over de mogelijkheid om tussen twee haltes te stoppen, kreeg ik eerder al vragen. Als iemand 's avonds vlak bij huis uit de bus kan stappen, zorgt dat voor een groter veiligheidsgevoel, maar zouden er zich misschien andere veiligheidskwesaties kunnen voordoen. Daarom willen we een dergelijke maatregel zeker niet veralgemeend doorvoeren. De afstand tussen de MIVB-haltes lijkt ons trouwens al kort genoeg. In eerdere parlementaire vragen ben ik daar al dieper op ingegaan.

(verder in het Frans)

Ik geef alle voorstellen door aan de MIVB, maar ook de veiligheidsdiensten, de politiezones, de gemeenten en alle andere actoren die over de veiligheid van personen in de openbare ruimte moeten waken, moeten hun verantwoordelijkheid nemen.

In het kader van 'Brussel op vakantie' stelden we vast dat vrouwen en ouderen meer buiten durfden te komen, omdat er evenementen op straat plaatsvonden. De publieke ruimte is van iedereen en we moeten ervoor zorgen dat iedereen zich er veilig voelt, zeker in een stad waar de meeste mensen geen tuin of terras

âgées osaient davantage sortir parce que des événements avaient lieu dans les rues. L'espace public appartient à tous et il faut faire en sorte que tout le monde s'y sente en sécurité. Cela est particulièrement important dans une ville où la plupart des gens n'ont ni jardin ni terrasse et où l'espace public est le seul endroit où ils peuvent prendre l'air.

2203 *(poursuivant en néerlandais)*

Nous y reviendrons. Vous trouverez de nombreuses informations à ce sujet dans les comptes rendus antérieurs.

- Les incidents sont clos.

2207

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

2207

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,

2207

concernant "le développement d'incitants financiers pour la micro-mobilité".

2209

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Encourager les navetteurs à effectuer un transfert modal et passer ainsi de la voiture aux modes de transport alternatifs est le défi à relever. Pour inciter à un tel transfert, deux leviers peuvent être actionnés : améliorer l'expérience client et proposer des incitants financiers.

Au cours des dernières années, la politique de mobilité menée dans notre Région s'est concentrée sur l'expérience client. L'offre a été renforcée par la création de nouvelles lignes et la fréquence a été améliorée. On peut toujours faire mieux, mais on avance. Par contre, le volet des incitants financiers n'a pas été assez utilisé, se cantonnant à quelques projets, alors que des expériences menées dans d'autres pays ont démontré son efficacité.

La Région bruxelloise a, par exemple, octroyé un subside aux chauffeurs de taxi afin qu'ils proposent des courses à 5 euros par personne qui puissent toutefois rester rentables. Ainsi, avec un budget de 1,7 million d'euros, le service de taxis collectifs Collecto a permis de transporter 270.000 personnes en 2019. Un autre exemple belge de subside "dynamique" (smart subsidies) est à trouver au niveau communal. Ainsi, des communes ont fait le choix de subsidier le service Blue-bike afin de favoriser l'utilisation de ces vélos sur leur territoire.

À l'étranger, la ville de Rotterdam a instauré un péage inversé qui récompense les automobilistes pour chaque trajet en voiture évité durant les heures de pointe, avec pour résultat une réduction du trafic de 10 %. Nous en avons déjà amplement parlé dans le cadre de ma proposition de résolution sur le bonus Go Brussels,

hebben en ze alleen in de publieke ruimte een luchtje kunnen scheppen.

(verder in het Nederlands)

We komen hier zeker nog op terug. Ondertussen raad ik u aan om de rijke informatie die u vindt in de antwoorden op eerder gestelde parlementaire vragen nog eens na te lezen.

- De incidenten zijn gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

betreffende "de ontwikkeling van financiële incentives voor micromobiliteit".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Om pendelaars aan te moedigen om zich niet langer met de auto te verplaatsen, hebt u twee mogelijkheden: de alternatieven verbeteren en financiële stimulansen bieden.*

De voorbije jaren was het beleid vooral op een betere dienstverlening gericht: het aanbod werd uitgebreid en de frequentie verhoogd. De financiële stimulansen werden echter onvoldoende benut, terwijl in het buitenland al is gebleken dat die aanpak werkt.

Zo kende het gewest taxichauffeurs een subsidie toe voor ritten die ze aan 5 euro per persoon aanbieden. Daardoor kon de collectieve taxidienst Collecto in 2019 met een budget van 1,7 miljoen euro 270.000 personen vervoeren.

laquelle n'a pas été adoptée, mais convaincra, un jour peut-être, une majorité.

Singapour a également opté pour l'approche de l'incitant financier, en l'occurrence une réduction du prix du billet de métro en dehors des heures de pointe, avec pour résultat une réduction de 7 % du trafic durant ces heures. Les exemples sont multiples, mais ils reposent tous sur un principe commun : les subsides dynamiques ont un coût plus faible que la réalisation de grands travaux aux retombées parfois limitées.

2211 Outre pour le service Collecto, la Région a-t-elle déjà débloqué d'autres subsides dynamiques ? Dans l'affirmative, auprès de quels opérateurs et de quelle manière ? Quelle évaluation faites-vous de ces subsides ?

Lors d'une question écrite sur le sujet, vous m'affirmiez qu'il existait des obstacles à la mise sur pied de tels subsides. Quels sont-ils ? Comment travaillez-vous à les lever ?

Le contrat de gestion de la STIB 2019-2023 prévoit la création de synergies entre les acteurs de la micromobilité et la STIB pour compléter l'offre de transport en commun aux heures creuses et hypercreuses. C'est dans ce sens que j'avais proposé que nous entendions la STIB lors des auditions sur la micromobilité. Existe-t-il une équipe au sein de Bruxelles Mobilité et de la STIB chargée de cette réflexion ? De combien d'équivalents temps plein s'agit-il ? Où en est cette réflexion ?

Dans le contexte de la crise sanitaire, des opérateurs de micromobilité vous ont contactée afin de solliciter une intervention de la Région. Quel retour leur avez-vous réservé ? Travaillez-vous déjà sur la mise en œuvre de subsides dynamiques avec ces mêmes opérateurs ?

Comment sont utilisées les données générées par la plate-forme Vianova et provenant des voitures en libre-service intégral ? D'une durée de dix-huit mois, le projet pilote Vianova prendra fin en avril 2021. Quelle suite lui sera donnée ? Quel bilan en tirez-vous ?

Pour que tout le monde comprenne bien, je voudrais expliquer ce que sont les subsides dynamiques (smart subsidies). Prenons l'exemple suivant. Nous partons du constat qu'entre deux points de la ville, créer une nouvelle ligne de bus ou de tram prendra beaucoup de temps. Il y a une demande, mais nous n'avons pas les moyens d'apporter immédiatement une solution de transport en commun. Nous pourrions alors décider qu'entre ces deux points, entre ces deux quartiers, l'utilisation d'un vélo ou d'une voiture en libre-service intégral soit subsidiée au kilomètre par les pouvoirs publics. Le coût au kilomètre par passager étant beaucoup moins élevé pour le vélo partagé, la voiture partagée ou la trottinette, que pour les transports en commun, l'opération est gagnant-gagnant pour les pouvoirs publics et les utilisateurs.

2213 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *M. De Beukelaer est très attaché à l'idée d'améliorer la mobilité à l'aide*

Het gaat om slimme subsidies, waarbij het gewest een alternatief voor het openbaar vervoer, dat niet meteen kan worden ingezet, per kilometer ondersteunt. Maakte het gewest ook voor andere projecten geld vrij? Voor welke operatoren? Hoe evalueert u die subsidies?

Wat zijn de hindernissen om slimme subsidies toe te kennen? Hoe wilt u ze wegwerken?

In het beheerscontract van de MIVB voor 2019-2023 staat dat er meer synergie moet komen tussen de maatschappij en de aanbieders van micromobiliteit om het aanbod buiten de spitsuren aan te vullen. Is er een team bij Brussel Mobiliteit en de MIVB dat daaraan werkt? Hoeveel voltijdse equivalenten telt het? Hoeveel staan ze met hun werk?

Tijdens de gezondheids crisis vroegen de aanbieders van micromobiliteit u om steun. Werkt u met hen samen voor het toekennen van slimme subsidies?

Hoe worden de gegevens van Vianova en van de freefloatingvoertuigen gebruikt? Vianova loopt in april 2021 af. Hoe evalueert u het project?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik stel vast dat de heer De Beukelaer graag terugkomt op het idee om via subsidiëring de mobiliteit efficiënter te organiseren. België zit in dat verband

de subsides. Rappelons toutefois qu'en Belgique, quasi tous les déplacements vers le travail sont déjà subventionnés.

Les opérateurs de micromobilité ont indéniablement un rôle à jouer dans la concrétisation des objectifs de Good Move.

Où en est l'application MaaS ? Envisagez-vous d'octroyer un budget à certains groupes par le biais de celle-ci, afin de faciliter leur accès à la micromobilité ?

Une approche par groupe cible me semble en tout cas plus intéressante qu'une approche basée sur le parcours.

Les opérateurs de micromobilité ont-ils été consultés à ce sujet ? Si ce n'est pas le cas, nous devrions sûrement aborder la question lors des auditions.

met een bijzondere context - iets waar de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) ook al op gewezen heeft -, namelijk dat zowat alles hier gesubsidieerd wordt. Zo goed als elke verplaatsing naar het werk wordt gesubsidieerd.

Ik ben blij dat er hoorzittingen komen over micromobiliteit. Die vorm van mobiliteit kan zeker een rol spelen in het realiseren van de doelstellingen van Good Move. Het is een van de middelen om de modal shift te realiseren en mensen minder afhankelijk te maken van de auto.

Hoe zit het met de MaaS-applicatie? Er werd al op gewezen dat micromobiliteit momenteel niet voor iedereen toegankelijk is. Zo zijn steps bijvoorbeeld niet over het hele grondgebied beschikbaar, of is soms ook de prijs een drempel. Via die applicatie zouden we bepaalde groepen een budget voor verplaatsingen kunnen geven, waardoor de micromobiliteit ook voor hen toegankelijk wordt. Voorwaarde is dan wel dat MaaS gerealiseerd wordt. Overweegt u de mogelijkheid om via de MaaS-applicatie bepaalde doelgroepen een korting of een verhoogd budget toe te kennen?

Een dergelijke doelgroepbenadering lijkt me in elk geval interessanter dan een trajectbenadering.

Is er met aanbieders van micromobiliteit overleg gepleegd over de kwestie? Als dat niet het geval is, moeten we de problematiek zeker in de hoorzittingen aan bod laten komen.

²²¹⁵ **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder en partie cette question il y a un peu plus d'un mois, dans le cadre du débat sur la réforme de la prime Bruxell'air.

Parmi les incitants pour développer davantage de micromobilité à Bruxelles, le fait que le budget annuel de la prime Bruxell'air passe de 750.000 euros à 3 millions d'euros et surtout le fait que cette prime soit également accessible à d'autres modes de transport comme les voitures, les vélos, les trottinettes partagées et les taxis – alors qu'elle est aujourd'hui réservée aux abonnements STIB et Cambio ainsi qu'aux primes vélo – sont des évolutions qui envoient un signal positif aux opérateurs de micromobilité.

Il y a un mois, j'avais rappelé que si l'on souhaite que ces opérateurs étendent leur couverture territoriale, ils ne doivent pas y être contraints, au risque de se retrouver dans des difficultés financières. Si on leur impose une couverture plus large, et donc une prise de risques, il faudra aussi les aider à se développer et réfléchir avec eux aux meilleurs moyens d'y arriver. La prime Bruxell'air les y aidera-t-elle ? Cela reste à voir.

J'ai également envisagé une autre voie qui consisterait à subsidier d'un euro chaque déplacement, grâce aux outils de micromobilité agréés par la Région. Les chiffres d'utilisation de ces outils indiquent environ 4 millions de déplacements, ce qui reviendrait à 4 millions d'euros. Si cette somme n'est pas dérisoire, elle reste toutefois très raisonnable au regard du budget mobilité de

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans). - *U trekt het jaarlijkse bedrag voor de Brussel'Air-premie op van 750.000 tot 3 miljoen euro en maakt ze ook mogelijk voor een ruimer aanbod aan vervoermiddelen. Dat is een goede zaak.*

U wilt dat de operatoren hun voertuigen in het hele gewest aanbieden, maar u mag hen daar niet toe dwingen, want daardoor kunnen ze in financiële moeilijkheden komen. Doet u dat toch, dan moet u voor ondersteuning zorgen. Het is nog maar de vraag of de Brussel'Air-premie daarvoor volstaat.

Er zijn ook andere mogelijkheden. Zo kunt u 1 euro subsidie toekennen per verplaatsing, wat op 4 miljoen euro zou neerkomen. In het kader van het mobiliteitsbudget is dat een redelijk bedrag. Bovendien draagt het gebruik van deelvoertuigen bij aan een afname van het individuele autogebruik, wat op zijn beurt weer tot minder files en een betere lucht- en levenskwaliteit leidt.

la Région. En outre, si ce type de mobilité contribue à réduire l'usage de la voiture individuelle, cela permettrait de diminuer la congestion ainsi que d'améliorer la qualité de l'air et de la vie à Bruxelles, ce qui n'est pas négligeable.

2217 Une autre piste à explorer est d'aller au-delà d'un déploiement au nord du canal et d'aider les opérateurs à s'implanter dans les communes de la périphérie.

Bruxelles n'est pas une île et il faut encourager aussi bien les Bruxellois que les navetteurs des communes périphériques à se déplacer autrement qu'en voiture individuelle.

2219 **M. David Weytsman (MR).**- Un tel soutien financier, que je préfère appeler partenariat public-privé (PPP), puisque certains des acteurs que nous avons rencontrés n'ont pas besoin de subsides, était au cœur de la proposition "Fluid Brussels" que nous avons déposée en mai 2020. L'idée était de tout faire pour proposer des transports sécurisés dans le cadre de la crise du Covid-19 et de soutenir les acteurs privés de la mobilité pour qu'une telle offre de partage fasse partie de la solution.

Plutôt que des subsides, pourquoi ne pas envisager une réduction de la redevance régionale pour ces acteurs ? Avez-vous déjà cherché à savoir si cette redevance constituait parfois un frein à l'activité, en particulier en pleine crise ? Et pour quels acteurs, sous quelle forme, quels critères ?

Travaillez-vous sur un nouveau cadre réglementaire qui fixerait les critères d'attribution de ces éventuels subsides ou soutiens, avec la poursuite d'objectifs qui, pour le MR, sont le prix utilisateur maximum, la durabilité du matériel utilisé et une couverture territoriale régionale ?

2221 Un des éléments pour lesquels les opérateurs souhaitent obtenir un appui régional, est la communication. Quels budgets avez-vous dégagés à leur intention pour des campagnes de communication liées à la sécurité routière et au rappel des règles de circulation et de stationnement en vigueur ? Quelles campagnes la Région a-t-elle lancées ? Quels ont été les résultats auprès des publics visés ?

M. De Beukelaer a évoqué les "smart subsidies", les subsides dynamiques. Un tel dispositif existe à Nice, avec Uber, mais il peut aussi s'appliquer aux taxis. Lorsqu'un besoin est établi et qu'un quartier est enclavé, on tente d'y répondre le plus directement possible sans attendre d'y amener des bus, des trams ou des métros. Il s'agit d'une réponse intelligente à un problème. Est-ce à l'étude en Région bruxelloise ?

Il existe un autre type de partenariat, sur lequel il nous avait été demandé de réfléchir à l'époque. À Rome, par exemple, une collaboration s'est organisée entre Jump et les autorités, qui ont réfléchi à une interaction plus efficace entre l'offre de cet opérateur et les besoins en vélo. Ce type de partenariat est très intéressant et devrait aussi être développé en Région bruxelloise.

U zou ook kunnen toestaan dat de bedrijven hun activiteiten uitbreiden tot de randgemeenten. We moeten immers zowel de Brusselaars als de pendelaars overtuigen om zich niet meer met hun eigen wagen te verplaatsen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Die vorm van financiële steun, die ik eerder een publiek-private samenwerking (pps) zou willen noemen, staat centraal in ons strategisch plan Fluid Brussels dat we in mei 2020 voorstelden. Daarbij ging het er ons om coronaveilig vervoer aan te bieden en privéspelers meer te betrekken bij de vervoersmarkt.*

Waarom geen belastingvermindering toekennen in plaats van subsidies? Hebt u dat idee al bestudeerd?

Werkt u aan een nieuw wettelijk kader waarin de toekenningsvoorwaarden voor die steunmaatregelen worden vastgelegd? Voor de MR zijn de maximumprijs voor de gebruiker, de duurzaamheid van het materieel en een goede dekking van het hele gewest belangrijk.

De operatoren wensen vooral steun voor hun communicatie. Welk budget is beschikbaar voor verkeersveiligheidscampagnes en campagnes over de verkeers- en parkeerregels? Welke campagnes heeft het gewest zelf opgezet? Welke resultaten leverden ze op?

In Nice worden slimme subsidies gebruikt in een samenwerking met Uber, maar dat kan ook met de taxisector. Wanneer een wijk moeilijk bereikbaar is, wacht het stadsbestuur niet tot er een bus, tram of metro wordt ingelegd, maar biedt het een onmiddellijke oplossing aan. Bestudeert het gewest ook dergelijke slimme oplossingen?

In Rome werkt de overheid dan weer samen met Jump om de vraag naar en het aanbod van fietsen beter op elkaar af te stemmen. Dit is ook een initiatief dat navolging verdient.

2223 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *La dégradation de la relation entre les automobilistes et les cyclistes à Bruxelles est due en grande partie à la politique de harcèlement du gouvernement précédent, et peut-être aussi de l'actuel, à l'égard des automobilistes, pour les contraindre à opter pour un autre mode de transport.*

Une approche positive serait beaucoup plus efficace, comme l'initiative de la ville d'Anvers qui, pour éviter les embouteillages à l'époque du réaménagement des boulevards tout en soutenant le commerce local, a distribué des chèques repas ou des bons de réduction aux employés.

2225 *Nous devons attirer davantage l'attention des employeurs sur ces alternatives. Que pensez-vous des initiatives mises en place à Anvers, comme le fait de pouvoir tester gratuitement le vélo ou d'autres modes de déplacement durant quelques semaines ?*

2227 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je suis ravie d'entendre que vous appréciez les efforts de la Région pour renforcer l'expérience utilisateur. Il faut dire que la STIB a doublé le nombre de trajets depuis 2009 ! Comme vous, nous sommes convaincus qu'une personne ne modifiera ses habitudes de déplacement que si une offre alternative lui est proposée. C'est un élément crucial et c'est pour cette raison que la Région bruxelloise investit, notamment avec la STIB, dans le projet MaaS, afin de centraliser toutes les offres de mobilité publiques et privées dans la Région.

En plus de l'expérience client, vous indiquez justement que les incitants financiers peuvent précipiter le changement d'habitude. C'est pour cela que parallèlement à Collecto, une importante réforme de la prime Bruxell'air a été entreprise et sera bientôt mise en place pour soutenir le transfert modal. Le Bruxellois qui renoncera à sa voiture pour au moins un an se verra offrir un budget de mobilité en fonction de sa situation financière ou de son éventuel statut de personne à mobilité réduite (PMR). Il pourra choisir parmi une large palette de services de mobilité - transports en commun, taxis, voitures partagées,

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit me graag aan bij dit interessante debat. Het is goed om na te gaan hoe we met z'n allen de modal shift voor elkaar kunnen krijgen.

Het feit dat de relatie tussen automobilisten en fietsers in Brussel volledig is verziekt, ligt grotendeels aan de manier waarop de vorige en misschien ook de huidige regering haar mobiliteitsbeleid uitdraagt: de auto moet worden weggepest, toegangswegen versmald, parkeerplaatsen geschrapt. Kortom, ze voert een soort pestbeleid dat mensen dwingt om voor een andere vervoerswijze te kiezen.

Volgens mij werkt zo iets niet. Een positieve aanpak zou veel effectiever zijn. We moeten tonen dat het anders kan en dat het de moeite loont om de fiets en het openbaar vervoer te gebruiken. In die context zijn de voorstellen van de heer De Beukelaer interessant.

Toen hij zijn resolutie indiende, wees ik al op de Antwerpse aanpak ten tijde van de werken aan de leien. Omdat men toen voor grote files vreesde, werd een incentive bedacht, die inhield dat werknemers geen premie, maar een lunch of kortingsbonnen kregen. Zo temperde het stadsbestuur niet alleen de filedruk, maar steunde het ook nog eens de lokale middenstand.

We moeten nog veel meer met de werkgevers samenwerken om dergelijke alternatieven onder de aandacht te brengen. Vorige zomer had ik een lange discussie met de bevoegde Antwerpse schepen. Het Antwerpse stadsbestuur heeft in overleg met de werkgevers een heel systeem uitgewerkt. Werknemers kunnen er twee weken fietsen en andere verplaatsingsmodi uitproberen om te ervaren wat er allemaal mogelijk is en om een modal shift te bewerkstelligen. Daar moeten we veel meer op inzetten. Wat is uw kijk op dit soort initiatieven?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Ik ben blij dat u de inspanningen van het gewest om de gebruikerservaring te verbeteren, waardeert. De MIVB heeft het aantal trajecten sinds 2009 verdubbeld. We zijn er net als u van overtuigd dat personen hun gedrag pas zullen veranderen als hun een goed alternatief wordt aangeboden. Dat is de reden waarom de MIVB in mobility as a service (MaaS) investeert, dat tot doel heeft alle openbare en private mobiliteitsoplossingen te bundelen.*

Daarnaast kunnen ook financiële stimulansen een gedragswijziging teweegbrengen. Daarom hebben we een grondige hervorming van de Brussel'Air-premie in gang gezet. Brusselaars die hun auto minstens een jaar wegdoen, zullen naargelang van hun financiële situatie een mobiliteitsbudget krijgen waarmee ze uit een ruim palet aan mobiliteitsdiensten kunnen kiezen, waaronder openbaar vervoer, taxi's, deelauto's, fietsen en steps. De mobiliteitscoach van Leefmilieu Brussel zal hen daarbij gratis begeleiden.

vélos, trottinettes, etc. - pour mieux répondre à ses besoins de déplacement.

En parallèle, le coach mobilité de Bruxelles Environnement aura pour mission d'accompagner gratuitement les bénéficiaires qui le souhaitent pour trouver les meilleures options de mobilité en fonction de leurs besoins.

2229 (poursuivant en néerlandais)

En procédant de cette manière, nous pourrions offrir un budget de mobilité. C'était déjà le cas à travers la prime Bruxell'air, qui sera évaluée. L'objectif est de mettre en place une large palette de services de mobilité et de laisser à l'utilisateur le libre choix au niveau de l'utilisation de son budget. Celui-ci sera mieux connu lorsqu'il sera combiné à l'application MaaS.

2231 (poursuivant en français)

S'agissant des subsides dynamiques auprès d'opérateurs privés, plusieurs obstacles freinent leur mise en place. Un tel dispositif est, en effet, juridiquement très complexe. Il nécessiterait des mécanismes inédits et de très importantes ressources humaines à Bruxelles Mobilité ainsi que la pérennisation d'une solution de gestion des données. Comme toute politique publique, ces investissements techniques et en ressources humaines doivent être mis en balance avec les avantages et l'effectivité d'un subside dynamique.

Le contrat de service public de la STIB stipule ce qui suit: "Concernant le développement de l'offre en "hypercreux" (temporel ou géographique), la STIB et Bruxelles Mobilité s'engagent à réaliser, dans un délai de deux ans suivant la signature du contrat, une réflexion large autour des transports alternatifs à la voiture individuelle en "hypercreux", à travers un plan directeur spécifique." Il est également fait référence aux "transports alternatifs à la voiture individuelle", sans que soit mentionnée explicitement la micromobilité pour ce plan directeur heures hypercreuses (PDHH). La micromobilité est bien sûr englobée dans le terme "transports alternatifs à la voiture individuelle".

Le PDHH est en cours d'élaboration avec une équipe mixte STIB-Bruxelles Mobilité, composée à ce jour d'experts du département Network, Sales, Marketing, MaaS et Corporate Strategy de la STIB, et du service planification du département stratégie de Bruxelles Mobilité.

(verder in het Nederlands)

Die werkwijze stelt ons in staat om mensen een mobiliteitsbudget aan te bieden. Dat is momenteel al mogelijk via de Brussel'Air-premie, maar we gaan die uiteraard evalueren. Het is immers de bedoeling om een waaier aan mobiliteitsopties aan te bieden en dat gebruikers niet op voorhand hoeven te kiezen voor welk vervoermiddel ze de premie willen gebruiken. We willen gebruikers de mogelijkheid bieden om het budget naar eigen keuze in te zetten. Zo kunnen ze de verschillende bestaande operatoren ontdekken. Als dat budget dan gecombineerd wordt met de MaaS-applicatie, waarin alles wordt gecentraliseerd, zal het ook meer bekendheid verwerven. Zo verhelpen we alvast het probleem 'onbekend is onbemind'.

Allicht heb ik niet al uw vragen beantwoord, maar ik geloof oprecht dat deze maatregelen een goede basis vormen voor het beleid van de komende jaren.

(verder in het Frans)

Slimme subsidies zijn een juridische uitdaging. Ze vereisen nieuwe mechanismen, extra personeel bij Brussel Mobiliteit en een duurzaam databeheer. Die investeringen moeten worden afgewogen tegen de voordelen van de maatregel.

Overeenkomstig de openbaredienststopdracht van de MIVB moeten de MIVB en Brussel Mobiliteit een richtplan opstellen over alternatieven voor de individuele wagen tijdens de hyperdaluren. De micromobiliteit maakt uiteraard deel uit van die alternatieven voor de individuele wagen.

Het richtplan wordt door een team van de MIVB en Brussel Mobiliteit voorbereid. Het team heeft een grondige analyse van het vervoersaanbod van alle spelers en van de mobiliteitsvraag tijdens de hyperdaluren uitgevoerd en moet voorstellen voor de verbetering van het vervoersaanbod doen.

We hebben nog geen stappen gezet om slimme subsidies aan de micromobiliteitsspelers toe te kennen, omdat we alle spelers gelijk willen behandelen.

De gegevens op het platform Vianova werden gebruikt om:

- het modale aandeel van dit soort dienst en de groeimarge te bepalen;

- de doeltreffendheid van de coronafietspaden te evalueren;

À ce jour, un diagnostic approfondi de l'offre de transport tous opérateurs confondus et de la demande de mobilité nocturne a été établi. Sur cette base, une proposition de concept pour améliorer et développer les déplacements aux heures hypercreuses en utilisant les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle est en développement.

Les obstacles mentionnés ci-dessus ont été communiqués aux opérateurs. La mise en place de subsides pour l'un ou l'autre opérateur nous paraissait peu équitable pour l'ensemble des acteurs du marché. Aucune démarche n'a donc été entamée pour la mise en œuvre de subsides dynamiques avec les opérateurs de micromobilité.

Les données collectées sur la plate-forme Vianova ont servi à :

- évaluer l'ordre de grandeur de la part modale de ce type de service ainsi que la marge de progression ;

- analyser l'efficacité des pistes cyclables réalisées dans le cadre de la crise du Covid-19 ;

- évaluer l'efficacité des zones de dépôt mises en place par Bruxelles Mobilité ;

- évaluer l'impact du projet Smart Move sur le modèle économique d'un opérateur d'autopartage utilisant les formats de données similaires aux opérateurs de cyclopartage ;

- réaliser un suivi opérationnel des infractions de stationnement dans les zones d'interdiction de stationnement ;

- créer un rapport hebdomadaire des données liées à la micromobilité partagée ;

- alimenter l'analyse et la réflexion pour l'élaboration du plan directeur heures hypercreuses ;

- opérer un suivi de l'évolution de la taille, très variable, des flottes de véhicules de cyclopartage par opérateur ;

- automatiser la transmission du géorepérage (geofencing) des "no parking zones" (NPZ) et zones de dépôt de l'autorité régionale vers les opérateurs pour une intégration efficace de ces données dans les interfaces.

²²³³ Le projet pilote a été concluant et la valeur ajoutée de ce type de service peut être envisagée pour d'autres services de mobilité.

Plusieurs options pour la pérennisation d'une solution similaire sont envisagées en fonction de l'architecture et de la gestion des données des acteurs impliqués. Un marché spécifique sera lancé.

²²³⁵ (poursuivant en néerlandais)

- de doeltreffendheid van de drop-offzones te evalueren;

- de impact van Smart Move op het economische model van de autodeelbedrijven te evalueren;

- de parkeerovertredingen te monitoren;

- een wekelijks rapport over de microdeelmobiliteit op te stellen;

- de analyse van en de reflectie over het richtplan Hyperdaluren te verrijken;

- de omvang van de vloot van deelfietsbedrijven te monitoren;

- de no-parkingzones en drop-offzones aan de spelers door te geven.

Het proefproject was positief. Dit soort dienstverlening kan dus ook voor andere mobiliteitsdiensten worden overwogen. Er zal hiervoor een overheidsopdracht worden uitgeschreven.

(verder in het Nederlands)

Ik wijs erop dat er een ordonnantie is die het kader schetst en dat er parlementaire hoorzittingen zijn gepland. Ook ik kijk daarnaar

Une ordonnance fixe le cadre et des auditions parlementaires sont prévues, sur la base desquelles nous procéderons aux ajustements nécessaires.

Il va de soi que nous poursuivrons la consultation, mise en veilleuse par la crise sanitaire, tant avec les communes et les zones de police qu'avec les opérateurs.

Il n'est pas facile de donner une réponse simple à certaines questions concernant le modèle économique viable, le meilleur soutien régional ou la répartition géographique. Nous voulons couvrir une zone beaucoup plus large sans mettre en jeu la viabilité économique, en développant le bon rythme et la bonne méthodologie avec les opérateurs.

L'accessibilité financière est également un aspect essentiel. J'attends avec impatience les propositions du parlement à la suite des auditions.

Nous misons sur le projet MaaS et l'intégration des offres de transport, tout en prévoyant un budget de mobilité qui pourra être généralisé ultérieurement, et en renforçant progressivement le cadre législatif.

²²³⁷ **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Nous suivrons ce projet avec beaucoup d'intérêt et j'espère que les auditions nous apporteront des pistes très concrètes. Je me rends bien compte que mettre en place un subsidie dynamique entraîne des difficultés.

Selon moi, il s'agit d'une véritable opportunité. Les premiers calculs que j'ai effectués ne sont pas assez aboutis pour que je vous les partage, mais démontrent un coût en micromobilité beaucoup plus bas par passager-kilomètre que tout ce dont nous disposons. Les investissements réalisés seront donc des investissements intelligents.

Nous devons absolument creuser ces pistes. Je reviendrai vers vous après les auditions, mais ne nous arrêtons pas aux obstacles ni à la prime Bruxell'air, qui est intéressante. En effet, nous devons aller plus loin en matière de subsides dynamiques à Bruxelles.

²²³⁹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Les défis sont certes nombreux dans le domaine de la micromobilité.*

Les autorités publiques ont une série d'attentes légitimes, mais doivent également tenir compte de la viabilité économique du système. Avec mes collègues, je relèverai avec plaisir le défi de rassembler tous ces éléments dans une meilleure réglementation.

uit. Ik wil die hoorzittingen een kans geven en op basis van dat verslag de nodige aanpassingen doorvoeren. Ik nodig het parlement dan ook uit om ten volle zijn rol te spelen.

Uiteraard zetten we het overleg voort, zowel met de gemeenten en de politiezones als met de operatoren. Door de coronacrisis is dat overleg tijdelijk op een lager pitje gezet, maar het idee is zeker om samen constructief te blijven nadenken.

Op een aantal vragen is geen eenvoudig antwoord te geven, zoals hoe een economisch leefbaar model er moet uitzien, op welke manier het gewest best steun kan bieden of op welke manier geografische spreiding kan worden bewerkstelligd. We zijn het erover eens dat we in Brussel, en ook buiten Brussel, een veel grotere zone willen beslaan, maar volgens de operatoren komt in dat geval de economische haalbaarheid in het gedrang. We moeten naar dat punt toewerken, maar samen met de operatoren het juiste ritme en de juiste methodologie ontwikkelen.

Ook de financiële toegankelijkheid is een belangrijk aspect. Er is een verschil tussen een deelfiets van Villo waarvoor je 35 euro per jaar betaalt of een fiets waarvoor je per beurt betaalt. Het zijn allemaal elementen waarover we moeten nadenken. Ik kijk alvast uit naar de voorstellen die het parlement op basis van de hoorzittingen zal uitwerken.

Ik herhaal dat we inzetten op MaaS en op de integratie van het aanbod. We willen echter ook in een mobiliteitsbudget voorzien, dat in een later stadium misschien kan worden veralgemeend, en stap voor stap het wetgevende kader versterken.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Een systeem van slimme subsidies opzetten is niet eenvoudig, maar is zeker het overwegen waard. Volgens mijn berekeningen zou de kostprijs per gebruiker en kilometer lager zijn voor micromobiliteit dan nu het geval is. Het gaat dus om slimme investeringen.*

Ik zal u na de hoorzittingen opnieuw interpellieren, maar we mogen ons niet laten tegenhouden door bepaalde hindernissen of ons beperken tot een hervorming van de Brussel'Air-premie.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Er zijn inderdaad veel uitdagingen op het vlak van micromobiliteit. Hoe moet het parkeren bijvoorbeeld georganiseerd worden? Hoe kan voldoende dekking gegarandeerd worden? Hoe zit het met de sociale, ethische en ecologische impact? Hoe kan ervoor gezorgd worden dat alle verplaatsingsmodi toegankelijk zijn voor iedereen, zowel financieel als geografisch?

Contrairement à M. De Beukelaer, j'estime que certains investissements sont plus intéressants pour le gouvernement que ceux de la micromobilité, ce qui ne remet pas en cause l'utilité de ces derniers.

De overheid heeft een reeks legitieme verwachtingen die ze graag gerealiseerd ziet, maar ze moet er rekening mee houden dat het systeem ook economisch leefbaar moeten zijn. Al die elementen samenbrengen in een betere regelgeving, is een mooie uitdaging, die ik naar aanleiding van de hoorzittingen samen met de collega's met plezier wil aangaan.

Met de conclusie van de heer De Beukelaer ben ik het niet helemaal eens. Een investering in de fiets verdient je achtvoudig terug. Er zijn dus investeringen die voor de overheid nog interessanter zijn dan die in micromobiliteit, al blijven die natuurlijk heel nuttig.

2241 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Nous devons soutenir ce secteur, car il peut contribuer à lutter contre la congestion du trafic, améliorer la qualité de l'air et, par extension, la qualité de vie des Bruxellois.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De micromobiliteit kan de verkeerscongestie verminderen en de luchtkwaliteit verbeteren. We moeten de sector steunen en de ontwikkeling niet alleen aanmoedigen ten noorden van het kanaal, maar ook in de randgemeenten, want Brussel is geen eiland.*

Il s'agit de développer ce secteur non seulement au nord du canal, mais aussi en périphérie. Encore une fois, Bruxelles n'est pas une île et il faut lui donner les moyens de contribuer à améliorer la mobilité, en partenariat avec d'autres acteurs. Il sera dès lors intéressant d'entendre ces derniers lors des auditions à venir. Celles-ci permettront sans doute d'affiner notre position et de voir dans quel sens aller – et peut-être les choses iront-elles de soi.

2243 **M. David Weytsman (MR).**- Les nouveaux acteurs de la micromobilité constituent aussi la mobilité du XXI^e siècle. Nous devons les considérer comme des partenaires, y compris pour des raisons d'efficacité dans les investissements publics. La Région doit soutenir davantage les acteurs privés de la mobilité, en diminuant éventuellement la redevance et les charges administratives et en réfléchissant peut-être à un meilleur encadrement. Ce sera un partenariat gagnant-gagnant pour les Bruxellois comme pour les pouvoirs publics.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De overheid moet de micromobiliteitsbedrijven als volwaardige spelers behandelen en ze beter steunen, eventueel door de belastingen en administratieve lasten te verminderen en een beter wettelijk kader te creëren. Zowel de Brusselaars als de overheid hebben baat bij een samenwerking.*

2245 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *J'attends impatiemment les auditions.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Net zoals mijn collega's kijk ik uit naar de hoorzittingen.

Je reviendrai ultérieurement sur toute une série de questions sur le rapport entre le projet MaaS et Smart Move.

Ik heb nog een heleboel vragen over de verhouding tussen mobility as a service (MaaS) en Smart Move, maar die zouden ons vandaag te ver leiden. Ik onthoud ze voor een volgende keer.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

2249 **QUESTION ORALE DE MME LOTTE STOOPS**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LOTTE STOOPS

2249 **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,

2249 **concernant "le numéro d'appel d'urgence de la STIB et la lutte contre l'insécurité dans les transports publics".**

betreffende "het noodnummer van de MIVB en de strijd tegen onveiligheid in het openbaar vervoer".

2251 **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- *Selon les chiffres, qui ne montrent que la pointe de l'iceberg, les problèmes d'insécurité dans les transports en commun représentent une grande partie de l'insécurité dans l'espace public.*

La STIB dispose de nombreuses caméras et de personnel dans les stations. Plus encore, elle dispose de son propre numéro d'urgence, le 1707, accessible en permanence et créé pour signaler des comportements ou objets suspects. Les voyageurs entrent en contact avec un centre d'appels dont le personnel est formé pour transmettre immédiatement les informations nécessaires aux services concernés.

Combien d'appels ont-ils été enregistrés depuis la création du numéro d'urgence ? Pour quelles raisons est-il composé ?

Les formations du personnel du centre d'appels ont-elles déjà été adaptées aux demandes d'aide enregistrées ? Reçoit-il aussi des formations sur les comportements abusifs, l'intimidation sexuelle et d'autres formes d'agression ?

2253 *Quel est le rayon d'accessibilité du service autour d'une station ou d'un abribus ?*

Les citoyens peuvent aussi avoir besoin de signaler des faits de manière moins ostentatoire. L'envoi d'un sms ou la possibilité qu'une personne visionne la scène sur une caméra peut procurer un sentiment de sécurité et permettre d'intervenir plus rapidement. Le service 1707 sera-t-il développé en ce sens ?

2255 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Le numéro 1707 a été créé dans la foulée des attentats du 22 mars 2016, afin de faciliter le signalement de comportements ou objets*

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- De veiligheid van de Brusselaars in de openbare ruimte verhogen, is een prioriteit. In de commissie Gelijke Kansen werken mijn collega's en ik naarstig aan het thema. Uit de cijfers, die door onderrapportage nog maar het topje van de ijsberg zijn, blijkt dat onveiligheidsproblemen op het openbaar vervoer een groot deel van de onveiligheid in de openbare ruimte uitmaken.

Er zijn mensen die uit angst voor grensoverschrijdend gedrag, aanranding of agressie de keuze voor het openbaar vervoer zelfs niet meer maken. In Brussel zou iedereen op ieder moment en vanuit iedere locatie met een gerust hart het openbaar vervoer moeten kunnen nemen. De MIVB beschikt over veel camera's en personeel in de stations. Meer nog, de MIVB beschikt over een eigen noodnummer: 1707. Dat noodnummer is in het leven geroepen om gebruikers de gelegenheid te geven verdachte voorwerpen en gedragingen te melden.

Het gratis oproepnummer 1707 is de klok rond beschikbaar. Via dat nummer komt de reiziger in contact met een callcenter waarvan het personeel is opgeleid om op dit soort oproepen te beantwoorden en de nodige informatie onmiddellijk aan de betrokken diensten door te geven.

Hoeveel oproepen zijn er sinds de start van het callcenter geregistreerd? Om welke redenen werd het noodnummer gevormd?

Op de website staat dat het personeel van het callcenter is opgeleid om zulke gesprekken te voeren. Werden de opleidingen al aangepast aan de geregistreerde hulpvragen? Krijgen de callcentermedewerkers ook opleidingen over grensoverschrijdend gedrag, seksuele intimidatie en andere vormen van agressie?

In welke straal rond een station of bushokje is de dienst bereikbaar?

Net zoals bij andere noodnummers voelen burgers de nood om minder opvallend melding te kunnen doen. We zien bijvoorbeeld dat slachtoffers van intrafamiliaal geweld vaak geen hulp kunnen vragen door huiselijke controle. Maar ook in de openbare ruimte kunnen situaties escaleren wanneer iemand ostentatief een noodnummer belt. Een telefoonnummer alleen volstaat dus niet.

Het versturen van een sms of het feit dat er iemand meekijkt op een camera, kan een veilig gevoel geven en de veiligheid verhogen. Het kan ook helpen om sneller in te grijpen. Hoe eenvoudiger en veiliger melden wordt, hoe meer mensen we kunnen helpen en hoe meer we de dark numbers kunnen bestrijden en een gericht beleid kunnen uitwerken.

Zal de 1707-dienst verder in die zin worden ontwikkeld?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Uw vraag sluit mooi aan bij de vraag die eerder vanmiddag werd behandeld over

suspects dans les transports en commun. Il n'a donc pas vocation à remplacer les numéros d'urgence de la police ou des services de secours en cas d'aide urgente.

Ce que vous suggérez est d'ailleurs déjà en partie proposé par l'app 112 BE, qui permet de prévenir les services de secours et la police rien qu'en appuyant sur le bouton. Les services concernés reçoivent alors directement les données préremplies de l'appelant et sa localisation.

Cependant, pour les personnes qui ne souhaitent pas contacter directement les services de secours, le numéro 1707 peut en effet être un bon complément. En cas d'urgence, les services de secours ou la police et le service de sécurité de la STIB sont immédiatement avertis et envoyés sur place.

de veiligheid van vrouwen in de openbare ruimte en de rol die de MIVB daarin speelt.

Het 1707-nummer werd ingevoerd na de aanslagen van 22 maart 2016 als een extra mogelijkheid om verdachte gedragingen of zaken op het openbaar vervoer te melden. Het nummer is dus niet bedoeld als vervanging van de noodnummers van politie of hulpdiensten wanneer dringende hulp nodig is. Daarvoor is het nog altijd het meest aangewezen een van die noodnummers (100, 101, 112) te bellen, zodat de politie of hulpdiensten meteen kunnen tussenkomen. Dat blijft hun kerntaak.

Wat u suggereert, wordt overigens al gedeeltelijk aangeboden door de hulpdiensten: via de app 112 BE – die intussen al een miljoen keer is gedownload - kan iemand met één druk op de knop de hulpdiensten en politie verwittigen. Die krijgen dan meteen de vooraf ingevulde gegevens en actuele locatie van de oproeper, en dat zonder een extra tussenstap. Er is zelf geen netwerk of internetverbinding nodig. Ik vermeld die informatie om de app nogmaals onder ieders aandacht te brengen. Wie zich ongemakkelijk voelt of bijvoorbeeld het gevoel heeft dat hij gevolgd wordt, wil niet per se die stap zetten en meteen de hulpdiensten contacteren. In dat geval kan 1707 zeker een goede aanvulling zijn.

Via de applicatie 112 BE belt de oproeper meteen de noodcentrale. Hij hoeft geen bericht te tikken, er gaat geen tijd verloren en hij krijgt meteen de juiste persoon aan de lijn. Bovendien kan hij de applicatie ook gebruiken als hij niet kan of durft spreken. De politiediensten melden op hun website dat ze ook zonder één woord met de gebruiker van de app te wisselen, vaak weten wat er aan de hand is en in elk geval meteen kunnen meeluisteren. Aangezien ze de juiste locatie kennen, kunnen ze meteen een ploeg sturen.

Wie 1707 belt met een dringende vraag, wordt uiteraard ook meteen geholpen. In zulke gevallen worden de hulpdiensten of de politie en de veiligheidsdienst van de MIVB meteen verwittigd, die vervolgens ter plaatse gaan.

De personeelsleden van de 1707-dienst maken deel uit van een professionele alarmcentrale. Ze zijn opgeleid om te luisteren, de beller gerust te stellen, zeker in geval van paniek, en de juiste vragen te stellen om de situatie snel te kunnen analyseren en de juiste diensten te verwittigen.

Sinds het opstarten van het 1707-nummer in 2017 verwerkte de centrale 3.201 oproepen. Van belang om weten is dat de centrale een veelvoud aan oproepen krijgt, maar dat de overgrote meerderheid, meer dan 80%, geen enkele link heeft met de MIVB. Het gaat onder meer om mensen die vragen hebben die eigenlijk bedoeld zijn voor het 1207/1307-nummer, vragen over de dienstregeling van de NMBS of andere vragen die niets met de MIVB te maken hebben.

Van de 3.201 oproepen die effectief voor de MIVB bestemd waren, betreft 24% gewone vragen waarvoor de reiziger doorverwezen wordt naar de klantendienst van de MIVB.

²²⁵⁷ *Les membres du personnel du service 1707 font partie d'une centrale d'alarme professionnelle. Ils sont formés pour écouter, rassurer l'appelant et analyser rapidement la situation en posant les bonnes questions.*

Il est à noter que plus de 80 % des appels reçus n'ont aucun lien avec la STIB. Depuis le lancement du numéro 1707 en 2017, la centrale a traité 3.201 appels effectivement destinés à la STIB.

Parmi ceux-ci, 24 % concernaient de simples demandes pour lesquelles le voyageur a été réorienté vers le service clientèle de la STIB. Environ 16 % signalaient des comportements suspects et 10 % rapportaient des odeurs ou objets suspects. Les autres signalements concernaient la sécurité (12 %), des objets perdus (6 %), des manquements techniques (7 %), des atteintes aux personnes (8 %) et des atteintes aux biens (8 %). Pour le reste, il s'agissait encore d'autres questions ou signalements.

Votre suggestion d'examiner la possibilité de relier le numéro de téléphone aux réseaux de vidéosurveillance ou aux services de sécurité présents dans les stations me semble intéressante. Elle rejoint celle de M. Weytsman concernant les boutons panique. Je les transmettrai à la STIB.

2259 **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- *Je me réjouis de votre volonté d'optimiser les possibilités d'appel des services de secours, en collaboration avec la STIB. Au-delà de l'app 112 BE, la STIB possède sa propre application. Il serait intéressant d'examiner la possibilité d'y intégrer un bouton panique.*

Nous savons que beaucoup de personnes ne portent pas plainte, par peur de ne pas être prises au sérieux ou parce qu'elles pensent que leur expérience est trop insignifiante pour y donner suite. Dans ces cas-là, le numéro d'urgence de la STIB pourrait se révéler plus accessible qu'un numéro d'urgence général.

C'est une bonne chose que le personnel soit formé pour rassurer les appelants. Il offre ainsi un service supplémentaire important.

Par ailleurs, sur le site internet de la VRT, le porte-parole de la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles déclare que la police est de toute façon présente aux endroits où l'on recense le plus grand nombre de violences sexuelles, comme dans les transports en commun. Une collaboration rationalisée offrirait indéniablement des avantages.

- L'incident est clos.

Zo'n 16% van de oproepen betreft een melding van verdachte gedragingen en 10% gaat over verdachte geuren of voorwerpen. Andere meldingen handelen over veiligheid (12%), verloren voorwerpen (6%) en technische mankementen (7%). Zo'n 8% van de oproepen gaat over de aantasting van personen en nog eens 8% over de aantasting van goederen. De andere oproepen betreffen andere vragen of meldingen.

De suggestie om na te gaan of het telefoonnummer ook op een andere manier kan worden ingezet, bijvoorbeeld door het te linken aan de bestaande cameranetwerken of aanwezige veiligheidsdiensten in de stations, lijkt me interessant. Ze sluit ook aan bij de suggestie van de heer Weytsman in verband met paniekknoppen. Ik zal die voorstellen allemaal aan de MIVB overmaken. Er kunnen immers nooit te veel nuttige stappen worden gezet om het veiligheidsgevoel op het openbaar vervoer te vergroten.

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Het is goed dat u wilt onderzoeken welke bijkomende mogelijkheden er zijn en dat u de app 112 BE nog eens onder de aandacht brengt. De MIVB heeft echter zelf al een app. Het zou interessant zijn na te gaan of daarin ook een paniekknop kan worden geïntegreerd.

We weten dat het dark number van mensen die geen aangifte doen, groot is. Heel wat mensen doen geen melding bij de politie omdat ze bang zijn niet serieus te worden genomen of denken dat hun ervaring met ongemak te onbeduidend is om er een gevolg aan te geven. Het noodnummer van de MIVB zou in dergelijke gevallen laagdrempeliger kunnen zijn dan een algemeen noodnummer.

Het is goed dat de mensen worden opgeleid in het geruststellen van mensen. Dat is een belangrijke extra dienstverlening. Het nut daarvan is ook al in Los Angeles aangekaart, las ik onlangs in de Engelstalige pers.

Daarnaast stelt de woordvoerder van de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene (politiezone Polbru) op de website van de VRT dat de politie sowieso aanwezig is op plaatsen waar volgens onderzoek seksueel geweld meer voorkomt, zoals het openbaar vervoer, haltes en parken. Een gestroomlijnde samenwerking kan dus zeker voordelen bieden.

Ik ben blij dat u wilt onderzoeken hoe we de mogelijkheden om de hulpdiensten op te roepen kunnen optimaliseren in samenwerking met de MIVB.

- Het incident is gesloten.