



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**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 5 OKTOBER 2021**

ZITTING 2021-2022

**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 5 OCTOBRE 2021**

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Margaux De Ré	1
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
en aan de heer Bernard Clerfayt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering, Plaatselijke Besturen en Dierenwelzijn,	
betreffende "een applicatie voor de openbare toiletten in Brussel".	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Pauthier,	1
betreffende "het belang van schone, veilige en voor iedereen toegankelijke openbare toiletten in de openbare ruimte".	
Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein	6
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de naleving van en het toezicht op de verplichting om een masker te dragen in het openbaar vervoer in Brussel".	
Bespreking – Sprekers:	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski	10
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

SOMMAIRE

Question orale de Mme Margaux De Ré	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,	
et à M. Bernard Clerfayt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'emploi et de la formation professionnelle, de la transition numérique, des pouvoirs locaux et du bien-être animal,	
concernant "une application sur les toilettes publiques à Bruxelles".	
Question orale jointe de Mme Isabelle Pauthier,	1
concernant "l'importance de toilettes publiques, propres, sécurisées et accessibles à toutes et tous au sein de l'espace public".	
Demande d'explications de M. Marc Loewenstein	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,	
concernant "le respect et le contrôle de l'obligation du port du masque au sein des transports publics à Bruxelles".	
Discussion – Orateurs :	
M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski	10
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende "het intelligent opladen van elektrische voertuigen".</p>		<p>Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,</p> <p>concernant "le chargement intelligent des véhicules électriques".</p>
<p>Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer,</p> <p>betreffende "de installatie van de elektrische laadpalen in Brussel".</p>	11	<p>Demande d'explications jointe de 11 M. Christophe De Beukelaer,</p> <p>concernant "l'installation des bornes électriques à Bruxelles".</p>
<p>Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Joëlle Maison,</p> <p>betreffende "de stand van zaken met betrekking tot de uitrol van elektrische oplaadstations in het Brussels Gewest".</p> <p>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</p> <p>Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)</p> <p>Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)</p> <p>De heer Christophe De Beukelaer (cdH)</p> <p>De heer Ibrahim Dönmez (PS)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p>	11	<p>Demande d'explications jointe de Mme Joëlle 11 Maison,</p> <p>concernant "l'état des lieux du déploiement de bornes de recharge électriques en Région bruxelloise".</p> <p>Discussion conjointe – Orateurs :</p> <p>Mme Aurélie Czekalski (MR)</p> <p>Mme Joëlle Maison (DéFI)</p> <p>M. Christophe De Beukelaer (cdH)</p> <p>M. Ibrahim Dönmez (PS)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p>
<p>Vraag om uitleg van mevrouw Marie Nagy</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende "de luchtkwaliteit in de ondergrondse openbaarvervoersnetten".</p>	19	<p>Demande d'explications de Mme Marie Nagy 19</p> <p>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,</p> <p>et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,</p> <p>concernant "la qualité de l'air au sein des réseaux souterrains de transports en commun".</p>

Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
Mevrouw Marie Nagy (DéFI)		Mme Marie Nagy (DéFI)	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	23	Question orale de M. Marc Loewenstein	23
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,	
betreffende "de vergroening van de daken van de bushokjes".		concernant "la verdurisation des toits des aribus".	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	26	Question orale de M. Marc Loewenstein	26
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende "de verkeersveiligheidscijfers voor de eerste helft van 2021".		concernant "les chiffres sur la sécurité routière au premier semestre 2021".	
Mondelinge vraag van de heer Tristan Roberti	29	Question orale de M. Tristan Roberti	29
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende "de heraanleg van het Brussels deel van het fietspad op de Terhulpesteenweg".		concernant "le réaménagement du tronçon bruxellois de la piste cyclable de la chaussée de La Hulpe".	
Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	30	Question orale de Mme Leila Agic	30
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "het gevaar op het kruispunt tussen de Jean en Pierre Carsoellaan en de Sint-Jobsesteenweg en de ongevallen die zich daar hebben voorgedaan".

Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "le danger représenté par le carrefour entre l'avenue Jean et Pierre Carsoel et la chaussée de Saint-Job et les accidents s'y étant produits".

1101 Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren

Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARGAUX DE RÉ**

QUESTION ORALE DE MME MARGAUX DE RÉ

1105 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

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,

1105 en aan de heer Bernard Clerfayt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering, Plaatselijke Besturen en Dierenwelzijn,

et à M. Bernard Clerfayt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'emploi et de la formation professionnelle, de la transition numérique, des pouvoirs locaux et du bien-être animal,

1105 betreffende "een applicatie voor de openbare toiletten in Brussel".

concernant "une application sur les toilettes publiques à Bruxelles".

1105 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE PAUTHIER,**

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ISABELLE PAUTHIER,

1105 betreffende "het belang van schone, veilige en voor iedereen toegankelijke openbare toiletten in de openbare ruimte".

concernant "l'importance de toilettes publiques, propres, sécurisées et accessibles à toutes et tous au sein de l'espace public".

1109 **Mevrouw Margaux De Ré (Ecolo)** (in het Frans).- Tijdens de lockdown waren horecazaken gesloten en vonden mensen moeilijk een toilet in de openbare ruimte.

Mme Margaux De Ré (Ecolo).- Ma question s'adresse surtout à M. Clerfayt et Mme Ben Hamou, mais je serai ravie d'entendre la position de Mme Van den Brandt sur ce sujet.

Toiletten in de openbare ruimte zijn voor veel mensen van essentieel belang. Het gaat om het welzijn in de stad, maar ook om de volksgezondheid. Denk maar aan zwangere vrouwen of vrouwen die ongesteld zijn.

En raison du confinement, nos citoyens se sont régulièrement retrouvés dans l'espace public. Toutefois, ils ont parfois été dans l'embarras en raison de la difficulté d'accéder à des toilettes, l'horeca et de nombreux autres lieux ayant été fermés. Nous avions d'ailleurs eu l'occasion d'aborder ce sujet avec la secrétaire d'État en juin dernier.

Volgens ramingen is slechts 60% van de toiletten toegankelijk voor vrouwen. Toch zijn er positieve projecten, zoals de terbeschikkingstelling van nieuwe toiletten door de stad Brussel tegen 2022.

Les toilettes sont un lieu crucial pour de nombreuses personnes qui fréquentent l'espace public. Il s'agit d'une question de bien-être en ville, mais aussi d'une question de santé publique. Par exemple, les femmes enceintes ont besoin d'utiliser régulièrement les sanitaires. Quant aux femmes réglées, elles doivent changer leur protection hygiénique. Enfin, les toilettes publiques sont parfois le seul accès aux sanitaires et à l'eau pour les sans-abri.

Naast het schrijnende tekort aan toiletten is er het probleem dat je moet weten waar ze zich bevinden, of ze toegankelijk en gratis zijn enzovoort. Onlangs ontdekte ik Peesy, een gratis app waarop die informatie verzameld wordt. Het is een initiatief van vrijwilligers.

D'après les estimations, seulement 60 % des toilettes recensées sont accessibles aux femmes. Mon groupe note cependant des initiatives positives en la matière. Je me réjouis, par exemple, du récent projet lancé par la Ville de Bruxelles, sous l'impulsion de l'échevine de la propreté. Ce projet vise à mettre à disposition de nouvelles toilettes d'ici à 2022. Mme la ministre, vous avez travaillé avec la STIB afin de mettre à disposition plus de toilettes. Les initiatives se multiplient autour de cette question, qui est à l'agenda politique.

Outre le manque criant de sanitaires, il y a le problème de savoir où ils se trouvent, s'ils sont accessibles, gratuits, installés dans un lieu fermé de nuit, etc. À ce sujet, nous avons récemment découvert Peesy, une application mobile qui recense et centralise

¹¹¹¹ *Is het gewest van plan om dat initiatief te ondersteunen?*

Komen de gegevens over de toiletten van de gewestelijke portaalsite en zijn die volledig? Naar mijn aanvoelen hebben de bedenkers van de app de informatie zelf aangevuld. Kunt u met hen samenwerken om die nieuwe gegevens aan te vullen op de site? Kan het project geïntegreerd worden in de app My Brussels?

Kan er ook een papieren kaart gemaakt worden voor mensen die niet beschikken over een smartphone?

Zijn er nog andere, gelijkaardige apps die ontwikkeld werden door derden? Zal het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest contact opnemen met de makers ervan?

¹¹¹³ **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *In een stad moet iedereen makkelijk toegang hebben tot veilige en schone toiletten. Brussel is op dat vlak geen goede leerling: de inrichting van onze publieke ruimte toont duidelijk aan dat vrouwen en personen met een beperkte mobiliteit niet op gelijke voet behandeld worden. Volgens de app Peesy zijn er op het hele grondgebied van het Brussels Gewest maar 175 openbare toiletten, waarvan er maar 60% toegankelijk zijn voor vrouwen.*

Buiten de toiletten van de MIVB zijn het de gemeenten die de publieke toiletten installeren en beheren. Het gewest houdt hier geen toezicht op en heeft er ook geen beleid rond uitgewerkt, wat tot grote verschillen tussen gemeenten leidt.

ces informations. Cette application gratuite a été mise au point par des bénévoles qui ont effectué un travail considérable de développement informatique pour la créer et regrouper et agréger toutes les données connexes.

Certaines données avaient déjà été rassemblées par des associations, d'autres ont été récoltées par des bénévoles qui se sont rendus sur place, dans les toilettes publiques, afin d'évaluer les services qu'elles offraient.

Si ce type d'application est essentiel, il s'agit de la première du genre à avoir un ancrage local et bruxellois. C'est important de le souligner, car cela permet d'offrir une information de grande qualité. Peut-être la Région devrait-elle trouver une manière de soutenir et de valoriser une telle initiative.

Avez-vous connaissance de cette initiative ? La Région prévoit-elle de lui accorder un quelconque soutien afin de pérenniser ce projet ?

Les données utilisées proviennent-elles de celles librement disponibles sur le portail régional ? Ces dernières sont-elles, par ailleurs, complètes ? Mon intuition me dit que non, et que l'application a permis de faire émerger de nouvelles données. Pourrait-on envisager un partenariat avec les fondatrices de l'application pour intégrer ces informations à nos ensembles de données déjà existants ?

Ce projet pourrait-il être intégré à la panoplie de services de l'application My Brussels, créée en 2021 ?

Pourrait-on transformer cette banque de données pour la rendre accessible aux personnes ne disposant pas d'un smartphone, par exemple au moyen de cartes papier reprenant les toilettes publiques ?

Existe-t-il d'autres applications de ce type, développées par des tiers ? Le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise prévoit-il d'en rencontrer les auteurs ?

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- J'avais adressé cette question au secrétaire d'État Pascal Smet, car je la considère comme relevant de l'urbanisme, mais je ne doute pas que l'ensemble du gouvernement ait pris cette dernière en considération et préparé une réponse.

En ville, il est essentiel que chaque personne ait facilement accès à une toilette. Des toilettes propres, sécurisées et accessibles à toutes et tous sont non seulement un service d'intérêt général, mais également une nécessité sur le plan de l'hygiène et de la santé publique. Par ailleurs, nous avons déjà eu l'occasion de rappeler au sein de ce parlement qu'un accès agréable et sécurisé à des sanitaires participe activement à la présence des femmes dans l'espace public et à leur réappropriation de l'espace urbain.

Notre espace public est révélateur d'inégalités envers les femmes et les personnes à mobilité réduite. À ce propos, l'urbaniste et professeure Clara Greed a un jour déclaré que si l'on veut

¹¹¹⁵ *Waarom zorgt het gewest niet voor de coördinatie tussen de gemeenten?*

Staatssecretaris Smet kondigde aan dat het gewest een overzicht zou opstellen van de toiletten. Hoever staat het er daarmee?

Zal het gewest het burgerinitiatief Peesy ondersteunen?

¹¹¹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dit thema belangt verschillende ministers aan, die me dan ook informatie hebben bezorgd voor mijn antwoord: minister Clerfayt, minister Ben Hamou en staatssecretaris Smet.*

Naast de MIVB en parking.brussels, zijn het in principe de gemeenten die openbare toiletten plaatsen en beheren. Het gewest heeft echter beslist om het tekort aan openbare toiletten en de genderongelijkheden die daarmee samenhangen, aan te pakken. Dat project wordt aangestuurd door urban.brussels, dat voor de coördinatie met de gemeenten en de gewestelijke administraties zal zorgen.

Urban.brussels volgt daarbij de prioriteiten van actie 27 van het Plan ter ondersteuning van eenoudergezinnen. De bestaande publieke toiletten en urinoirs worden in kaart gebracht. Daarnaast komt er een analyse van de behoeften van eenoudergezinnen en een hele reeks andere groepen die nu moeilijk toegang hebben tot de publieke ruimte: vrouwen, mensen met een handicap en LGBTQIA+-personen. In elke gemeente zal worden gekeken naar geschikte plekken om nieuwe openbare toiletten te installeren die ook afgestemd zijn op kinderen.

connaître la véritable position des femmes dans la société, il suffit de regarder la file d'attente devant les toilettes. Le droit d'accès à des toilettes publiques de qualité est un droit social.

En matière d'accessibilité à des sanitaires, la Région bruxelloise ne fait pas figure de bonne élève. Ainsi, l'application Peesy, une initiative citoyenne qui recense et fait la promotion des toilettes publiques accessibles à toutes et tous, révèle que, sur le territoire de notre Région, seules 175 toilettes publiques ont été recensées, soit une pour 11.000 habitants. Pire, seulement 60 % d'entre elles sont accessibles aux femmes.

Il est important dès lors de rappeler qu'à l'heure actuelle, mis à part les toilettes gérées par la STIB, la Région ne supervise pas les politiques en la matière. Ce sont les communes qui s'occupent de l'installation et de la gestion des sanitaires publics. Ce manque de vision globale crée une disparité entre les communes bruxelloises.

Pourquoi la Région ne joue-t-elle pas un rôle de coordination en la matière entre les différentes communes ?

En commission, le secrétaire d'État Pascal Smet a annoncé que la Région créerait un cadastre des sanitaires. Où en sommes-nous ?

Avez-vous connaissance de l'initiative citoyenne Peesy qui recense et promeut les toilettes accessibles à tous ? La Région prévoit-elle de pérenniser cette initiative ou de la soutenir ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est vrai que les questions touchent aux compétences de plusieurs ministres, mais heureusement, j'ai reçu des éléments de réponse de la part de M. Clerfayt, Mme Ben Hamou et M. Smet, qui vont dans le même sens.

À l'heure actuelle, hormis les toilettes gérées par la STIB et parking.brussels, les communes s'occupent de l'installation et de la gestion des sanitaires publics. Cette question étant d'une importance indéniable, la Région a décidé d'agir face au manque de toilettes publiques et aux inégalités de genre liées à la situation existante. Cette politique est pilotée par urban.brussels, mais les questions relatives à l'égalité des chances et aux pouvoirs locaux y sont également liées. Le rôle de coordination entre les différentes communes et administrations régionales sera joué par urban.brussels et l'autorité de tutelle, M. Pascal Smet, dans le but d'améliorer considérablement la présence de toilettes dans l'espace public.

Les priorités sont définies à l'action 27 du plan bruxellois de soutien aux familles monoparentales, qui sera pilotée par urban.brussels. Cette action vise à établir une cartographie des toilettes publiques et urinoirs existants et à analyser les besoins des familles monoparentales, et plus généralement d'une série de publics cibles pour lesquels l'accessibilité à l'espace public est problématique, comme les femmes, les personnes en situation de handicap et les personnes LGBTQIA+. Cette enquête sera menée dans les différentes communes dans le but de relever les lieux pertinents pour l'installation de nouvelles toilettes publiques

¹¹¹⁹ *De bedoeling is om nieuwe toiletten, die een gezellige en inclusieve uitstraling moeten hebben, te installeren in de nabijheid van ontspanningsplekken van eenoudergezinnen.*

De eerste fase van het project, het in kaart brengen van de bestaande toiletten, loopt van januari tot augustus 2022. Tegelijkertijd wordt ook in elke gemeente gepeild naar de behoeften op dat vlak.

De informatie op de app Peesy zal in deze eerste fase goed van pas komen. Ook verder in het project zal samenwerking met Peesy zeker een meerwaarde betekenen.

Er is nog niet bepaald hoe de informatie verspreid zal worden. Aan een app wordt op dit moment niet gedacht.

Het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) houdt in de gaten welke open data interessant zouden kunnen zijn voor de burgers en incorporeert die dan in My Brussels. Daarnaast stelt het CIBG ook het gewestelijke platform datastore.brussels ter beschikking aan de gemeenten, die er dit soort nuttige informatie op kunnen invoeren. Vervolgens kunnen apps zoals Peesy of My Brussels daar dan weer mee aan de slag.

Minister Clerfayt zegt niet te weten of Peesy met gegevens van datastore.brussels werkte. Dat staat in elk geval niet vermeld op de app. Als Peesy daar wel gebruik van gemaakt heeft, moet dat eigenlijk expliciet vermeld worden.

¹¹²¹ *Op dit moment neemt datastore.brussels alleen informatie over openbare toiletten over van het deelplatform van de stad Brussel.*

Minister Clerfayt zal contact opnemen met het burgercollectief Peesy om te kijken of hun informatie ingevoerd kan worden op datastore.brussels.

conformes aux besoins des enfants, souvent accompagnés, pour ce qui est du confort, de l'entretien, de l'accessibilité, de la sécurité et de la présence d'un point d'eau potable.

L'objectif est également de sensibiliser, de conseiller et d'encourager l'installation de toilettes publiques à l'intérieur ou à proximité des lieux de détente et de loisirs des familles monoparentales. Ces nouvelles toilettes publiques doivent faire l'objet d'une étude architecturale afin de définir un plan et une typologie conviviale, inclusive et novatrice.

La cartographie des toilettes publiques et urinoirs existants constitue la première phase de l'action pilotée par urban.brussels. Cette étape se déroulera de janvier à août 2022. Elle sera réalisée parallèlement aux enquêtes nécessaires pour définir les besoins des publics cibles en matière de toilettes publiques dans chacune des communes de la Région.

L'administration d'urban.brussels a pris connaissance de l'initiative Peesy. Les données récoltées par cette application seront très utiles pour la première phase. En outre, une collaboration avec Peesy serait bénéfique pour l'ensemble des étapes prévues par urban.brussels dans le pilotage de l'action.

Les moyens de diffusion des données qui seront récoltées n'ont pas encore été définis et la réalisation d'une application sur smartphone pour la localisation des toilettes publiques n'est pas prévue à ce jour. Toutefois, l'initiative citoyenne Peesy orientera certainement les choix.

Le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) effectue une veille de toutes les données ouvertes intéressantes pour les citoyens et qui pourraient être diffusées par le biais de My Brussels. Toutes celles qui ont été identifiées à ce stade-ci sont déjà disponibles dans l'application.

Le CIRB met à la disposition des communes la plate-forme régionale datastore.brussels qui permet de rendre accessibles et publiques ce genre d'informations. Par la suite, ces dernières pourraient être exploitées par des applications telles que Peesy ou My Brussels afin d'en faire profiter les citoyens.

Le ministre Clerfayt m'a indiqué ne pas disposer de moyens permettant de savoir si cette application a utilisé des données issues de datastore.brussels. Le site de l'application ne fait aucune référence à la source des données utilisées par l'application Peesy. Si l'application se base bel et bien sur des données de datastore.brussels, elle aurait dû l'indiquer de manière explicite.

À ce stade, le site datastore.brussels ne reprend que les données de recensement des toilettes et urinoirs publics de la Ville de Bruxelles disponibles sur la plate-forme pour l'ouverture et le partage de données de la Ville.

Nous pourrions demander que les données de Peesy, en particulier les lieux recensés sur le terrain, soient converties en données ouvertes afin de pouvoir être intégrées sur

1123 **Mevrouw Margaux De Ré (Ecolo)** (in het Frans).- *Dit belangt niet alleen de inwoners van Brussel zelf aan, maar ook toeristen en andere groepen in het gewest.*

De app Peesy is een mooi voorbeeld van een initiatief van vrijwilligers. Ze maakten deels gebruik van open data van het gewest en vulden die zelf aan. Daar draait het openstellen van data net om: initiatieven stimuleren die de mensen beter informeren over belangrijke zaken als de toegang tot toiletten. Het is een goede zaak dat minister Clerfayt hen zal contacteren.

1125 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *Deze problematiek maakt klaarblijkelijk deel uit van het Plan ter ondersteuning van eenoudergezinnen, maar het mag niet beperkt blijven tot een vrouwenkwestie. Het gaat om de inrichting van de openbare ruimte, om stadsplanning, om gelijkheid en om volksgezondheid. De hele regering moet hierbij betrokken worden. Openbare toiletten moeten zonder verwijl voor iedereen toegankelijk zijn, overal in het gewest.*

Het in kaart brengen van de toiletten, waarover u het heeft, is al gebeurd. Het is jammer dat een burgerinitiatief, dat ook een app creëerde, daarvoor moest zorgen. Het gewest moet deze kwestie snel in handen nemen.

1127 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het feit dat deze problematiek vervat zit in het Plan ter ondersteuning van eenoudergezinnen, wil niet zeggen dat andere doelpublieken dan vrouwen worden uitgesloten. Het is integendeel een hefboom om sneller tot actie te kunnen overgaan en bijkomende toiletten te kunnen plaatsen. Dat plan moet in coördinatie met verschillende diensten en instanties uitgevoerd worden en urban.brussels zal voor die coördinatie instaan.*

datastore.brussels. Le cabinet de M. Clerfayt compte contacter ce collectif citoyen à cette fin.

Mme Margaux De Ré (Ecolo).- Vous nous apportez une réponse intéressante politiquement : urban.brussels sera le point de gravité dans cette question, même si l'on constate que tout le gouvernement s'en saisit, ainsi que les communes.

Vous avez cité quelques missions du plan bruxellois de soutien aux familles monoparentales qui traitent de cette question, la replaçant dans la perspective des citoyens et citoyennes qui occupent la ville. Cette dimension des toilettes est importante pour le tourisme et bien d'autres publics qui sont dans notre Région.

Concernant l'application, c'est un très bel exemple de projet mené par des bénévoles qui travaillent avec l'asbl Infirmiers de rue afin de recueillir des informations, qui s'appuient en partie sur nos données disponibles grâce à la politique d'ouverture des données et qui vont les améliorer en y ajoutant d'autres informations. Je suis très heureuse que le ministre M. Clerfayt prenne contact avec les fondatrices, car je suis sûre que c'est à cela que sert l'ouverture des données : stimuler des projets et leur permettre d'améliorer l'information du public sur bien des questions importantes, comme l'accès aux toilettes.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Je reste quelque peu sur ma faim. J'entends que cette préoccupation est intégrée dans le plan bruxellois de soutien aux familles monoparentales, puisque cette réponse provient du cabinet de Mme Ben Hamou, mais il ne faudrait pas cantonner cet enjeu aux seules femmes au motif qu'elles représentent la majorité des familles monoparentales. Une mobilisation générale de l'ensemble du gouvernement s'impose ; il convient d'en faire une question d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'égalité ainsi qu'une question sanitaire. Les toilettes publiques doivent être accessibles à toutes et à tous, sans délai.

J'estime que tous les nouveaux projets d'aménagement de l'espace public doivent inclure des toilettes publiques et que toutes les parties de la Région doivent en être équipées. Le maillage doit être complété.

Nous prenons acte de la réalisation de la cartographie - elle existe déjà - et je déplore que cette cartographie ainsi que l'application existante reposent sur une initiative citoyenne. La Région doit s'emparer de cet enjeu et agir rapidement.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est en effet inscrit dans le plan bruxellois de soutien aux familles monoparentales, mais pas dans le but d'exclure les autres publics cibles, car il y en a plusieurs. Il faut que ce plan soit coordonné, et il est prévu qu'il soit piloté par urban.brussels.

Comme vous l'avez dit, cette question dépasse évidemment la cartographie. Celle-ci ne constitue qu'une première étape qui confirmera le manque de toilettes publiques. Il faut surtout en installer de nouvelles et agir en ce sens dans les nouveaux

- De incidenten zijn gesloten.

projets destinés à l'espace public. Comme M. Smet l'a formulé dans sa réponse, il faut trouver la forme que prendront les nouvelles installations pour pouvoir les déployer plus facilement et largement sur le territoire bruxellois.

Je partage votre impatience, il faut agir. Cependant, l'inscription dans le plan bruxellois de soutien aux familles monoparentales n'exclut pas de publics cibles, mais constitue un levier pour faire avancer le projet.

- Les incidents sont clos.

1131 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

1131 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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,

1131 **betreffende "de naleving van en het toezicht op de verplichting om een masker te dragen in het openbaar vervoer in Brussel".**

concernant "le respect et le contrôle de l'obligation du port du masque au sein des transports publics à Bruxelles".

1133 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- De vaccinatiegraad in Brussel blijft rond de 65% steken, tegenover 90% in Vlaanderen en 80% in Wallonië. Tussen de gemeenten onderling zijn er ook grote verschillen.**

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le taux de vaccination contre le Covid-19 connaît quelques difficultés en Région bruxelloise. À l'heure actuelle, le taux d'adultes totalement vaccinés oscille autour de 65 % à Bruxelles, contre 90 % en Flandre et 80 % en Wallonie. De grandes disparités existent entre les dix-neuf communes.

Uit een studie van Vias Institute blijkt dat liefst 47% van de Brusselaars bang is om tijdens de coronapandemie het openbaar vervoer te nemen. Tussen oktober 2020 en februari 2021 voerde de MIVB het aantal controles op het net op.

Selon les données actuellement disponibles, et pour mémoire, l'Organisation mondiale de la santé identifie plusieurs causes de transmission : le virus se transmet principalement entre les personnes qui sont en contact étroit les unes avec les autres, généralement à moins d'un mètre. Une personne peut être infectée lorsqu'elle inhale des aérosols ou des gouttelettes contenant le virus ou lorsque ces derniers entrent directement en contact avec ses yeux, son nez ou sa bouche. Le virus peut également être transmis dans des espaces intérieurs mal ventilés ou bondés, où l'on a tendance à rester plus longtemps, car les aérosols restent en suspension dans l'air ou se déplacent sur des distances supérieures à un mètre. On peut aussi être infecté lorsque l'on touche des surfaces contaminées par le virus et que l'on porte ensuite les mains aux yeux, au nez ou à la bouche avant de se les être lavées.

Ik zou graag met u de maatregelen overlopen van de MIVB de afgelopen maanden om efficiënt te kunnen controleren of alle reizigers aan boord en aan de haltes hun masker dragen. Het viel me op dat sommige reizigers het daar de afgelopen weken niet zo nauw mee namen.

Dans une question écrite précédente, je pointais les résultats interpellants d'une étude réalisée par l'Institut Vias selon laquelle 47 % des Bruxellois avaient peur de prendre les transports en commun en cette période de pandémie. Les chiffres des contrôles effectués par les équipes de la STIB que vous m'aviez alors communiqués, et qui couvraient la période d'octobre 2020 à février 2021, montraient un renforcement des contrôles.

Sur ces bases, il me semble intéressant de faire le point avec vous sur les mesures prises par la STIB pour assurer un contrôle efficace du port du masque aux arrêts et à bord des véhicules de la STIB ces derniers mois, et plus particulièrement en cette rentrée

¹¹³⁵ *Bus- en trambestuurders hebben daarover hun ongenoegen al geuit. Zij staan in de frontlinie. Zij willen zo vlot mogelijk kunnen rijden, ze kunnen moeilijk hun bus aan de kant zetten totdat iedereen zijn masker op heeft.*

Hoe evalueert de MIVB de mondkemperplicht aan de haltes, in de stations en aan boord van de voertuigen?

Hoeveel controleurs hebben per maand toegezien op de mondkemperdracht? Hoeveel uur werd er in totaal gecontroleerd? Hoeveel controles waren er in de metro, hoeveel bovengronds? Hoeveel boetes zijn er de afgelopen zeven maanden uitgeschreven?

Hoe verloopt de samenwerking met de TEC en De Lijn op het Brusselse grondgebied?

De MIVB bood al gratis ritten aan naar de vaccinatiecentra. Heeft de MIVB ook een rol in het beleid van informeren en overtuigen om de vaccinatiegraad op te krikken? Komt er een bewustmakingscampagne?

¹¹³⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het verschil in regels naar gelang van gewest kan voor verwarring zorgen. Daarom blijven we herhalen dat in Brussel een masker verplicht blijft op het openbaar vervoer, maar ook aan de haltes.*

De MIVB stelt vast dat de grote meerderheid van de reizigers de mondkemperplicht respecteert. Sinds er op straat geen masker meer gedragen hoeft te worden, vergeten reizigers het wel eens op te zetten aan de halte.

De MIVB probeert op alle mogelijke manieren de mondkemperplicht op het net te doen respecteren: via bewustmaken en informeren, controles en boetes. Bewustmaken en informeren gebeurt onder meer via affiches, boodschappen in

scolaire 2021. Il s'agit de rassurer et de protéger les passagers, le personnel de la STIB ainsi que les membres des familles des uns et des autres. Si je repose la question aujourd'hui, c'est parce qu'en empruntant ces dernières semaines les transports en commun à Bruxelles, j'ai constaté un relâchement de la part de certains usagers, constat corroboré par des témoignages qui m'ont été rapportés.

Par ailleurs, certains conducteurs de bus et de trams ont manifesté leur malaise par rapport à la situation actuelle. Ils sont en première ligne, leur rôle n'est pas de contrôler, leur priorité est d'assurer une bonne vitesse commerciale ainsi qu'un bon service et ils ne peuvent donc pas laisser leur bus à l'arrêt en attendant que les personnes non masquées décident de le porter ou descendent.

Comment la STIB évalue-t-elle le respect de l'obligation de port du masque à ses arrêts et stations et dans ses moyens de transport ? Quelles sont les mesures qu'elle a mises en place pour tendre vers un respect absolu de l'obligation de porter le masque ?

Combien de contrôleurs ont-ils été déployés, par mois, entre mars et septembre 2021, pour veiller au port obligatoire du masque ? Pour combien d'heures au total ? Combien de contrôles ont-ils été effectués pendant ces sept derniers mois pour s'assurer du respect du port du masque obligatoire dans les véhicules de la STIB ? Quelle est la ventilation des contrôles entre le métro et la surface ? Combien d'amendes ont-elles été infligées durant ces sept derniers mois ? Pour quel montant ?

Comment la collaboration est-elle organisée avec le TEC et De Lijn afin de renforcer l'obligation du port du masque dans un véhicule ou à un arrêt sur le territoire de la Région bruxelloise ?

Pour les stations et arrêts de la STIB se trouvant à proximité d'une gare ferroviaire, l'obligation de porter le masque au sortir du train mais aussi dans les stations et arrêts est-elle rappelée ?

La STIB avait déjà offert le déplacement gratuit à ceux qui vont se faire vacciner. Notre ministre-président a mentionné la nécessité de mener un "travail d'information et de conviction" pour améliorer les chiffres de la vaccination dans notre Région. Quel sera le rôle de la STIB dans ce travail ? Une campagne de sensibilisation est-elle prévue ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est une question pertinente, d'autant que les changements de règles dans les autres Régions peuvent créer une certaine confusion. Il est très important de continuer de rappeler qu'à Bruxelles, le port du masque reste obligatoire dans les transports en commun, mais aussi aux arrêts.

La STIB constate, lors de ses missions, que la grande majorité des voyageurs respectent l'obligation. Les actions organisées sur le terrain permettent de rappeler l'importance du masque aux quelques personnes qui ne le portent pas ou le portent de manière incorrecte. Ces rappels sont généralement suivis, mais

de stations en op de borden, in de pers, op de sociale media en de eigen website.

la sécurité des autres voyageurs nous impose de poursuivre nos interventions.

Depuis que le port du masque n'est plus obligatoire en rue, certains voyageurs oublient qu'il l'est encore aux arrêts de surface. La STIB a dès lors demandé à ses agents d'être particulièrement vigilants aux arrêts et à l'entrée des stations.

La STIB agit à différents niveaux afin que le port du masque soit respecté sur son réseau : la sensibilisation et l'information permanente, les contrôles et la verbalisation.

En matière de sensibilisation et d'information, elle a mis en place de nombreuses campagnes : affichage, messages en station, messages sur les afficheurs de temps d'attente, affichage sur les valves numériques dynamiques, relais sur les réseaux sociaux et dans la presse, informations sur son site, etc.

La communication mise en place par la STIB a aussi évolué pour suivre les mesures en vigueur. La sensibilisation des voyageurs au respect des règles sanitaires a d'ailleurs débuté avant même l'obligation du port du masque. Le message principal était alors le respect de la distance sociale. Dès le 4 mai 2020, la communication s'est focalisée sur le port du masque par des autocollants et des affiches.

Le dispositif mis en place consistait en différents messages permanents :

- annonces publiques dans les stations de métro (trois fois par heure) ;
- messages audio diffusés dans les véhicules (tous les cinq arrêts) ;
- messages sous la forme de texte libre sur les afficheurs de temps d'attente ;
- messages tournant quasiment en permanence sur les valves numériques (JCDecaux) ;
- messages sur les écrans plasma dans les Bootik et Kiosk ;
- autocollants sur les portes des véhicules ;
- écrans ISIS ;
- écrans TFT.

En septembre 2021, nous avons relancé une campagne de communication de rentrée sur les supports suivants :

- affiches verticales (2 m²) en station ;
- mobilier urbain pour l'information (caisson de publicité dissocié) en surface ;

¹¹³⁹ *De communicatie van de MIVB evolueerde mee met de geldende maatregelen. Al voordat op 4 mei 2020 het mondk masker verplicht werd, werd opgeroepen om voldoende afstand te houden. Nadien kwam de focus op de mondkmaskerplicht te liggen. Zo werd de boodschap drie keer per uur omgeroepen in de metrostations of om de vijf haltes in de voertuigen. Ze verscheen ook op de borden met wachttijden of als sticker op de deuren van de voertuigen.*

Bij de start van het nieuwe schooljaar dit jaar was er een nieuwe communicatiecampagne met onder andere 2 m² grote affiches, straatmeubilair en plafondstickers in de voertuigen. De komende weken komen er nog plafondstickers bij en worden de filmpjes met Pablo Andres weer rondgestuurd op de sociale media. De boodschap in de stations wordt ook aangepast, want wie te lang dezelfde boodschap hoort, luistert op den duur niet meer.

¹¹⁴¹ *Na bewustmaking komt controle. Er zijn nu ongeveer 350 voltijdse equivalenten bij de MIVB die processen-verbaal mogen opmaken, niet alleen voor het niet-respecteren van de mondmaskerplicht.*

De MIVB-teams voeren een dertigtal controleopdrachten per dag uit, van allerlei aard. Daarnaast zijn er ook dagelijks controles samen met de politie. Bij elke interventie kijken de controleurs of reizigers hun masker correct dragen. Sinds begin september wordt daar nog strikter op toegezien.

Omdat het jaar nog niet om is, kan ik u nog geen precieze cijfers geven.

- affiches (2 m²) dans les abribus JCDecaux ;
- arrondis de plafond dans les véhicules ;
- article dans le bulletin d'information électronique.

Au cours des prochaines semaines, nous prévoyons de doubler le nombre d'arrondis de plafond dans les véhicules et de relancer la vidéo de sensibilisation de Pablo Andres sur les réseaux sociaux. Le contenu du message des annonces publiques en station sera également modifié. En effet, à force d'entendre le même message, on a tendance à y passer outre. Nous l'avons déjà modifié à deux reprises depuis le début de la crise. Enfin, il est prévu de replacer des autocollants au sol aux entrées des stations, devant les portiques, afin de rappeler le message. Plusieurs campagnes de sensibilisation seront également répétées.

Après la sensibilisation vient le contrôle. Les contrôleurs font aussi de la sensibilisation, par leur présence et en parlant aux usagers. Récemment, la Région de Bruxelles-Capitale a toutefois également habilité les agents de la STIB à verbaliser pour non-port du masque. La STIB compte actuellement près de 350 équivalents temps plein susceptibles de dresser des procès-verbaux, et pas uniquement pour non-port du masque.

Les équipes de la STIB effectuent une trentaine de missions par jour : sécurisation sur le réseau et en station, missions planifiées, interventions en temps réel, contrôle des titres de transport, etc. Par ailleurs, des missions quotidiennes sont planifiées avec la police. Elles concernent entre autres le contrôle des titres de transport.

Lors de chaque intervention, les agents vérifient si les usagers portent bien le masque. Tous les agents de sécurité de la STIB vérifient le respect de cette obligation, tout au long de la journée, quelle que soit leur mission. Tous les agents habilités à contrôler le port du masque en sont chargés en plus de leurs tâches quotidiennes et sont présents sur le réseau. Une partie des contrôles est également menée directement par la police.

Les chiffres sont uniquement ceux de la STIB. L'année n'étant pas terminée, je ne peux vous communiquer les chiffres actuels, mais nous en assurerons le suivi et vous pouvez toujours poser des questions écrites.

Une trentaine d'opérations, tous types d'opérations confondus, sont réalisées chaque jour. Depuis début septembre, il est demandé aux agents de mettre encore davantage l'accent sur le contrôle du port du masque à chaque opération pour que les usagers soient bien conscients des contrôles réalisés sur le réseau.

Je ne peux vous donner de réponses pour la SNCB, même si certaines gares sont partagées. Dès que l'usager franchit la zone SNCB et arrive en zone STIB, les messages sur le port du masque sont à nouveau présents.

¹¹⁴³ *De MIVB verzorgt de communicatie aan haar haltes en infoborden. Bij gemeenschappelijke haltes met De Lijn of de TEC communiceert ieder op de eigen borden.*

De MIVB stimuleert haar personeel zich te laten vaccineren. Iedereen die het wil, kan zich tijdens de werkuren laten vaccineren (zoals wettelijk bepaald), maar daarnaast geeft de MIVB ook vier compensatie-uren voor wie zijn vaccin gaat halen buiten de werkuren. Bovendien organiseert de MIVB, op vraag van de GGC, vaccinatiesessies op verschillende bedrijfsites. De MIVB kan geen cijfer geven over de vaccinatiegraad onder het personeel, aangezien informatie ter zake tot de privésfeer behoort.

¹¹⁴⁵ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *In volle coronacrisis was 47% van de Brusselaars niet op zijn gemak in het openbaar vervoer. Nu er meer gevaccineerden zijn, zal dat cijfer wellicht lager liggen, maar de angst blijft.*

Een mondmasker dient niet alleen om zichzelf, maar ook om de anderen te beschermen. Het is dus belangrijk dat er blijft worden ingezet op bewustmaking en controle. Ik bedank de MIVB-medewerkers voor hun inspanningen op dat vlak en moedig hen aan daarmee door te gaan.

- Het incident is gesloten.

La STIB gère la communication à ses arrêts et sur ses poteaux. Dans le cas d'un arrêt commun avec De Lijn ou le TEC, ces derniers se chargent de la communication à leurs voyageurs sur leurs poteaux. C'est donc une approche pratique.

Concernant les questions liées à la vaccination, la STIB a également mis en place des incitants à la vaccination en interne. Elle libère le temps nécessaire pour toute personne souhaitant se faire vacciner durant ses heures de travail - tel que prévu par la loi -, mais accorde également 4 heures de récupération par injection à toute personne qui se fait vacciner en dehors de ses heures de travail.

De plus, la STIB a répondu à l'appel de la Cocom et organise des séances de vaccination sur différents sites, en collaboration avec la médecine du travail. La STIB ne dispose pas d'informations sur la couverture vaccinale de son personnel, celles-ci étant d'ordre privé.

La STIB contribue donc à la campagne de vaccination et incite ses employés à se faire vacciner. Je pense avoir donné quelques éléments de réponse à vos questions.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis évidemment conscient qu'il n'est pas possible de déployer des contrôleurs dans toutes les stations et tous les véhicules. Je sais aussi que la majorité des usagers respecte l'obligation du port du masque. Je rappelle les chiffres de l'étude de l'Institut Vias : 47 % des Bruxellois avaient peur de prendre les transports en commun en pleine pandémie.

Ce nombre a probablement diminué depuis que le nombre de personnes vaccinées a augmenté. Il n'en demeure pas moins que, chez certains, des craintes persistent. Sensibiliser et contrôler permet de rassurer et de protéger les passagers, le personnel de la STIB mais aussi les membres de leurs familles.

Le port du masque équivaut non seulement à se protéger, mais aussi à protéger les autres. Il est important de ne pas relâcher la pression. Je prends note de toutes les mesures évoquées. Je remercie le personnel de la STIB qui les met en œuvre et l'encourage à poursuivre en ce sens.

- L'incident est clos.

¹¹⁴⁹ **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

¹¹⁴⁹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹¹⁴⁹ **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

1149 betreffende "het intelligent opladen van elektrische voertuigen".

1149 TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER,

1149 betreffende "de installatie van de elektrische laadpalen in Brussel".

1149 TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON,

1149 betreffende "de stand van zaken met betrekking tot de uitrol van elektrische oplaadstations in het Brussels Gewest".

1153 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (*in het Frans*).- *Een elektrische auto laden, vergt veel van het elektriciteitsnet. Als er in één straat tien wagens tegelijkertijd worden opgeladen, heeft dat dezelfde impact als wanneer honderd extra gezinnen elektriciteit verbruiken.*

Om een performant netwerk van laadpalen te installeren, zijn bovendien ingrijpende infrastructuurwerken nodig, waarbij de ondergrondse kabels door dikkere kabels worden vervangen. Dat kost miljarden.

De federale regering kondigde in mei 2021 aan dat vanaf 2026 het belastingvoordeel voor bedrijfswagens alleen nog voor elektrische voertuigen geldt. Daarop uitten verscheidene deskundigen hun bezorgdheid over het Brusselse elektriciteitsnet. Klopt het dat er een verband is tussen de snelheid waarmee er laadpalen worden geïnstalleerd en de staat van het elektriciteitsnet?

In 2019 stelde u dat het Brusselse net een dergelijke stijging van het verbruik aankan. Volgens deskundigen moeten we echter de jaarlijkse toename in het verbruik los zien van de bijkomende druk op het net. Als veel wagens tegelijkertijd worden opgeladen, moet het vermogen aanzienlijk stijgen. Er zijn grote investeringen in de digitalisering van de netwerken nodig om de bestuurders te stimuleren om op het juiste ogenblik te laden.

concernant "le chargement intelligent des véhicules électriques".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER,

concernant "l'installation des bornes électriques à Bruxelles".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME JOËLLE MAISON,

concernant "l'état des lieux du déploiement de bornes de recharge électriques en Région bruxelloise".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le nombre de bornes de recharge électrique a augmenté de manière exponentielle aux Pays-Bas. Les autorités ont dû faire face au nombre croissant de recharges. Elles ont donc décidé de les limiter aux heures de pointe, c'est-à-dire entre 18h et 21h, quand les gens sont à leur domicile et consomment le plus, et ce afin d'éviter des coupures de courant.

Étant donné qu'une voiture électrique puissante consomme autant d'électricité que dix ménages, les autorités ne voient aucune autre option vu la popularité du véhicule électrique. Quand dix voitures chargent en même temps dans une rue, cela est comparable à la consommation d'une centaine de foyers supplémentaires. Selon l'infrastructure locale, elles pourraient provoquer des pannes d'électricité. Les Pays-Bas veulent atteindre le chiffre de 1,7 million de bornes de recharge d'ici à 2030, ce qui signifie que 400 bornes de recharge devraient être installées chaque jour dans les prochaines années. Pour augmenter la capacité du réseau, il faudrait remplacer les câbles souterrains existants par des câbles plus épais, soit un investissement de plusieurs milliards d'euros.

Fin mai, nous avons appris qu'à partir de 2026, l'avantage fiscal lié aux voitures de société serait réservé aux véhicules électriques. À la suite des annonces du gouvernement fédéral, plusieurs experts ont exprimé leurs préoccupations quant à l'état du réseau électrique bruxellois. Qu'en est-il ? Un lien de corrélation existe-t-il entre la vitesse de déploiement des bornes en espace public et l'état du réseau bruxellois ?

D'après vos réponses à mes questions, depuis 2019, une telle hausse de la consommation d'électricité semble a priori facilement absorbable par le réseau bruxellois. Cependant, il faut, selon les experts, distinguer l'augmentation de la consommation annuelle d'électricité de la charge supplémentaire sur le réseau. Si un grand nombre de véhicules électriques devaient recharger leur batterie au même moment, la puissance nécessaire pour couvrir cette demande à un moment donné serait considérablement augmentée. Des investissements importants dans la numérisation des réseaux seront donc nécessaires pour inciter les propriétaires d'une voiture électrique à recharger au bon moment. C'est ce qu'on appelle la recharge intelligente. En

1155 *Dat gebeurt bij voorkeur wanneer het energieverbruik laag ligt of wanneer er veel hernieuwbare energie wordt geproduceerd. De auto's krijgen software die ervoor zorgt dat ze herladen wanneer er voldoende elektriciteit is.*

Welke gevolgen heeft de beslissing van de federale regering voor het Brusselse elektriciteitsnet? Kan het probleemloos die ontwikkeling aan?

Welke mogelijkheden bestudeert de regering om het herladen op gunstige momenten in te voeren? Hoever staat de digitalisering van het elektriciteitsnet in het gewest? Weet Leefmilieu Brussel in welke staat het zich bevindt? Wordt de elektriciteitsprijs fors opgetrokken voor wie tijdens momenten van piekverbruik herlaadt?

1157 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Het doel van de lage-emissiezones is een betere luchtkwaliteit. Ze moeten bovendien bijdragen aan de klimaatneutraliteit tegen 2050. Om dat te bereiken, viel de keuze op een omschakeling van het wagenpark naar elektrische voertuigen. Daarvoor moet er snel laadinfrastructuur komen.*

Tegen 2035 krijgt het Brussels Gewest 11.000 laadpalen. Volgens Leefmilieu Brussel telt het gewest nu 944 laadpunten. Om de doelstelling te halen, moeten er gemiddeld 700 laadpalen per jaar bij komen.

In een visietekst over de laadinfrastructuur voor elektrische wagens van 2020 staat dat die er in de eerste plaats moeten komen voor inwoners die niet over een privéparkeerplaats beschikken.

effet, tout dépendra de la puissance des chargeurs et du moment de la recharge.

Il sera donc primordial d'inciter les gens à recharger la nuit ou à d'autres moments favorables, par exemple lorsque la production d'énergie renouvelable est plus forte. Mais pour cela, il faut accélérer la numérisation des réseaux afin d'inciter les automobilistes à charger leur véhicule quand la demande d'électricité est faible.

Dans le futur, les voitures électriques devront se "recharger intelligemment", car nous n'aurons pas en permanence une quantité d'électricité suffisante. Les voitures seront équipées d'un logiciel pour recharger lorsque l'offre est abondante.

Quel sera l'effet de la décision du gouvernement fédéral d'accorder uniquement un avantage fiscal aux voitures de société électriques sur la Région bruxelloise et plus précisément sur son réseau ? Le réseau bruxellois peut-il accueillir sans problème le développement de l'"e-mobilité" ?

Quelles pistes le gouvernement bruxellois étudie-t-il pour mettre en place ce type de chargement "intelligent", qui privilégie les moments de moindre consommation ? Est-ce une mesure que vous préconisez également pour Bruxelles ? Où en est la numérisation du réseau bruxellois ? Bruxelles Environnement a-t-elle une connaissance détaillée de l'état du réseau électrique à Bruxelles ? À l'instar d'autres pays, envisage-t-on de rendre l'électricité deux fois plus chère durant les heures de pointe pour tous les chargements ?

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Le calendrier de la zone de basses émissions a été validé ce 24 juin 2021 et sera déployé de 2025 à 2035. Il s'agit évidemment d'améliorer la qualité de l'air et de participer à l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050.

Pour y parvenir, le choix a été fait d'électrifier les véhicules. Il convient donc de créer assez rapidement une infrastructure de recharge qui permettra à ceux qui le souhaitent de rouler avec un véhicule électrique.

D'ici à 2035, pas moins de 11.000 bornes publiques ou semi-publiques, avec deux points de recharge par borne, auront dû être installées en Région bruxelloise. Un article datant de la fin août, qui relaie votre interview de rentrée, indique que nous en sommes actuellement à 160 bornes publiques en Région bruxelloise. Selon les informations en ligne sur le site de Bruxelles Environnement, nous comptabilisons 944 points de recharge publics normaux, dont quelques bornes publiques de recharge rapide pour les véhicules électriques.

Il reste donc beaucoup à faire, d'autant que seul un quart des ménages de notre Région possède un emplacement de stationnement privé. L'on devrait dès lors en moyenne installer 700 bornes par an pour atteindre l'objectif de 11.000 bornes en 2035.

¹¹⁵⁹ *Hoeveel private en openbare laadpalen zijn er in Brussel?*

Bestaat er een kalender voor de installatie van laadpalen? Hoeveel aanvragen voor een installatie ontving charge.brussels in 2020 en 2021? In hoeveel gevallen zal het laadpunt eind 2021 geïnstalleerd zijn?

Vroeger duurde het zes maanden om een aanvraag af te handelen. Is die traagheid weggewerkt of wordt ze aangepakt?

In de nota staan drie fasen voor de installatie aan de openbare weg: op strategische plaatsen, vraaggestuurd en gegevensgestuurd. Bevinden we ons nog in de eerste fase?

Hoe komt het dat charge.brussels al twee jaar geen berichten meer publiceert op zijn Twitteraccount?

Hoever staat uw overleg met ondernemingen en hypermarkten over de installatie van semiopenbare laadpalen?

Hoe verlopen de besprekingen met de andere gewesten over de installaties op hun grondgebied?

De gemeente Sint-Pieters-Woluwe start een proefproject waarbij lantaarnpalen als laadpunt worden gebruikt. Kan dat tot een snelle toename van het aantal laadpunten leiden?

¹¹⁶¹ **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).- Wat zijn de voorwaarden in het contract met PitPoint? Welke verbintenissen moet PitPoint nog nakomen? Loopt het contract af? Zo ja, wordt het verlengd?*

Hoeveel laadpunten zijn geïnstalleerd sinds het begin van de regeerperiode? Hoeveel worden er tegen het einde ervan nog geïnstalleerd?

Je me permets à ce propos de citer la note "Vision sur le déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques" datant de juin 2020, qui précise que "le déploiement d'une infrastructure de bornes en voirie vise en priorité à rencontrer les besoins de rechargement des riverains qui n'ont pas accès à un emplacement de stationnement privé."

À quel nombre de bornes de recharge électrique privées, semi-publiques et publiques en sommes-nous aujourd'hui ? Combien de points de recharge électrique sont-ils exactement disponibles sur l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise ?

Un calendrier prévisionnel de déploiement des bornes de recharge existe-t-il ? Combien de demandes d'installation de bornes ont-elles été introduites auprès de charge.brussels en 2020 et 2021 ? Sur l'ensemble de ces demandes, combien seront-elles satisfaites d'ici la fin de l'année 2021 ?

Vous aviez parlé d'un délai de six mois entre le dépôt d'une demande et l'installation effective d'une borne. Ces problèmes de lenteur administrative sont-ils résolus ou en passe de l'être ?

La note de juin 2020 reprend trois phases de déploiement des bornes en voirie : dans les lieux stratégiques, orienté par la demande et orienté par les données. Sommes-nous toujours en phase 1 ?

Le compte Twitter charge.brussels a été ouvert en janvier 2019 et compte 70 abonnés. Le dernier tweet publié date de mars 2019. Pourquoi n'y trouve-t-on pas de publications depuis plus de deux ans ?

Je souhaiterais également vous interroger sur les perspectives d'installation de bornes semi-privées avec les entreprises et les hypermarchés. Je sais que vous aviez noué des contacts. Où en sommes-nous ?

De même, comment se déroulent les discussions avec les deux autres Régions autour du développement de bornes de recharge électrique sur leur territoire ?

Enfin, une expérience pilote menée à Woluwe-Saint-Pierre par son échevin de la mobilité est approuvée et encensée par Sibelga. Elle consiste à utiliser les réverbères comme bornes de recharge. Pensez-vous que cette expérience pourrait accélérer considérablement les possibilités de recharge en Région bruxelloise ?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je me joins aux questions de mes collègues. Concernant PitPoint, où en est ce contrat et quelles en sont les modalités ? Quels engagements PitPoint doit-il encore tenir ? Le contrat arrive-t-il à son terme ? Si oui, sera-t-il prolongé ?

Combien de bornes ont-elles été placées depuis le début de la législature et combien seront-elles installées d'ici son terme ?

De aanvraagprocedures zijn te omslachtig. Welke wijzigingen heeft Brussel Mobiliteit uitgevoerd om betere resultaten te verkrijgen?

Loopt er overleg met de gemeenten? Hoe stemt u de geweststrategie op die van de gemeenten af?

Voor snelladen is een net van 400 V nodig. Evolueert het Brusselse net om de installatie van laadpunten aan te kunnen?

Welke mogelijkheden onderzoekt u om de productie van laadmateriaal naar Brussel te halen? Overlegt u met de ministers van Economie en Werk over een dergelijk project?

¹¹⁶⁵ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Hoeveel snellaadpalen komen er in het gewest?*

¹¹⁶⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen, heeft het gewest 11.000 laadpunten nodig tegen 2035. Die moeten langs de weg komen, maar ook op parkings van bedrijven of supermarkten.*

De door PitPoint geïnstalleerde laadpalen zijn daar slechts een deel van. Het project loopt eind oktober af. Het legde een stevige, veelgebruikte basis. De opvolger, Chargyclick, zal volgend jaar laadpunten in de openbare ruimte installeren.

Uiteraard heeft Sibelga de gevolgen van het belastingvoordeel voor het elektriciteitsnet onderzocht. Het is van oordeel dat de vraag naar bijkomende elektriciteit tijdens de dag relatief gelijkmatig zal blijven.

Voorts bestudeert Sibelga het intelligente elektriciteitsnet, dat een intelligent beheer inhoudt van de vraag voor het herladen van voertuigen. Enerzijds hebben de vandaag geïnstalleerde laadpunten al intelligente functies. Anderzijds werken Sibelga en het gewest aan een beheersplatform waarmee de vraag kan worden gestuurd.

Outre la problématique liée à PitPoint, la Région fait face à diverses difficultés, notamment des procédures trop lourdes. Comment les choses ont-elles concrètement changé au sein de Bruxelles Mobilité pour atteindre de meilleurs résultats ? Quelles actions ont-elles été entreprises pour éviter désormais les problèmes rencontrés lors de l'installation des 100 premières bornes ?

Un dialogue est-il engagé avec les communes ? Êtes-vous au courant de ce qu'il s'y passe ? Comment articulez-vous la stratégie régionale aux différentes stratégies communales ?

Pour une recharge rapide, un réseau de 400 V est nécessaire. Comment le réseau évolue-t-il en Région bruxelloise pour soutenir la stratégie de déploiement de bornes ?

Quelles filières sont-elles explorées pour la production du matériel de recharge et la main-d'œuvre ? Je suis convaincu qu'elles devraient être européennes, voire belges, et même bruxelloises. Actuellement, nous nous fournissons sur d'autres continents. Or, nous devons installer des dizaines de milliers de bornes dans les années à venir. Il y a aussi, dans cette transition économique et sociale, un enjeu environnemental. Avez-vous des contacts avec vos collègues de l'économie et de l'emploi pour mettre un tel projet en route ?

M. Ibrahim Dönmez (PS).- M. De Beukelaer fait l'état des lieux du nombre de bornes de recharge sur la Région. Mais quel sera le quota de recharge rapide ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour répondre à la future demande de recharge de voitures électriques dans la Région, il a été évalué qu'il faudra 11.000 bornes de recharge accessibles au public d'ici à 2035. Celles-ci devront être installées en voirie ou hors voirie, dans les parkings d'entreprises, de supermarchés ou d'administrations ou les parkings publics.

À cet égard, le projet de bornes de recharge de type PitPoint ne représente qu'une partie, certes importante, du réseau. Le projet pilote qui avait été mis en place avec PitPoint prendra fin en octobre. Ce projet nous a permis d'installer un réseau de base solide et très utilisé. C'est le projet Chargyclick, coordonné par Sibelga, qui prendra le relais et permettra le déploiement de nouvelles bornes de recharge dans l'espace public l'année prochaine.

L'impact de l'avantage fiscal accordé aux voitures de société électriques sur le réseau d'électricité bruxellois a bien entendu fait partie de l'analyse de risques de Sibelga. Elle évalue que la demande d'électricité supplémentaire due aux voitures de société sera relativement lisse au cours de la journée, car de nombreux employés bénéficiaires de ces véhicules les rechargeront plutôt en journée en Région de Bruxelles-Capitale, donc sur leur lieu de travail. Les employés domiciliés hors de Bruxelles rechargeront leur voiture chez eux en soirée et la nuit. Seuls les employés domiciliés à Bruxelles le feront en soirée sur le réseau bruxellois.

¹¹⁶⁹ *De technologische evolutie moet echter met een gedragswijziging inzake het herladen gepaard gaan. Leefmilieu Brussel is al gestart met de bewustmaking daarrond.*

Een eventuele prijsverhoging voor wie tijdens momenten van piekverbruik laadt, valt onder de bevoegdheid van Leefmilieu Brussel, Sibelga of Brugel. In een vrije markt is het in principe de vraag die de prijs bepaalt. Is de vraag hoog, dan stijgt de prijs.

Het contract voor openbare dienstverlening met PitPoint loopt af. Daarnaast is het tempo waartegen laadpunten worden geïnstalleerd, fors toegenomen. De moeilijkheden die zich nog voordoen, hebben te maken met de tijd die de gemeenten nodig hebben om vergunningen te geven. In de best presterende gemeenten duurt dat twee tot drie maanden. Ik wil ervoor zorgen dat de procedure minder omslachtig en geautomatiseerd wordt.

Op 20 september 2021 had charge.brussels 184 laadpalen, goed voor 368 laadpunten, geïnstalleerd. Van de door burgers ingediende aanvragen heeft tot nu toe 30% tot een installatie geleid. Dat aandeel zal de komende maanden sterk toenemen. Het doel van 200 tot 250 laadpalen dat in de concessie van PitPoint werd vastgelegd, wordt eind 2021 bereikt.

Brusselaars kunnen op de website charge.brussels, die sinds de start van het project toegankelijk is, een aanvraag indienen. Volgens de website van Leefmilieu Brussel telt het gewest 944 laadpunten.

Pour ce qui concerne la numérisation du réseau bruxellois, le concept de réseau électrique intelligent est étudié par le gestionnaire de réseau Sibelga. Il consiste à gérer de manière intelligente la demande liée à la recharge des véhicules électriques. D'une part, les bornes installées aujourd'hui ont déjà des fonctionnalités intelligentes, ce qui permet de se préparer aux évolutions futures. D'autre part, Sibelga et la Région de Bruxelles-Capitale, par le biais de Bruxelles Environnement, de Bruxelles Mobilité et du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise, travaillent à l'élaboration d'une plate-forme de gestion permettant de contrôler la demande. En effet, il sera possible, par le biais de ce genre d'outil, de faire diminuer les puissances demandées en cas de pénurie ou de pic de la demande sur le réseau.

Ces évolutions technologiques devront malgré tout s'accompagner de changements de comportement quant à la recharge de ces nouveaux types de motorisation.

Bruxelles Environnement a déjà commencé la sensibilisation à ce sujet, notamment par l'intermédiaire de son site internet qui reprend de nombreuses informations sur la stratégie relative aux bornes, la disponibilité des recharges, etc. Je précise que cette réponse a été coordonnée avec le ministre M. Maron, car ce sont des compétences partagées.

La réflexion sur la possibilité de rendre l'énergie deux fois plus chère durant les heures de pointe pour tous les chargements relève des compétences de Bruxelles Environnement, Sibelga ou encore Brugel. A priori, sur un marché dérégularisé tel que le nôtre, c'est l'offre et la demande qui déterminent les prix. Si la demande est trop forte à un moment donné, le prix devrait nécessairement augmenter. Un débat spécifique avec Brugel et le ministre de tutelle serait nécessaire pour pouvoir donner plus de détails sur le prix de l'électricité.

Le contrat de concession de service public avec PitPoint, devenu TotalEnergies, arrive à son terme. En outre, le rythme de déploiement des bornes avec les communes bruxelloises qui coopèrent s'est largement accéléré ces derniers mois. Les difficultés proviennent essentiellement du temps nécessaire à certaines communes pour délivrer les autorisations de voirie sur leur territoire. Avec les communes les plus performantes en la matière, un délai maximum de deux ou trois mois est constaté entre la proposition de création d'une borne par le concessionnaire et la réalisation de celle-ci. La procédure est lourde ; or, nous voulons faire en sorte qu'elle soit minimale et plus automatisée.

À la date du 20 septembre, 184 bornes, soit 368 points de recharge, ont été installées dans le cadre de la concession charge.brussels. À l'heure actuelle, près de 30 % des demandes valides introduites par des citoyens propriétaires de véhicules électriques ont déjà amené à l'installation de bornes. Cette proportion augmentera encore sensiblement dans les prochains mois. L'objectif de 200 à 250 bornes installées dans le cadre de la concession avec PitPoint sera atteint d'ici à la fin d'année.

¹¹⁷¹ *De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van mijn kabinet, dat van minister Maron en de administraties. De administratieve vereenvoudiging moet een kortere procedure tussen aanvraag en installatie opleveren.*

Wie een elektrische wagen koopt, maar thuis geen laadmogelijkheid heeft, kan aan charge.brussels vragen om een laadpaal te installeren. Dat moet binnen een zo kort mogelijke termijn gebeuren.

Het gewest stimuleert de gemeenten niet om zelf opdrachten uit te schrijven. Sibelga heeft ze wel gecontacteerd om de installatieplaatsen goed te keuren. De gemeenten willen de bestaande systemen gebruiken, maar de overdracht van het contract met PitPoint aan Chargyclick roept vragen op.

De verschillende systemen moeten met elkaar verenigbaar zijn, ongeacht de energieleverancier. Sibelga staat in voor de modernisering van het netwerk en de toewijzing van de kosten.

¹¹⁷³ *Ik wil de doeltreffendste dienstverlening voor de laagste prijs. Daartoe vergelijk ik de verschillende spelers.*

De termijn die verstrijkt tussen de aanvraag en de installatie is afhankelijk van hoelang de vergunning op zich laat wachten. Normaal is dat twee tot drie maanden.

Over de productie van laadinfrastructuur heb ik overlegd met hub.brussels. Er moeten echter meerdere diensten bij betrokken worden. In het kader van Be Circular is een samenwerking met Brussel Economie en Werkgelegenheid mogelijk.

Leefmilieu Brussel staat in voor de installatie van laadpalen en werkt daarvoor samen met bedrijven en supermarkten. Dergelijke installaties zijn nodig om te veel laadpunten in de openbare ruimte te vermijden. Het gewest zal obstakels voor

Le site internet charge.brussels est disponible depuis le début du projet ; les citoyens peuvent introduire leur demande par l'intermédiaire de cette plate-forme. Selon un inventaire publié par Bruxelles Environnement, on ne compte pas moins de 944 points de recharge à Bruxelles, y compris ceux présents dans les espaces semi-publics tels que les parkings de supermarchés et de bureaux. La liste est disponible sur le site internet de Bruxelles Environnement.

Le groupe de travail est constitué de représentants des cabinets de M. Alain Maron et moi-même et des différentes administrations, afin d'assurer le suivi du projet et de ses ambitions. La simplification administrative doit permettre une procédure réduisant le plus possible le délai entre la demande d'une borne de recharge et sa livraison.

Avec PitPoint, nous avons créé un réseau de base, dont l'objectif est de créer 100 bornes de recharge de base. Un acheteur de voiture électrique ne disposant ni d'un garage ni d'une possibilité de recharge à domicile peut demander à charge.brussels d'installer une borne. Entre la demande et l'installation, le délai doit être le plus bref possible. C'est pour cette raison qu'il faut travailler à la simplification administrative.

La Région n'incite pas les communes à lancer leurs propres marchés. Celles-ci ont toutefois été contactées par Sibelga afin de valider un certain nombre de nouveaux emplacements dans le cadre du projet Chargyclick, le déploiement de bornes prévu en 2022. L'idée n'est donc pas que chaque commune ait son propre système, elles n'en sont d'ailleurs pas demandeuses. Elles cherchent à pouvoir utiliser les systèmes existants, mais la reprise du contrat existant avec PitPoint par Chargyclick soulève des questions.

Je vous confirme que les lots octroyés aux nouveaux opérateurs doivent garantir l'interopérabilité des installations, indépendamment du fournisseur d'énergie. C'est à Sibelga de répondre aux questions relatives aux mesures mises en œuvre pour accélérer la modernisation du réseau et à l'affectation des coûts. L'important est de rendre toutes les bornes facilement utilisables.

Notre stratégie régionale vise à obtenir le service le plus efficace possible au moindre coût pour les Bruxellois en mettant en concurrence les acteurs du marché, par le lancement d'un cahier des charges en vue de trouver un concessionnaire.

Le délai entre la demande de borne et son installation dépend fortement du temps que prend la commune ou la Région pour délivrer l'autorisation de voirie. Au niveau des voiries régionales et dans les communes les plus réactives, ce délai ne dépasse normalement pas deux à trois mois, ce qui est déjà plus acceptable, bien que nous ambitionnions de le réduire.

Concernant la création de filières de production à Bruxelles, les premiers contacts ont été pris avec hub.brussels, mais différentes administrations sont concernées. Dans le cadre du plan Be

de installatie wegwerken en de eigenaars van de parkings ondersteunen.

Er is regelmatig overleg met de andere gewesten.

Mijnheer Dönmez, als u uw vraag over het aantal snellaadpalen schriftelijk stelt, kan ik u een antwoord bezorgen. Snellaadpalen zijn bestemd voor kort gebruik, bijvoorbeeld voor klanten van een supermarkt. Privé of langs de straat zijn punten met een langere laadtijd een mogelijkheid. Ik streef naar een gemengd aanbod.

Circular, notamment, nous pouvons cependant collaborer avec Bruxelles Économie et emploi.

L'installation de bornes semi-privées en collaboration avec les entreprises et les hypermarchés est gérée par Bruxelles Environnement. Il s'agit d'un élément essentiel pour éviter un trop grand nombre de bornes dans l'espace public. Un plan de déploiement est en cours de rédaction et devrait être disponible vers la fin de l'année. L'accent y sera notamment mis sur les actions les plus efficaces pour utiliser les parkings existants comme sites de recharge de véhicules électriques. Le rôle de la Région va surtout consister à lever les obstacles à ce type de déploiement et aider les propriétaires de ces lieux à y installer des infrastructures de recharge.

En ce qui concerne les politiques des autres Régions en la matière, nos administrations ont des contacts réguliers avec leurs homologues, en particulier avec ceux de la Région flamande qui semblent plus avancés dans leur réflexion.

M. Dönmez, je n'ai pas de réponse précise sur le nombre exact de bornes rapides, semi-rapides et non rapides, mais je vous invite à poser une question écrite. Je peux par contre apporter des précisions sur la stratégie sous-jacente : les bornes rapides sont destinées aux passages brefs, pour les clients d'un supermarché, par exemple. Par contre, à domicile et dans la rue, une borne semi-rapide ou nécessitant 8 heures pour une recharge complète est une solution envisageable. Nous recherchons donc un marché mixte, selon le lieu d'installation.

¹¹⁷⁵ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *U moet ervoor zorgen dat er alternatieven zijn voor het thuis laden, want dat is niet altijd even eenvoudig.*

Uw antwoorden op de vragen over intelligent laden zijn onduidelijk. Ik vrees bovendien dat u te weinig anticipeert op problemen, waaronder de kans dat het elektriciteitsnet het laat afweten als te veel wagens tegelijkertijd worden opgeladen of de ongelijke spreiding tussen gewone laadpalen en snellaadpalen.

Bovendien wil de Europese Commissie verplichten om laadpalen met een bepaald vermogen te installeren. Bent u van plan om de Europese doelstellingen toe te passen en uw strategie daaraan aan te passen?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Pour reprendre l'exemple des Pays-Bas, le chargement à domicile est devenu compliqué pour les riverains. C'est dès lors le semi-public qui a pris le relais. Cela doit être un point d'attention dans votre développement à Bruxelles. Les Pays-Bas comptent 75.000 bornes, il y a une forte demande. Ici, à Bruxelles, nous sommes encore loin du compte, et cela inquiète mon groupe. Vos réponses quant au chargement intelligent ne sont pas claires, et nous pouvons en tout cas craindre un manque d'anticipation.

D'autres choses m'inquiètent également : la lenteur du déploiement ; la capacité du réseau à absorber le chargement de tous les véhicules ; la capacité à respecter les délais impartis - même si une simplification administrative a été mise en œuvre ; la répartition des bornes de recharge lente et de recharge rapide ; l'absence de solution en cas de véhicule ventouse qui serait garé sur l'emplacement de recharge ; le fonctionnement effectif de ces bornes, etc.

Il faut anticiper et agir avant qu'il ne soit trop tard. De plus, vous n'êtes pas sans savoir que dans le cadre du paquet législatif "Ajustement à l'objectif 55" de la Commission européenne, il est prévu de mettre en place certaines puissances de borne.

La Région soutiendra-t-elle les propositions de la Commission européenne telles quelles ? Ces objectifs européens seront-ils traduits au niveau régional bruxellois ? La Région bruxelloise

1177 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *U moet inzetten op de semiopenbare laadpalen. Het is een goede zaak dat er overleg loopt met ondernemingen en supermarkten. Daarnaast is het geruststellend dat de ingediende aanvragen tegen eind 2021 afgehandeld worden.*

Ik zou graag weten welke gemeenten snel vergunningen verlenen. Ik kan u die vraag schriftelijk stellen.

Ik begrijp dat charge.brussels via de website communiceert en niet via Twitter. Het is wel jammer dat hun Twitteraccount nog bestaat.

De uitdaging is groot, maar u bent enthousiast en proactief. Eind 2021 kom ik hierop terug om een balans op te maken.

1179 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ik zal mijn vraag over snellaadpalen schriftelijk stellen.*

Ook over de tarieven moet eens grondig worden nagedacht. Benzine kost voor iedereen evenveel. Het zou ontoelaatbaar zijn dat er een ongelijke toegang tot energie ontstaat, omdat er geen wettelijk kader is voor de prijzen aan de openbare laadpalen. Ik kom hier nog op terug.

1181 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Mevrouw Czekalski, ik kan u het bestek bezorgen zodra het beschikbaar is. Voorts lijkt het mij aangewezen om in verband met cijfergegevens schriftelijke vragen in te dienen. Die kunt u ook richten aan minister Maron, die eveneens bij het dossier betrokken is.*

Ik zal de strategie aanpassen als dat nodig blijkt. Dat is overigens de bestaansreden van de werkgroep. Het belangrijkste is dat we vooruitgang boeken. In de samenwerking met PitPoint

va-t-elle revoir sa stratégie relative aux bornes, établie à l'horizon 2035 ?

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je rejoins ma collègue sur le fait que le semi-public devra être exploité au maximum. Vous nous avez rassurés en rapportant les propos de votre collègue, selon lesquels, fin 2021, nous aurons avancé dans le dialogue avec les entreprises, les hypermarchés, etc. Vous nous avez également rassurés sur les objectifs fixés pour fin 2021 et les demandes introduites auparavant qui pourront connaître un aboutissement.

Par rapport à la durée des permis, un point crucial dans l'accélération du déploiement des parcs pour les voiries communales, Mme Czekalski et moi-même souhaiterions savoir quelles communes sont les bons élèves. Nous pourrions vous interroger sur ce point en question écrite pour éventuellement stimuler l'accélération de cette procédure et la simplification administrative dans nos communes.

J'ai bien entendu que la communication passait par le site charge.brussels et non le compte Twitter. Je trouve cependant dommage que le compte reste visible alors qu'il est inactif.

Les défis à relever sont considérables. Mes collègues et moi-même avons notamment évoqué le nombre de bornes, la capacité électrique à Bruxelles, le mode de chargement... Comme vous êtes une ministre proactive et enthousiaste, nous reviendrons vers vous fin 2021 pour faire le point sur cet important dossier.

Je vous remercie déjà pour l'énergie déployée pour munir la Région bruxelloise de bornes électriques.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Votre réponse était très complète. Comme vous le suggérez, je vous adresserai une question écrite concernant les quotas et objectifs en matière de bornes de recharge rapide et semi-rapide.

La question de la tarification mériterait aussi d'être approfondie. Aujourd'hui, tout le monde a accès à un carburant au même prix. Il serait inadmissible qu'apparaissent des inégalités d'accès à l'énergie pour le transport entre les citoyens. Certains pourront recharger leur véhicule à la maison, mais d'autres, qui n'ont pas la possibilité d'avoir un garage, surtout dans les quartiers hyper denses, seront contraints d'aller le recharger en voirie. Sans régulation et encadrement des prix, les recharges risquent de se faire à un prix exorbitant. Je reviendrai sur ces deux points à la fin de l'année. Ce dossier mérite toute notre attention.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Mme Czekalski demande s'il est possible d'obtenir le cahier des charges en annexe du compte rendu. Je ne vois pas d'inconvénient à le transmettre si des éléments sont disponibles. De nombreuses données sont demandées, notamment en ce qui concerne la répartition entre les communes. Je pense qu'il serait intéressant de travailler avec des questions écrites sur ces points. N'hésitez pas à poser également la question à M. Maron, qui accompagnera le projet à long terme. Nous essayons de répondre de manière coordonnée, mais M Maron est un interlocuteur très important

deden zich heel wat administratieve moeilijkheden voor. Met Chargyclick gaat een nieuwe fase over de lange termijn in.

- De incidenten zijn gesloten.

dans ce dossier en ce qui concerne les problématiques liées à l'énergie ou à l'accessibilité.

S'il faut adapter la stratégie, nous le ferons. C'est d'ailleurs la raison d'être du groupe de travail. Cette stratégie a été élaborée avec plusieurs partenaires pour faire en sorte qu'elle porte à la fois sur le court terme et le long terme, et qu'il y ait des objectifs dans l'espace public et hors de l'espace public. Le but principal est que le dossier avance. PitPoint a installé quelque dix-sept bornes. Bon nombre de difficultés dans le dossier étaient d'ordre administratif. Il est important de tirer le maximum de ce contrat. Maintenant qu'il touche à sa fin, nous entamons une nouvelle phase à long terme avec Chargyclick.

- Les incidents sont clos.

1187 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW MARIE NAGY**
1187 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de**
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1187 **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse**
Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie,
Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

1187 **betreffende "de luchtkwaliteit in de ondergrondse**
openbaarvervoersnetten".

1189 **Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- Al sinds oktober**
2019 stel ik geregeld vragen over de luchtkwaliteit in de
metro- en premetrostations, maar tot nu toe ben ik niets wijzer
geworden.

In uw beleidsverklaring beloofde u het meetnetwerk voor de luchtkwaliteit verder te verbeteren door het aantal meetpunten uit te breiden en informatie in realtime beschikbaar te stellen. Ook zou u elk samenwerkingsinitiatief tussen burgers en wetenschappers steunen dat gericht is op controle, bewustmaking en verspreiding van informatie over de luchtkwaliteit. Ook in het mobiliteitsbeleid staat een schonere lucht centraal.

Jammer genoeg blijven die beloften dode letter als het gaat over de luchtkwaliteit op het ondergrondse vervoersnet. Buitenlands onderzoek wijst nochtans uit dat daar tot tien keer meer fijne stofdeeltjes in de lucht zouden zitten, voornamelijk doordat er bij het remmen een grote dosis fijne deeltjes koper, zink en ijzer vrijkomt.

Het ene ondergrondse net is natuurlijk het andere niet. U legde uit dat de Parijse stations veel dieper onder de grond liggen en dat de metro's er uitgerust zijn met een ouder remsysteem.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME MARIE NAGY
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. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région
de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique,
de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie
participative,

concernant "la qualité de l'air au sein des réseaux
souterrains de transports en commun".

Mme Marie Nagy (DéFI).- Depuis octobre 2019, je n'ai de cesse de vous interroger, vous et votre homologue M. Maron, sur la qualité de l'air dans les stations de métro et les gares souterraines bruxelloises. Pourtant, à ce jour, je n'ai toujours pas reçu de réponses qui puissent se révéler rassurantes, à savoir informatives, quant à la qualité de l'air dans ces lieux. Alors je recommence et j'espère obtenir, cette fois, des réponses concrètes et des engagements de votre part en la matière.

En 2019, dans le cadre de l'accord de gouvernement, vous vous êtes engagés à "améliorer encore le réseau de mesure de la qualité de l'air en multipliant les points de mesure et en mettant l'information à disposition en temps réel", à "rénover et à étendre le réseau de stations de mesure de la qualité de l'air" et, enfin, à "appuyer toute initiative de collaboration entre les citoyens et le monde scientifique visant à vérifier, sensibiliser et diffuser les informations liées à la qualité de l'air à Bruxelles".

Par ailleurs, en matière de mobilité, le gouvernement s'est engagé à mener une politique de mobilité durable à la hauteur des défis liés à la qualité de l'air.

Malheureusement, nous ne pouvons que déplorer le manque d'actions concrètes visant à tenir ces engagements pour ce qui concerne la qualité de l'air dans le réseau bruxellois de transport souterrain. Pour rappel, de nombreuses grandes villes ont tiré la sonnette d'alarme sur le risque sanitaire encouru par les

¹¹⁹¹ *Er zijn nog altijd geen gegevens beschikbaar over de luchtkwaliteit op het Brusselse ondergrondse net. In 2011 zouden de MIVB en Leefmilieu Brussel het plan hebben opgevat om de stofdeeltjes in de metro te meten. De MIVB besloot er echter niet mee door te gaan en Leefmilieu Brussel heeft ook niet verder aangedrongen.*

In Parijs zet de openbaarvervoermaatschappij al sinds 2008 dagelijks gegevens over de luchtkwaliteit in de metrostations op haar website. Zelf verschanst u zich achter een Europese richtlijn die u verplicht om de kwaliteit van de buitenlucht te meten, maar niet die van de binnenlucht.

Beschikken alle Brusselse metrostellen over gesofisticeerde elektrische remmen? Zijn de treinen die gesloten stations (zoals Brussel-Centraal) aandoen, uitgerust met een modern remsysteem?

usagers et travailleurs des réseaux souterrains de transport, où l'air serait jusqu'à dix fois plus chargé en particules fines que l'air extérieur des grandes agglomérations. Cette piètre qualité de l'air souterrain résulte principalement du frottement mécanique des roues sur les rails au moment du freinage, qui libèrent alors des milliers de particules fines métalliques de cuivre, de zinc et de fer.

Entendons-nous bien, tous les réseaux souterrains de transport ne se ressemblent pas. À Paris, par exemple, où le problème est pris très au sérieux, les réseaux souterrains sont bien plus profonds et les rames de métro disposent de systèmes de freinage moins sophistiqués qu'à Bruxelles. C'est en tout cas ce que vous affirmiez dans une de vos réponses.

Dès lors, il semblerait qu'à Bruxelles, le risque soit moindre et nous pouvons nous en réjouir. De fait, nous n'en savons rien puisqu'à ce jour, nous ne disposons d'aucune information sur la qualité de l'air au sein des réseaux souterrains de transport bruxellois.

Vous expliquiez pourtant qu'en 2011, des contacts avaient été pris entre la STIB et Bruxelles Environnement afin de définir un protocole permettant de qualifier et de quantifier la présence et la composition des particules fines dans les stations de métro. La STIB aurait finalement décidé de ne pas donner suite. Bruxelles Environnement n'aurait pas insisté puisque depuis lors, aucune mesure n'a été mise en place. Pourtant, ce gouvernement s'est engagé à multiplier les dispositifs de mesure de la qualité de l'air, a fortiori dans les endroits ciblés comme potentiellement sensibles.

À Paris, depuis 2008, la Régie autonome des transports parisiens publie quotidiennement les mesures de la qualité de l'air de ses stations de métro, sur son site, accessible à l'ensemble des usagers. C'est là un devoir de transparence auquel il est essentiel de se plier.

De manière assez surprenante, vu que nous appliquons ici le principe de précaution, vous vous retranchez derrière une directive européenne qui vous oblige à mesurer la qualité de l'air à l'extérieur, mais pas à l'intérieur. Je vous rappelle que notre gouvernement s'inscrit complètement dans le principe de précaution et qu'il n'est pas respecté dans le cas présent.

L'ensemble de la flotte des métros est-elle équipée de systèmes de freinage électrique et sophistiqué ? Dans la négative, quelle est la part de métros qui n'en disposent pas en Région bruxelloise ?

Les trains qui circulent en Région bruxelloise, notamment dans des gares fermées telles que la gare Centrale, disposent-ils de systèmes de freinage permettant de limiter les frottements et la création de particules fines métalliques ?

¹¹⁹³ *In oktober 2019 verzekerde u ons dat er over de kwestie overlegd zou worden tussen de kabinetten Leefmilieu en Mobiliteit. Is dat ook gebeurd?*

Hebt u contact opgenomen met de MIVB? Is het meetprotocol dat Leefmilieu Brussel in 2011 had voorgesteld, opnieuw opgepikt?

Hebt u overlegd met de NMBS over de luchtkwaliteit in gesloten treinstations, zoals Brussel-Centraal?

Werkt Leefmilieu Brussel aan een vergelijkende studie over technieken die kunnen helpen om het aantal fijne metaaldeeltjes in de lucht te beperken?

¹¹⁹⁵ **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Uiteraard willen we dat zoveel mogelijk mensen het openbaar vervoer nemen. Daarom is het zo belangrijk dat ze comfortabel en gezond kunnen reizen.*

Waarom wordt de binnenlucht in de ondergrondse stations niet gemeten en worden die cijfers niet gepubliceerd?

Wordt voor de ventilatie van de ondergrondse stations wel degelijk niet-vervuilde lucht gebruikt? Met welk type ventilatiesysteem worden de nieuwe metrostations uitgerust?

¹¹⁹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Alle metrostellen van de MIVB zijn uitgerust met elektrische remmen, waardoor de lucht in de Brusselse metro veel schoner is dan in andere steden, zoals Parijs.*

De MIVB meet wel degelijk de luchtkwaliteit en toetst die aan de wettelijke normen ter bescherming van haar personeel, dat veel meer tijd in de stations doorbrengt dan de reizigers.

Alle mogelijke vormen van stof worden gemeten. De resultaten liggen stevast meer dan tien keer lager dan de

En octobre 2019, vous nous assuriez que des contacts seraient établis avec les cabinets de l'environnement et de la mobilité pour aborder cette question. Ces contacts ont-ils été pris ? Si oui, qu'en est-il ressorti ?

Êtes-vous entrée en contact avec les responsables de la STIB pour aborder cette question ? Dans l'affirmative, avec quels résultats ? Le protocole de mesure proposé par Bruxelles Environnement en 2011 a-t-il pu être réactivé ?

Avez-vous consulté les responsables de la SNCB au sujet de la qualité de l'air sur les quais de gares fermées, comme à la gare Centrale ? Si oui, qu'en ressort-il ?

Une étude comparative est-elle en cours à Bruxelles Environnement afin de faire le point sur l'ensemble des techniques et technologies permettant de capter les particules fines métalliques ou d'en limiter la production ?

Ce sont des questions un peu techniques, mais nous avons besoin d'informations transparentes sur la qualité de l'air dans les stations de métro et les gares souterraines bruxelloises.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je voudrais d'abord remercier notre collègue d'aborder à nouveau ce sujet aussi important. Je la rejoins sur le fait que nous n'avons pas encore reçu de réponse très claire.

Nous souhaitons évidemment qu'un maximum de personnes prennent les transports en commun. Il faut donc assurer leur confort et protéger leur santé dans les stations souterraines. La question de la pollution de l'air est importante, c'est pourquoi je suis également favorable à la mesure de la qualité de l'air et à la publication de ces données pour assurer la transparence. Pourquoi cette campagne n'a-t-elle pas été menée ? Les données seront-elles publiées ?

Concernant la ventilation des stations souterraines, les prises d'air sont-elles bien effectuées à des endroits non pollués et non au niveau du sol, en voirie, ce qui impliquerait le prélèvement de gaz d'échappement ?

Quelles mesures particulières sont-elles mises en œuvre pour la construction de nouvelles stations de métro, pour assurer une ventilation correcte et éviter cette pollution ? Où les prises d'air y seront-elles effectuées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La grande différence avec Paris est le système que nous utilisons, et c'est une bonne nouvelle : toute la flotte de métros de la STIB est équipée d'un système de freinage électrique. Ce système évite la production de poussières par abrasion des semelles de frein sur les disques à pleine vitesse et permet d'obtenir un air nettement plus sain dans notre métro que dans d'autres villes. Les enjeux auxquels Paris est confronté sur ce plan sont d'un autre ordre.

En ce qui concerne les études sur la qualité de l'air, la STIB réalise bel et bien de telles mesures, basées sur le référentiel légal

maximumnormen. Ook zwarte koolstof wordt gemeten, maar aangezien de metro's geen verbrandingsmotor hebben, liggen de resultaten daar zelfs meer dan duizend keer lager dan het vastgestelde maximum.

Het valt dus mee met de fijne metaaldeeltjes in de ondergrondse metrostations. Toch neemt de MIVB bijkomende voorzorgsmaatregelen, door bijvoorbeeld te bewerkstelligen dat er zo weinig mogelijk ijzervijzel vrijkomt bij het contact tussen rails en wielen.

de l'arrêté royal de 2011 modifié pour la dernière fois en 2014. Ce référentiel est établi pour la protection du personnel, non pas parce qu'il est plus important que les voyageurs, mais parce que les conducteurs et le personnel de station passent beaucoup plus de temps dans les stations et sont potentiellement plus exposés.

Les mesures portent sur l'ensemble des poussières et ont toujours donné des résultats plus de dix fois inférieurs aux normes maximales spécifiées. Le carbone noir fait également l'objet d'une analyse spécifique, mais les résultats sont bien évidemment particulièrement bas, le métro n'utilisant pas des moteurs thermiques, mais des moteurs et du chauffage électriques. Sur ce critère, les résultats sont plus de mille fois inférieurs aux maxima fixés.

Vu ces résultats, nous pouvons considérer que la production de particules fines métalliques est plutôt limitée dans le métro bruxellois. La STIB prend toutefois des mesures préventives et consent de grands efforts pour réduire l'usure des roues et des rails, en assurant que le contact entre le rail et la roue se limite à un point unique pour éviter de produire de la limaille de fer par frottement entre les points de contact parasites. Les résultats atteints par la STIB à ce niveau sont particulièrement bons et constituent une référence qu'elle s'efforce d'encore améliorer.

Tous les efforts de la STIB visent à éviter la production de poussières métalliques dans les gares, afin d'assurer un air de meilleure qualité aux voyageurs, mais surtout au personnel qui y passe beaucoup plus de temps. Elle fait également en sorte d'en assurer un suivi régulier.

Mme Marie Nagy (DéFI).- J'entends que nous progressons. J'apprends que la STIB mesure la qualité de l'air dans ses stations. C'est un élément important.

L'idée reste cependant de rendre ces mesures publiques et accessibles. Vous nous avez donné des ordres de grandeur, mais pas les mesures précises. J'aimerais que nous puissions prendre connaissance des résultats, d'autant plus que le principe de transparence et d'information ne fait plus débat et qu'il est même inscrit dans l'accord de majorité. La Régie autonome des transports parisiens publie les résultats des mesures, ce qui est un bon indice. Je demande à la ministre de procéder de la même manière.

Qu'en est-il des contacts avec Bruxelles Environnement ? En tant qu'opérateur régional de la qualité de l'air, a-t-elle discuté de ce protocole d'accord avec la STIB ? L'idée est-elle abandonnée ?

Qu'en est-il des gares souterraines bruxelloises qui sont également exploitées par la SNCB ? Les questions que Mme Parmentier a ajoutées au dossier sont extrêmement intéressantes. En effet, les prises d'air sont souvent effectuées au niveau du sol, donc près de la circulation automobile.

Puisque vous mesurez la qualité de l'air, il serait opportun de publier les résultats. Par exemple, comme pour la campagne CurieuzenAir en cours, je trouverais juste que les mesures de la

1199

¹²⁰¹ **Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *Het zou goed zijn om de meetresultaten openbaar te maken, zoals dat in Parijs gebeurt. De meetresultaten zouden in elk metrostation moeten uithangen of zouden op z'n minst op de website van de MIVB moeten worden gepubliceerd.*

Heeft Leefmilieu Brussel het meetprotocol dat het in 2011 voorstelde, opnieuw met de MIVB besproken?

Wat met de ondergrondse stations die samen met de NMBS worden beheerd? Mevrouw Parmentier stelde daar bijzonder interessante vragen over.

1203 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *De meetresultaten publiceren, is een kwestie van transparantie.*

Over de ventilatie in de bestaande en toekomstige stations zal ik een nieuwe vraag indienen.

1205 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB voert ad-hocmetingen uit in het kader van preventie en bescherming op het werk. Ik zal u de resultaten schriftelijk bezorgen.*

1207 **Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *Brussel telt drieduizend bovengrondse meetpunten. Waarom installeert u er geen in de metro- en treinstations?*

- Het incident is gesloten.

2105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

2105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2105 **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

2105 **betreffende "de vergroening van de daken van de bushokjes".**

qualité de l'air soient indiquées dans chaque station de métro, ou à tout le moins publiées sur le site de la STIB. Cette demande peut-elle être entendue dans le cadre du principe de transparence et d'information et dans celui de la coconstruction de notre vivre-ensemble en tant qu'usagers des transports en commun ?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je remercie la ministre de nous avoir rassurés quant à la pollution liée au freinage. Je me joins à la demande que ces mesures soient publiées lorsqu'elles seront disponibles. C'est une question de transparence. On pourra ainsi rassurer le public qui s'inquiète de la qualité de l'air dans les stations de métro.

Je comprends que vous n'avez pas pu répondre aux questions que j'ai posées inopinément. Je poserai une nouvelle question plus spécifique sur la prise d'air et l'aération dans les stations existantes et dans les futures stations.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je précise que les réponses sur le partenariat avec Bruxelles Environnement ont été rédigées en commun avec M. Maron.

Les mesures ne sont pas prises en continu, à la différence des points de mesure de la qualité de l'air en surface. À la STIB, elles sont réalisées de manière ponctuelle dans le cadre de la prévention et la protection au travail. Je peux vous fournir par écrit les détails des mesures antérieures.

Mme Marie Nagy (DéFI).- J'espère que nous pourrions consulter les données dont dispose la STIB.

Je ne comprends pas pourquoi vous n'installez pas de dispositifs de mesure dans l'ensemble des stations de métro et des gares bruxelloises, alors qu'il y a 3.000 points de mesure de la qualité de l'air en surface. Certes, il n'existe pas de prescription européenne en la matière, mais cela me paraît élémentaire, d'autant plus pour l'environnementaliste que vous êtes, soucieuse de la santé et de la qualité de l'air, et au vu de votre déclaration de politique régionale.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la verdurisation des toits des abribus".

2107 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *JCDecaux en Clear Channel hebben 1.560 bushokjes in de negentien Brusselse gemeenten. Ze staan er in de eerste plaats om wachtende reizigers te laten schuilen, maar ze zouden ook een nuttige ecologische functie kunnen krijgen.*

De Britse stad Leicester heeft bijvoorbeeld een overeenkomst met Clear Channel om 479 bushokjes van een groendak te voorzien. Ze maken deel uit van de Bee Roads, straten en rotondes waarop wilde bloemen worden gezaaid om er een bijenparadijs van te maken. Utrecht vergroende op die manier eerder al 316 bushokjes. Zoiets moet in Brussel ook mogelijk zijn. Het draagt bij tot de biodiversiteit en de klimaatbestendigheid van de stad.

2109 *Bent u op de hoogte van de initiatieven in Leicester en Utrecht? Wat is uw standpunt over de vergroening van MIVB-bushokjes? Bent u van plan om overleg met de gemeenten te plegen?*

Waar ziet u mogelijkheden om bee roads aan te leggen? Hebt u zoiets al met JCDecaux en Clear Channel besproken?

2111 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het is een verleidelijk idee om de daken van bushokjes te vergroenen. Dat zou de bijen zeker ten goede komen.*

De MIVB is op de hoogte van de vergroening van de daken van bushokjes in het buitenland. Momenteel is zo'n vergroening hier

M. Marc Loewenstein (DéFI).- À ce jour, 1.560 abribus sont placés par les opérateurs JCDecaux et Clear Channel sur le territoire des dix-neuf communes bruxelloises. Certains sont du ressort des communes ou de la région, d'autres sont atypiques ou classés, mais tous apportent un toit aux usagers de la STIB dans l'attente de leur bus ou tram. S'il s'agit là de leur fonction première, certains pourraient toutefois être davantage exploités, notamment en remplissant une fonction écologique utile.

Dans ce cadre, il serait intéressant de s'inspirer des expériences étrangères. Ainsi, la ville britannique de Leicester a conclu avec Clear Channel un contrat sur dix ans pour la refonte de 479 abribus. Trente toits devaient être terminés cet été et le reste des abribus devraient être rénovés d'ici à la fin de l'année 2022. Les nouveaux arrêts de bus font partie du programme en cours de Leicester intitulé Bee Roads - "bee" pour "abeille" - qui a vu, à ce jour, plus de 5,5 kilomètres de routes et de ronds-points à travers la ville plantés de fleurs sauvages pour aider à faire de la ville un paradis pour les insectes pollinisateurs. Plusieurs villes européennes ont pris des initiatives similaires, dont Utrecht aux Pays-Bas, qui a verdurisé 316 abribus en 2019.

Malgré la diversité des opérateurs et gestionnaires des abribus à Bruxelles, nous devrions également être capables de développer ce type de dynamique. Créer des "bee bus stops", planter sur les toits d'une partie de nos abribus un mélange de fleurs sauvages pour attirer les insectes pollinisateurs et ajouter ainsi de la verdure en ville relève du bon sens écologique. Une telle initiative contribue à la biodiversité et à la résilience climatique. Elle permet également d'absorber l'eau de pluie et de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain en captant l'air pollué.

Avez-vous pris connaissance des initiatives prises à l'étranger, notamment à Leicester et Utrecht, et des avantages de la verdurisation des abribus mis en avant par leurs concepteurs ?

Quelle est votre position sur cette initiative de verduriser les abribus de la STIB ? Certes, la Région et la STIB n'ont pas la main sur l'ensemble des 1.560 abribus du réseau bruxellois, dont certains se situent d'ailleurs hors de Bruxelles ; certes, les communes ont leur mot à dire ; certes, il y a deux opérateurs désignés et les contrats sont en cours. Il n'en demeure pas moins qu'une telle initiative pourrait être projetée et développée, en concertation avec les communes et sur des itinéraires déterminés. Prévoyez-vous une telle concertation avec les communes ?

Avez-vous localisé des "bee roads", des parcours sur lesquels les toits des abribus seraient couverts de ce mélange de fleurs sauvages ?

Ce point a-t-il déjà été abordé avec JCDecaux et Clear Channel ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'idée de végétaliser les toits des abribus est en effet séduisante. Elle est particulièrement pertinente pour les pollinisateurs, qui bénéficieraient ainsi de plus de ressources alimentaires ponctuelles. Les observations existantes sur les toitures vertes de ce type, généralement

nog niet mogelijk omdat de Brusselse bushokjes er niet op zijn voorzien.

Er zijn echter wel degelijk plannen om de nieuwe gewestelijke bushokjes van groendaken te voorzien. Die zullen op termijn de oude vervangen. De aanbesteding zal echter nog een hele tijd in beslag nemen.

²¹¹³ *Zulke ingrepen maken de ontharding in de stad natuurlijk niet overbodig. Daarom heeft de MIVB al heel wat ondernomen om haar terreinen te vergroenen. Zo werd in 2020 op de Brelsite een biodiversiteitszone van 0,4 ha aangelegd.*

Op het terrein van de Marlyremise is een infiltratiezone met groentaluds aangelegd. Bovendien hebben de twee buswasinstallaties al een groendak. De derde buswash krijgt in 2023 zo'n dak. In een latere fase krijgt ook het hoofdgebouw een groendak.

Bij Delta, Demets, Haren, Brel en Marconi onderzoekt de MIVB de mogelijkheden om de biodiversiteit te stimuleren. De maatschappij is dus wel degelijk vertrouwd met het concept vergroening. Het gewest streeft bovendien naar 15% vergroening in elk nieuw project voor de heraanleg van de openbare ruimte en dat geldt ook voor de projecten van de MIVB.

²¹¹⁵ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Ik onthoud dat vergroening in de aanbestedingsvoorwaarden voor nieuwe*

couvertes de sedums, montrent leur intérêt certain pour les abeilles généralistes.

Les infrastructures de transport en voirie représentent une surface significative, de l'ordre de 17 %, où nous avons évidemment tout intérêt à promouvoir la nature. La gestion sans pesticides des trottoirs et des voies de tram, par exemple, constitue déjà un beau progrès en matière de réduction de la pollution chimique et d'augmentation locale de la flore.

La STIB a bien connaissance des initiatives prises à l'étranger pour verduriser les toits des abribus. Une telle végétalisation ne serait toutefois pas possible à l'heure actuelle, car les abris existants ne sont pas prévus pour cela. Pour ce faire, des adaptations doivent avoir lieu, alors que la plupart des abris sont anciens et seront remplacés une fois l'abri régional concrétisé.

Il est bien prévu d'intégrer le concept de toiture végétalisée dans le projet d'abri régional. Toutefois, les procédures de passation de marché prendront un certain du temps.

Ce dispositif ne remplacera évidemment pas les zones de pleine terre, nécessaires à la déminéralisation de la ville. C'est pour cette raison que la STIB a entrepris de nombreuses actions pour végétaliser les espaces dont elle dispose. En 2020, une zone de biodiversité d'une superficie d'environ 0,4 hectare a été aménagée sur le site Jacques Brel. Elle est entretenue par une entreprise de travail adapté, en gestion différenciée.

Dans le cadre du chantier de rénovation de l'Usine centrale à Anderlecht, la STIB prévoit la végétalisation du site le long du quai Fernand Demets.

Sur le site du dépôt STIB de Marly, une zone d'infiltration avec des berges végétalisées a été créée. De plus, les toits des deux zones de lavage des bus sont déjà végétalisés. Le toit de la troisième aire de lavage, qui sera aménagée en 2023, le sera aussi. Dans une deuxième phase, il est également prévu de végétaliser une partie de la toiture du bâtiment principal, sur une surface d'environ 4.000 m².

Sur les sites Delta, Demets, Haren, Jacques Brel et Marconi, la STIB dresse un inventaire de la végétalisation et explore des pistes d'amélioration pour favoriser la biodiversité lors du désherbage, de l'entretien des massifs, de la tonte, de la taille et de la gestion des espèces invasives.

En conclusion, la végétalisation est un concept bien connu et appliqué par la STIB dans nombre de ses nouveaux projets. Dans cette même optique, il est prévu d'intégrer la végétalisation des abris dans le cadre du projet d'abri régional, mais aussi dans les projets de réaménagement de l'espace public. Nous nous sommes en effet fixé l'objectif de verduriser au moins 15 % des nouveaux projets d'aménagement de l'espace public, et cela vaut également pour ceux de la STIB.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je note que la verdurisation figurera dans le futur cahier des charges des abribus. Pourriez-

bushokjes wordt opgenomen. Het is een werk van lange adem. Wanneer verlopen de huidige contracten?

vous nous préciser les échéances des contrats actuels ? Quand les renouvellements auront-ils lieu ?

Le délai de mise en œuvre d'une telle verdurisation est long. En effet, il faut rédiger de nouveaux cahiers des charges pour les marchés relatifs aux abribus. Quelle est l'échéance des conventions actuelles signées avec JCDecaux et Clear Channel ?

Quand le nouveau marché sera-t-il lancé ?

2115 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De huidige bushokjes kunnen geen groendak dragen. Het oude contract is verbroken en nu moeten we een nieuw sluiten. Als alles goed gaat, moeten we rekenen op twee jaar.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les abribus actuels ne peuvent pas soutenir de toiture verte. Étant donné que l'ancien marché a été cassé, un nouveau doit être lancé. Si tout va bien, il faudra compter un délai de deux ans pour que tout soit mis en place. Je ne suis pas encore en mesure de vous dire quand le nouveau marché sera lancé, mais nous y travaillons. La STIB doit y intégrer la verdurisation.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

2125 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

2125 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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,

2125 **betreffende "de verkeersveiligheidscijfers voor de eerste helft van 2021".**

concernant "les chiffres sur la sécurité routière au premier semestre 2021".

2127 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Uit de barometer van het Vias Institute voor het eerste semester van 2021 blijkt dat het aantal slachtoffers van ongevallen en gewonden bij de zwakke weggebruikers in stijgende lijn zit. De fietsers zijn het hardst getroffen: in die categorie vielen de eerste helft van dit jaar twee doden.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le baromètre de l'Institut Vias du premier semestre de 2021 a été publié ce 9 août. Si l'on compare les premiers semestres des années 2020 et 2021, une série de chiffres sont interpellants pour notre Région : le nombre total d'accidents corporels augmente de 5,9 %, passant de 1.481 à 1.568 ; le nombre total de victimes augmente de 3,6 %, passant de 1.734 à 1.796 ; le nombre total de blessés augmente de 3,9 %, passant de 1.724 à 1.792.

Heureusement, le nombre de tués sur place diminue de 60 % pendant ce premier semestre, passant de 10 à 4. On dénombre, pour ce même premier semestre 2021, 1.191 accidents corporels impliquant des voitures, contre 1.143 en 2020 ; 544 accidents corporels impliquant des cyclistes, contre 468 en 2020 ; 361 accidents corporels impliquant des piétons, contre 358 en 2020.

Au cours du premier semestre 2021, on compte 367 piétons blessés, soit 9 de plus qu'au premier semestre 2020 ; 1 mort, soit 3 décès de moins qu'en 2020 ; 539 cyclistes blessés, soit 80 de plus qu'au premier semestre 2020 ; 2 morts, contre aucun décès au premier semestre 2020 ; 451 automobilistes blessés, soit 95 de moins qu'au premier semestre 2020.

Qu'il s'agisse de cyclistes ou de piétons, le nombre de victimes d'accidents et de blessés parmi les usagers faibles augmente.

2129 *Het is natuurlijk verheugend nieuws dat de cijfers beter zijn dan die van voor 2020. Toch roept de stijging ten opzichte van vorig jaar vragen op. Ondertussen is er immers stad 30, wordt er veel meer getelewerkt door de coronacrisis en zijn er veel nieuwe fietspaden bijgekomen.*

Wat is uw reactie op de cijfers? Beschikt u over recentere cijfermateriaal, waaruit er andere conclusies te trekken zijn?

Ziet u significante verschillen tussen de verschillende politiezones? Zijn ongevalgevoelige zones hier vaker bij betrokken?

De barometer lijkt geen rekening te houden met lichamelijke ongevallen met steps, terwijl die toch deel uitmaken van het stadsverkeer. Is er hierover overleg aan de gang met het Vias Institute?

2131 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Globaal genomen is het aantal ongevallen met 15% verminderd ten opzichte van het gemiddelde van de periode 2016-2020. Bij de dodelijke slachtoffers ging het zelfs om een vermindering van 25%.*

Een vergelijking met het eerste semester van 2020 is moeilijker, omdat het aantal verplaatsingen in die periode zeer fel gedaald is. We kunnen dus moeilijk stellen dat het risico op ongevallen gedaald of gestegen is ten opzichte van vorig jaar. Dat het aantal gewonde fietsers is gestegen, vereist onze bijzondere aandacht. Wellicht heeft dat voornamelijk te maken met de sterke stijging van het aantal fietsers.

De politie publiceert om de drie maanden nieuwe cijfers. De cijfers voor de eerste negen maanden van 2021 zullen in de loop van november beschikbaar zijn.

Avec deux tués, ce sont les cyclistes qui paient le plus lourd tribut au cours de ce premier semestre 2021.

Il faut se réjouir que les chiffres soient meilleurs que ceux des années précédant 2020. Toutefois, dans le contexte actuel de ville 30, de télétravail dû à la pandémie de Covid-19 et de politique d'encouragement à la pratique du vélo - création de nouvelles pistes cyclables, campagnes visant à encourager différents modes de déplacement... -, ils soulèvent des interrogations.

Dans un article paru dans Bruzz à la veille de cette rentrée scolaire, vous déclarez que la ville 30 fonctionne et inspire Paris et Amsterdam, et dans vos interviews de rentrée, vous vous félicitez de l'amélioration de la sécurité routière.

Avez-vous pris connaissance de ces chiffres ? Comment y réagissez-vous ? Comment les interprétez-vous ?

Avez-vous à votre disposition des chiffres plus récents et mis à jour, qui permettent de tirer des conclusions différentes ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en faire part ?

Selon la méthodologie du baromètre Vias, chaque zone ou unité de police comptabilise les accidents corporels ayant eu lieu sur son territoire, quelle que soit la zone de police ayant constaté l'accident. Voyez-vous des différences significatives entre les différentes zones de police de notre Région ? Des zones à concentration d'accidents sont-elles plus concernées que d'autres ?

Le baromètre ne semble pas tenir compte des accidents corporels impliquant des trottinettes. Elles font pourtant bien partie de notre paysage urbain. Des discussions sont-elles en cours avec Vias à ce sujet ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comparés aux années précédentes, les chiffres sont positifs, avec une diminution globale de 15 % du nombre d'accidents par rapport à la moyenne de la période 2016-2020. Nous pouvons observer une différence plus marquée pour les accidents avec blessés graves ou morts, avec 65 cas au premier semestre de 2021 (4 morts sur le coup et 61 blessés graves), soit 25 % de moins par rapport à la moyenne de 88 (7 morts sur le coup et 81 blessés graves) sur la période 2016-2020. Même par rapport au premier semestre 2020, le nombre de blessés graves et de morts a diminué, puisque nous déplorons 10 morts et 70 blessés graves.

Cependant, au cours du premier semestre 2020, une très forte diminution du nombre de déplacements a été observée sur une bonne part de la période (mars et mai). Le télétravail obligatoire et des mesures comme le couvre-feu, encore en vigueur au cours des premiers mois de 2021, rendent donc la comparaison difficile.

Par conséquent, une comparaison avec le premier semestre de 2020 ne peut pas démontrer une augmentation ou une diminution du risque d'accident. Nous suivons de près le fait que le nombre de cyclistes blessés augmente, ce qui s'explique sans doute,

2133 *Er zijn inderdaad verschillen tussen de politiezones. Bijna de helft van de ongevallen gebeurt in de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene, die qua oppervlakte ook de grootste is en een aantal drukke verkeersaders omvat.*

Er is nog geen analyse van de ongevalgevoelige zones gemaakt op basis van de eerste gegevens van 2021. Dat zal in 2022 gebeuren.

Het Vias Institute neemt wel degelijk ongevallen met steps op in de globale cijfers. Ze worden bij de fietsongevallen gerekend. Gezien de populariteit van dat transportmiddel kan het inderdaad nuttig zijn om ze af te splitsen. Ik zal dat voorstellen.

Elke dode en elke zwaargewonde heeft een enorme impact. De cijfers tonen een verbetering van de verkeersveiligheid, wat wellicht verband houdt met de invoering van stad 30, net zoals dat het geval is in andere steden met die maatregel. Maar zolang er geen enkel verkeersslachtoffer meer te betreuren valt, moeten we doorzetten.

2135 *Er is nog veel werk aan de winkel en de regering wil vooruitgang boeken. Dankzij een aantal maatregelen kunnen we de verkeersveiligheid op onze wegen verbeteren.*

2137 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Een onderscheid tussen steps en fietsen lijkt me een goed idee, des te meer omdat gebruikers van steps, die die veelal huren, veel minder rijervaring hebben.*

De cijfers zouden ook opgesplitst kunnen worden naargelang het om privé- voertuigen gaat of om gehuurde deelvoertuigen. Op basis daarvan kunnen er eventueel aangepaste preventiemaatregelen worden genomen.

- Het incident is gesloten.

en grande partie, par la très forte augmentation du nombre d'utilisateurs du vélo, et nous devons y rester attentifs.

La police publie des chiffres tous les trois mois. Les chiffres des neuf premiers mois de l'année seront probablement disponibles au cours du mois de novembre.

Il existe en effet des différences entre les zones de police de notre Région. Près de la moitié des accidents se produisent sur le territoire de la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles. Si vous m'adressez une question écrite, je pourrai vous remettre un tableau reprenant les chiffres. Cela s'explique par divers facteurs, comme le fait que cette zone a la plus grande superficie et comprend des axes de trafic très importants : Petite ceinture, rue de la Loi, avenues Belliard, Louise, Van Praet, etc.).

L'analyse des zones à concentration d'accidents sur la base des dernières données de 2021 n'a pas encore eu lieu. Une mise à jour est prévue en 2022.

Les accidents corporels impliquant des trottinettes sont bel et bien comptabilisés par l'Institut Vias dans les chiffres globaux. Dans le classement par moyen de transport, ils sont comptabilisés dans la catégorie des accidents impliquant des cyclistes. Une distinction pourrait être pertinente, ce mode de déplacement gagnant en popularité. Nous allons le proposer.

Chaque mort, chaque blessé grave a un impact énorme sur les familles. Les blessures graves entraînent souvent un handicap permanent ou des traumatismes à vie. Les chiffres de la sécurité routière montrent une amélioration, dont nous pouvons être contents. Une telle évolution est probablement liée à la ville 30, comme dans les autres villes qui ont appliqué cette limitation de vitesse. Mais tant que le niveau zéro de blessés graves ou de décès sur nos voiries ne sera pas atteint, nous devons persévérer.

Je sais qu'il reste beaucoup à faire, mais nous avons la volonté de progresser. Grâce à une série de mesures, nous pouvons améliorer la sécurité routière sur nos voiries, ce qui est crucial pour notre gouvernement.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Personne ne se réjouit d'un nombre élevé de blessés. Chaque décès dû à un accident de la route est dramatique, mais un blessé grave handicapé à vie l'est également. Cela reste un traumatisme énorme pour la famille et la personne concernée.*

Distinguer les trottinettes des vélos me semble une bonne idée, d'autant plus que leurs usages diffèrent : les cyclistes sont majoritairement propriétaires de leur vélo et sont habitués à ce mode de déplacement, alors que les utilisateurs de trottinettes, qui recourent la plupart du temps à des trottinettes en libre-service, ont souvent moins de réflexes, de formation et d'expérience.

Ces données seront très utiles. Il serait encore plus pertinent de disposer de chiffres par type de véhicule (trottinettes ou vélos en libre-service et vélos privés). Cela permettrait d'adapter

2145 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI**

2145 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2145 **betreffende "de heraanleg van het Brussels deel van het fietspad op de Terhulpesteenweg".**

2147 **De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).**- *Het Vlaams Gewest is afgelopen zomer begonnen met de aanleg van fietssnelweg F205, die voor een betere verbinding tussen Brussel en de Rand moet zorgen. Daartoe wordt een fietsroute tussen Watermaal-Bosvoorde en Terhulpen verbreed. Ook de bushaltes ter hoogte van de Bundersdreef worden aangepakt.*

2149 *Er zijn evenwel geen verbeteringswerken op het Brusselse gedeelte van de fietsroute, namelijk tussen het beeldhouwwerk van Staccioli en de Bundersdreef. Dat roept vragen op over het gebrek aan overleg tussen de gewesten. Er is wel een sprankeltje hoop. Er wordt kennelijk volgens het mediadossier dat Beliris op 26 mei jongstleden verdeelde, 800.000 euro besteed aan een onderzoek naar de bouw van een ecoduct langs de Terhulpesteenweg. Dat plan zou ook een fietspad omvatten.*

Heeft Brussel Mobiliteit de heraanleg van het fietspad langs de Terhulpesteenweg al onderzocht?

Het gaat om Natura 2000-gebied, wat de procedures bemoeilijkt. Zijn er al contacten met de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, de directie Cultureel Erfgoed en Leefmilieu Brussel geweest?

Is Brussel Mobiliteit betrokken bij de in het mediadossier aangekondigde studie?

éventuellement les politiques de prévention, de sensibilisation et de formation à l'usage de ces véhicules.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. TRISTAN ROBERTI

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 réaménagement du tronçon bruxellois de la piste cyclable de la chaussée de La Hulpe".

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Ma question porte sur le réaménagement du tronçon bruxellois de la piste cyclable de la chaussée de La Hulpe, situé entre le cadre de Staccioli, à la sortie de Watermael-Boitsfort, et le ring.

La Région flamande a entamé, cet été, des travaux de développement de la voie rapide pour vélos F205 visant à renforcer les liaisons entre Bruxelles et la périphérie, et à conforter un tronçon cyclable de mauvaise qualité entre Watermael-Boitsfort et La Hulpe, à travers le territoire flamand (Groenendael, principalement).

Nous ne pouvons que nous réjouir de ce chantier qui prévoit de porter la largeur de la piste cyclable à trois mètres afin de conforter le double sens cyclable qui y est déjà pratiqué et de sécuriser ainsi les croisements entre cyclistes. La piste existante n'offre en effet qu'une largeur d'un peu plus d'un mètre, ce qui la rend inconfortable, voire dangereuse en cas de croisement. Par ailleurs, ce chantier de l'autorité flamande permet de réaménager les arrêts de bus présents à hauteur de la drève des Bonniers, ce qui sera bénéfique pour les usagers.

Ce projet présente toutefois un sérieux bémol. En effet, aucun chantier n'est prévu sur le tronçon bruxellois qui précède cette piste cyclable, situé entre le cadre de Staccioli et la drève des Bonniers. Cela aura pour conséquence que les cyclistes disposeront d'une piste neuve et confortable en Flandre et d'une piste de moindre qualité à Bruxelles. Depuis le début du chantier, cette situation suscite des interrogations sur l'absence de concertation entre les Régions.

Il y a toutefois une lueur d'espoir. Dans le dossier de presse présenté par Beliris le 26 mai dernier, nous apprenons en effet qu'un montant de 800.000 euros sera consacré aux études relatives à la construction d'un écoduc le long de la chaussée de La Hulpe, qui se trouve sur le tronçon concerné, et que "ce projet comprend aussi une étude pour une piste cyclable le long de la chaussée de La Hulpe".

Le réaménagement du tronçon bruxellois de la piste cyclable sur la chaussée de La Hulpe, entre l'avenue de la Foresterie

Wanneer mogen we een veiliger fietspad verwachten?

et la drève des Bonniers, a-t-il déjà été examiné par Bruxelles Mobilité ?

Le site concerné est classé au patrimoine et inscrit en zone Natura 2000, ce qui complique les procédures d'obtention des permis. Des contacts avec la Commission royale des monuments et des sites, la direction du patrimoine culturel et Bruxelles Environnement ont-ils eu lieu ?

Bruxelles Mobilité sera-t-elle associée à l'étude évoquée dans le dossier de presse de Beliris ? Est-elle mandatée pour défendre la réalisation d'un aménagement similaire à celui en cours sur le tronçon flamand ?

Avez-vous une indication en matière de délai ? Quand une piste cyclable plus confortable et sécurisée peut-elle être espérée pour ce tronçon ?

²¹⁵¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het fietspad op de Terhulpesteenweg is inderdaad een belangrijke schakel voor interregionale fietsverbindingen. Ik kan vooralsnog niet meegeven wanneer de heraanleg ervan samen met de realisatie van een ecoduct, waarvoor de aanvraag tot een studie door Beliris nog maar pas afgelopen mei in bijakte 14 werd goedgekeurd, rond zal zijn.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce tronçon constitue un chaînon manquant majeur pour la cyclabilité de la Région et les connexions interrégionales. La décision de demander à Beliris d'étudier, conjointement à la réalisation d'un écoduc au-dessus de la chaussée de La Hulpe, une piste cyclable entre l'avenue de la Foresterie et la frontière régionale a été prise en mai dernier et formalisée dans le cadre de l'approbation de l'avenant 14.

Aangezien het gaat om een Natura 2000-terrein zal Beliris, dat al bezig is met de verzameling van de nodige informatie, samenwerking zoeken met Brussel Leefmilieu, urban.brussels, Brussel Mobiliteit, de gemeente Watermaal-Bosvoorde en de Vlaamse gewestadministraties.

Il est prématuré d'annoncer un délai pour la réalisation concrète de ces nouveaux ouvrages. Cependant, les équipes de Beliris sont déjà à pied d'œuvre et rassemblent auprès des différents partenaires les informations nécessaires à la réalisation de cette piste cyclable et de l'écoduc. Une fois l'étude terminée, nous déciderons qui introduira la demande de permis d'urbanisme et qui effectuera les travaux.

Le site étant classé et inscrit en zone Natura 2000, Beliris associera à son étude tant Bruxelles Environnement qu'urban.brussels, à travers la direction du patrimoine culturel et la Commission royale des monuments et des sites, sans oublier Bruxelles Mobilité, la commune de Watermael-Boitsfort et les administrations de la Région flamande.

²¹⁵³ **De heer Tristan Roberti (Ecolo)** (in het Frans).- *Uw bevestiging van de heraanleg van het fietspad en de realisatie van de ecoduct in samenwerking met verschillende gewestelijke administraties en Beliris stemt mij zeker tevreden. Ik zal terugkomen op het dossier, eens de studie is afgerond.*

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Je suis heureux d'entendre que vous confirmez l'intention de construire une piste cyclable dans le cadre de Beliris, que les différentes administrations régionales seront impliquées et que Beliris est déjà à pied d'œuvre.

- Het incident is gesloten.

Une étude sera réalisée sur les différents scénarios imaginés pour l'écoduc et la piste cyclable. Nous reviendrons vers vous dans quelques mois pour savoir où en est ce dossier.

- L'incident est clos.

²¹⁵⁷ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC**
²¹⁵⁷ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

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,

2157 **betreffende "het gevaar op het kruispunt tussen de Jean en Pierre Carsoellaan en de Sint-Jobsesteenweg en de ongevallen die zich daar hebben voorgedaan".**

2159 **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Op 2 augustus 2021 deed zich een ernstig ongeval voor op een kruispunt in Ukkel. Een voetganger werd bij het oversteken omvergereden door een bus en raakte zo zwaargewond, dat haar been geamputeerd moest worden.*

Op hetzelfde kruispunt viel eerder al een verkeersdode. Voertuigen die naar rechts afslaan op de Sint-Jobsesteenweg, krijgen op hetzelfde moment groen licht als de voetgangers die oversteken. Blijkbaar zitten de voetgangers op dat moment in de dode hoek van de buschauffeurs.

Hoe worden busroutes vastgelegd? Wat zijn de criteria daarvoor? Bestaat er een procedure waarmee chauffeurs of omwonenden veiligheidsproblemen op MIVB-routes kunnen signaleren? Zo nee, waarom niet?

Wordt het kruispunt heringericht na dit ongeval?

2161 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Na het ongeval heeft de MIVB meteen contact opgenomen met de gemeente Ukkel om te bekijken hoe de plek in kwestie snel veiliger gemaakt kan worden. Het plan voor de heraanleg van het kruispunt werd ondertussen goedgekeurd door de gemeente. De werken vinden plaats tijdens de week van Allerheiligen.*

Er bestaat geen lijst met criteria voor het uittekenen van busroutes, maar de MIVB houdt altijd rekening met de specificiteit van de weginrichting. Elke route wordt vooraf getest en doorgepraat met de betrokken gemeenten en politiediensten. Daarbij wordt geval per geval onder meer gekeken naar de snelheid, de hellingsgraad, de draaistraal van de bussen en de zichtbaarheid.

concernant "le danger représenté par le carrefour entre l'avenue Jean et Pierre Carsoel et la chaussée de Saint-Job et les accidents s'y étant produits".

Mme Leila Agic (PS).- Un drame s'est produit à Uccle le lundi 2 août 2021 aux environs de 11h50. En effet, un accident a eu lieu au carrefour formé par l'avenue Jean et Pierre Carsoel et la chaussée de Saint-Job, là où un accident mortel s'était déjà produit dans le passé. Les faits sont les suivants : une dame âgée de 55 ans a été renversée par un bus de la STIB alors qu'elle traversait un passage piéton et a dû être amputée d'une jambe à hauteur du genou.

Un riverain a déclaré à la presse que la STIB devrait revoir le trajet de ses bus pour qu'ils fassent le tour de la place de Saint-Job. En effet, à ce carrefour, il y a un angle mort pour les conducteurs de bus, alors que les feux sont au vert pour les véhicules qui tournent à droite dans la chaussée de Saint-Job, mais aussi pour les piétons qui traversent cette même chaussée.

Comment sont établis les parcours des bus de la STIB ? Sur la base de quels critères ?

Une évaluation des infrastructures de voirie est-elle systématiquement effectuée pour vérifier l'adéquation des aménagements avec le type de véhicule exploité ? Quels critères sont-ils pris en considération ?

Existe-t-il une procédure permettant aux chauffeurs ou aux riverains de signaler une faille de sécurité à la STIB sur l'un de ses parcours ? Si tel n'est pas le cas, pourquoi ? Cela est-il prévu dans un avenir proche ?

Des réaménagements de la voirie sont-ils envisagés en réponse au cas évoqué ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le lundi 2 août dernier, un bus circulant sur la ligne 60 à hauteur de la place de Saint-Job, venant de l'avenue Jean et Pierre Carsoel et tournant à droite dans la chaussée de Saint-Job, a heurté dans sa giration, à hauteur de la porte avant, une dame qui circulait sur le passage piéton. Celle-ci a été grièvement blessée.

À la suite de cet accident, la STIB a immédiatement pris contact avec la commune d'Uccle afin d'analyser, avec ses services compétents, les aménagements pouvant être réalisés rapidement pour adapter les lieux et réduire les risques d'un accident similaire. La STIB a proposé des plans d'adaptation du carrefour pour y modifier le positionnement des passages piétons et dévier le flux naturel des piétons vers ceux-ci.

Ces adaptations permettront de réduire la longueur des traversées piétonnes et de positionner le bus de manière plus perpendiculaire au passage piéton lorsque le véhicule le franchit. Entre-temps, ces plans ont été validés par la commune, et la STIB

vient de recevoir l'autorisation de réaliser les travaux durant la semaine de la Toussaint.

S'agissant de la manière dont les itinéraires de bus sont établis, la STIB veille à offrir une desserte pertinente en transports publics, tout en tenant compte des spécificités des voiries. Il n'existe pas de liste de critères spécifiques, étant donné la diversité des situations rencontrées. Chaque itinéraire est analysé et testé, et fait systématiquement l'objet d'une consultation des communes concernées, en particulier des services de police.

Dès lors, pour les nouveaux itinéraires ainsi que dans le cas où la STIB souhaiterait exploiter de plus grands véhicules, une analyse est menée en partenariat avec les pouvoirs locaux pour garantir la faisabilité du projet, mais aussi la sécurité. Cette analyse est toujours fondée, au cas par cas, sur plusieurs éléments : vitesse, déclivité, rayon de giration, visibilité, etc.

Les chauffeurs de la STIB sont des acteurs privilégiés. Ce sont aussi les yeux de la STIB sur le terrain. À ce titre, ils remontent régulièrement des observations à leur hiérarchie locale, qui les fait suivre vers les différents services concernés. Ces remarques peuvent concerner aussi bien la sécurité routière que la fluidité du service ou l'adéquation de l'offre avec la demande.

Cet accident est terrible. J'espère donc que les adaptations du carrefour seront effectuées pendant la semaine de la Toussaint et qu'en général, la sécurité routière restera un élément d'analyse.

Mme Leila Agic (PS). - Je suis ravie d'entendre que des travaux vont être entrepris très prochainement. C'est important pour la sécurité de toutes les personnes qui prennent régulièrement ce bus ou qui vivent dans le quartier.

Il serait bon que les usagers de la STIB et les habitants des quartiers confrontés à des situations similaires puissent les signaler directement à la STIB. En effet, personne ne connaît mieux un quartier que ses habitants.

- *L'incident est clos.*

²¹⁶³ *Buschauffeurs zijn de ogen van de MIVB op het terrein. Ze geven geregeld vaststellingen inzake verkeersveiligheid, het al dan niet vlotte verloop van een bepaalde route of de afstemming van aanbod op vraag door aan hun oversten. Die spelen deze dan door aan de betrokken diensten.*

²¹⁶⁵ **Mevrouw Leila Agic (PS)** *(in het Frans).* - *Het zou goed zijn als MIVB-gebruikers en omwonenden die met dergelijke situaties geconfronteerd worden, dat rechtstreeks kunnen signaleren aan de MIVB.*

- *Het incident is gesloten.*