



**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 26 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 26 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 de heer Jonathan de Patoul 1

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

betreffende "het gebruik van talen in vacatures van de MIVB".

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 3

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

betreffende "de aangekondigde en verwachte vertragingen bij de ingebruikneming van de metrolijn Noord".

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 7

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

betreffende "de aanleg van tramlijn 10 en de afschaffing van de rechtstreekse lijn van Mutsaard naar het stadscentrum".

Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul 12

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

betreffende "de vooruitgang inzake retrofit".

SOMMAIRE

Question orale de M. Jonathan de Patoul 1

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

concernant "l'usage des langues dans les offres d'emploi de la STIB".

Question orale de M. David Weytsman 3

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

concernant "les retards annoncés et prévus de la mise en service de la ligne de métro nord".

Question orale de M. David Weytsman 7

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

concernant "la création du tram 10 et la suppression de la ligne directe de Mutsaard vers le centre-ville".

Question orale de M. Jonathan de Patoul 12

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

concernant "les avancées sur la question du retrofit".

<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het internationale busstation".</p>	14	<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</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>concernant "la gare routière internationale".</p>	14
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de bestrijding van intimidatie en geweld tegen vrouwen in de openbare ruimte, met name in het openbaar vervoer".</p>	18	<p>Question orale de Mme Joëlle Maison</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>concernant "la lutte contre le harcèlement et les violences faites aux femmes dans l'espace public, en particulier dans les transports en commun".</p>	18
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de strijd tegen fraude door het niet valideren van het vervoerbewijs bij de MIVB".</p>	24	<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</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>concernant "la lutte contre la fraude à la non-validation du ticket à la STIB".</p>	24
<p>Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het traject van tram 25 en het richtplan van aanleg Mediapark".</p>	28	<p>Question orale de M. Christophe De Beukelaer</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>concernant "le tracé du tram 25 et le plan d'aménagement directeur Mediapark".</p>	28
<p>Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,</p>	29	<p>Question orale de Geoffroy Coomans de Brachène</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	29

<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de nieuwe inrichtingen op het Louizaplein".</p>		<p>Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "les nouveaux aménagements de la place Louise".</p>	
<p>Mondelinge vraag van de heer David Weytsman</p>	33	<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>concernant "la décision de la cour d'appel de Bruxelles condamnant la Ville de Bruxelles à ouvrir la boucle sud du bois de la Cambre".</p>	33
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de beslissing van het Hof van Beroep van Brussel om de stad Brussel te gelasten de zuidelijke lus van het Ter Kamerenbos open te stellen".</p>			
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier</p>	38	<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>concernant "le bruit dans les stations de la STIB".</p>	38
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het lawaai in de MIVB-stations".</p>			
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin</p>	41	<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>à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations européennes et internationales, du commerce extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,</p> <p>et à Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la transition économique et de la recherche scientifique,</p> <p>concernant "l'évolution et l'accompagnement du chantier de la rue Léon Theodor à Jette".</p>	41
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,</p> <p>en aan mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Economische Transitie en Wetenschappelijk Onderzoek,</p> <p>betreffende "de evolutie en de begeleiding van de werf in de Léon Theodorstraat te Jette".</p>			

<p>Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de aanpassingen die vereist zijn om controle via scanauto's te verzoenen met de integratie van mensen met een handicap".</p>	45	<p>Question orale de M. Marc Loewenstein</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>concernant "les aménagements à réaliser pour concilier le contrôle via des scan-cars et l'inclusion des personnes handicapées".</p>	45
<p>Vraag om uitleg van mevrouw Joëlle Maison</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 stand van zaken van het plan quiet.brussels vanuit een mobiliteitsperspectief".</p>	51	<p>Demande d'explications de Mme Joëlle Maison</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 "l'état des lieux du plan quiet.brussels sous l'angle de la mobilité".</p>	51
<p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)</p> <p>Mevrouw Lotte Stoops (Groen)</p> <p>Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p>		<p>Discussion – Orateurs :</p> <p>Mme Joëlle Maison (DéFI)</p> <p>Mme Lotte Stoops (Groen)</p> <p>Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p>	
<p>Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het druggebruik en de aanwezigheid van daklozen in de MIVB-stations".</p> <p>Bespreking – Sprekers:</p>	60	<p>Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter</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>concernant "la consommation de drogues et la présence de personnes sans abri dans les stations de la STIB".</p> <p>Discussion – Orateurs :</p>	60

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)		Mme Aurélie Czekalski (MR)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	66	Question orale de M. Julien Uyttendaele	66
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 "ethiek en reclame bij de MIVB".		concernant "la STIB, l'éthique et la publicité".	
Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	69	Question orale de Mme Joëlle Maison	69
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 werking van het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing (CARA) en de kwestie van de geldigheidsduur van rijbewijzen".		concernant "le fonctionnement du Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA) et la question de la durée de validité du permis de conduire".	

1101 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

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

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL**

QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

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 **betreffende "het gebruik van talen in vacatures van de MIVB".**

concernant "l'usage des langues dans les offres d'emploi de la STIB".

1107 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).**- *Op 14 september 2021 organiseerde de MIVB een jobinar IT Live. Tot mijn verbazing was de onthaalpagina in het Engels opgesteld. Je kon op de taalkeuze NL of FR te klikken, maar dat waren slechts pop-upvensters. Inschrijvingen waren enkel mogelijk via het Engelse formulier. Ik vraag mij af hoe dat past in een inclusief rekruteringsbeleid voor alle Brusselaars.*

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je me suis intéressé à l'usage des langues dans les offres d'emploi de la STIB, et plus particulièrement à un "Jobinar IT Live" qui s'est tenu à la STIB le 14 septembre 2021. Force est de constater que la langue anglaise était clairement le choix prioritaire de la page d'accueil et d'inscription à cet événement. J'avais d'ailleurs joint une capture d'écran au texte de ma question. Il était possible de cliquer sur des onglets néerlandais ou français, mais ils n'ouvrent que des fenêtres secondaires (pop-up) ne laissant pas d'autre choix que de passer par le formulaire d'inscription en anglais. Cette situation est intrigante.

In ons tweetalig gewest verdringt het Engels steeds meer het Frans en het Nederlands in de officiële mededelingen aan het publiek. Heel wat gewestelijke administraties, evenementen en plannen kregen een Engelse naam en nu worden er ook al gewestelijke rekruteringscampagnes in het Engels gevoerd.

La Région bruxelloise, on le sait, compte plus de 180 nationalités différentes, et la STIB, qui est une entreprise exemplaire en matière de diversité, participe à cette multiculturalité. Je me demande toutefois si le choix d'organiser un système d'inscription uniquement en anglais s'accorde bien avec une réelle politique de recrutement inclusive pour tous les Bruxellois. Bref, ce choix de retenir une seule langue, la langue anglaise - pour laquelle j'ai le plus grand respect -, ne me paraît pas très heureux, même si les technologies de l'information sont mises à l'honneur lors de ce jobinaire.

Brussel is een internationaal knooppunt, waar het Engels vaak als voertaal wordt gebruikt. In een rekruteringscampagne van de MIVB lijkt het mij evenwel logischer om het taalregime te gebruiken dat van toepassing is in het Brussels Gewest. Het inschrijvingsformulier had in drie talen moeten worden opgesteld, eerst in het Nederlands en in het Frans en nadien eventueel in het Engels. Zelfs de inschrijvings- en privacyvoorwaarden werden enkel in het Engels uitgelegd.

Est-il bien raisonnable de tenter de généraliser l'usage de la langue anglaise dans une Région bilingue français-néerlandais et laisser, année après année, de moins en moins de place aux langues française et néerlandaise dans les contacts avec les citoyens à l'occasion de communications officielles ? Je ne vous jette pas la pierre : c'est une situation qui s'amplifie d'année en année en Région bruxelloise et à laquelle nous devons tous être attentifs. Nous anglicisons déjà des noms d'administrations régionales, d'événements régionaux, de plans régionaux, etc. Voilà qu'aujourd'hui, nous nous apprêtons à lancer des campagnes régionales de recrutement en anglais !

Pour être parfaitement clair, je pense que la Région bruxelloise a fait beaucoup de progrès dans l'emploi de l'anglais. Et nous savons que notre Région n'est pas une île, mais un nœud international où l'anglais est très présent. Dans le cadre du recrutement de personnel par la STIB, il me semble cependant que les personnes intéressées par ce jobinaire auraient dû bénéficier du régime linguistique applicable en Région bruxelloise. Ce formulaire d'inscription aurait dû être rédigé en trois langues, à savoir d'abord en français et en néerlandais et puis, éventuellement, en anglais. Même les

¹¹⁰⁹ *Welke wettelijke basis gebruikt de MIVB bij het opstellen van de werkaanbiedingen? Waarom heeft de MIVB het Engels gebruikt voor de jobinar? Waarom was het inschrijvingsformulier niet beschikbaar in het Frans en het Nederlands? Ging het enkel om een technisch probleem?*

Welke talen werden tijdens de jobinar gebruikt? In welke talen verloopt de rekruteringsprocedure voor IT-functies bij de MIVB?

Wat is uw standpunt over het gebruik van het Engels voor die jobinar?

¹¹¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB stelt haar vacatures volgens de regels in het Nederlands en het Frans op. De aankondiging van de jobinar werd ook in het Engels opgemaakt, aangezien de doelgroep vaak in het Engels communiceert.*

De MIVB kocht voor de jobinar een aantal licenties voor een externe applicatie. Het is niet mogelijk om een taal te kiezen op de betrokken website. De informatie over het evenement was wel in het Nederlands en het Frans beschikbaar.

Tijdens de jobinar zelf gebruikten de sprekers zowel het Engels als het Nederlands en het Frans. Op vragen antwoordden ze in de taal waarin die werden gesteld.

De rekrutering verloopt op basis van de vereiste competenties. Kandidaten moeten minstens het Nederlands of het Frans beheersen en de gesprekken verlopen in een van die twee talen.

¹¹¹³ **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Het stelt mij gerust dat de MIVB haar vacatures in het Nederlands en het Frans opstelt.*

conditions d'enregistrement et de respect de la vie privée n'étaient expliquées qu'en anglais, ce qui m'interpelle réellement.

Sur quelle base légale les offres d'emploi sont-elles rédigées à la STIB ? Comment la STIB explique-t-elle cette utilisation de la langue anglaise dans le cadre des inscriptions à ce jobinaire ? Pourquoi le formulaire d'inscription en ligne n'était-il pas également disponible en français et en néerlandais ? S'agissait-il d'une simple erreur technique ?

Quelles langues ont-elles été utilisées à l'occasion de ce jobinaire ? Comment se déroulera, sur le plan linguistique, la procédure de recrutement à la STIB pour les fonctions dans les technologies de l'information ?

Comment évaluez-vous cette initiative d'utilisation de la seule langue anglaise dans le cadre de ce processus ? Quel est votre point de vue, en tant que ministre de la Région bruxelloise, au sujet de l'utilisation de la langue anglaise dans le cadre de ce jobinaire ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'ensemble des offres d'emploi de la STIB sont rédigées en français et en néerlandais, comme il se doit. C'est la procédure que je soutiens.

Dans le cadre du jobinaire, l'annonce a également été rédigée en anglais, étant donné que le public cible, à savoir les experts en technologies de l'information, s'expriment souvent en anglais.

L'outil utilisé par la STIB pour organiser ce jobinaire est un outil externe, sur lequel elle n'a dès lors pas la mainmise. Il a été choisi pour ses fonctionnalités et son efficacité. Un nombre limité de licences ont été achetées afin de pouvoir tester son fonctionnement.

Le site ne permet pas de paramétrer la page en différentes langues. Le choix pragmatique de l'anglais a donc été fait, étant donné l'utilisation courante de la langue anglaise par le public cible. Le descriptif est également disponible en français et en néerlandais afin que tous les candidats puissent prendre connaissance des informations relatives à l'événement dans leur langue.

Pendant le jobinaire, les trois langues ont été utilisées par les intervenants lors de leur présentation. Lorsque les candidats avaient des questions, les intervenants répondaient dans la langue du candidat.

Au niveau de la sélection, le recrutement se fait sur la base des compétences requises. La maîtrise d'au moins une des deux langues régionales est demandée et l'ensemble du processus de recrutement se fait en français ou en néerlandais.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Cela me rassure d'entendre que les offres d'emploi sont bien en français et en néerlandais à la STIB.

Blijkbaar koos de MIVB om technische redenen voor het Engels bij de jobinar. Om discriminatie te voorkomen, is het alleszins belangrijk dat kandidaten zich in het Nederlands of het Frans kunnen uitdrukken.

- Het incident is gesloten.

Si je comprends bien, ce sont plus des considérations techniques qui ont amené à utiliser l'anglais, en l'occurrence. Il me paraît cependant important de communiquer dans les trois langues. J'entends bien que la plupart des personnes qui s'inscrivent à ce genre de jobinaire utilisent l'anglais, mais la langue est le premier facteur de discrimination. Une personne qui ne maîtrise pas l'anglais aura peut-être tendance à ne pas s'inscrire. Il n'y aurait ainsi plus que des participants anglophones. Il me paraît intéressant de creuser l'idée d'une plate-forme qui propose l'inscription dans les trois langues.

Je terminerai par une courte phrase : "L'importance de la diversité des langues est à la culture ce que la biodiversité est à l'écologie." Je suis sûr qu'en tant qu'écologiste, vous ne serez pas insensible à cette métaphore.

- L'incident est clos.

1117 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1117 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1117 **betreffende "de aangekondigde en verwachte vertragingen bij de ingebruikneming van de metrolijn Noord".**

1119 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Uit een enquête, in 2020 besteld door de MIVB, blijkt dat meer dan driekwart van de Brusselaars de komst van metrolijn 3 toejuicht. Het is dus hoog tijd om daarmee voort te maken.*

Vandaag wil ik stilstaan bij de planning van de lopende projecten. Hoe staat het bijvoorbeeld met de oplopende vertragingen? Het gaat hier immers om veel geld, om grote gevolgen voor de mobiliteit en de modal shift en om een zware, soms jarenlange impact op de wijken waar de metro gegraven wordt.

In december 2020 zei u mij dat de planning voor het traject Noordstation-Bordet (vermoedelijke ingebruikname: 2030, met Beliris als bouwheer) losstaat van die van het traject Noordstation-Albert (vermoedelijke ingebruikname: 2025, onder directe auspiciën van de MIVB).

In juni 2021 zei u ineens dat het traject Noordstation-Bordet al in juni 2025 in gebruik zou kunnen worden genomen: alle vergunningen waren binnen en het werk was aan de gang. Voor het stuk Noordstation-Albert was er dan weer sprake van 2032, alles onder voorbehoud.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "les retards annoncés et prévus de la mise en service de la ligne de métro nord".

M. David Weytsman (MR).- J'ai déjà fait la démonstration, à de multiples reprises dans cette commission, de l'importance que j'accorde au développement de notre réseau de métro. Je ne suis d'ailleurs pas le seul, puisqu'un sondage commandé en 2020 par la STIB rappelait l'attachement des Bruxellois au développement du réseau de métro, celui-ci indiquant que plus de trois quarts de nos concitoyens sont favorables à la mise en service la ligne 3 du métro.

Je ne rentrerai plus ici dans les débats stériles sur l'opportunité d'une ligne en souterrain, qui a déjà été démontrée par de nombreuses études. Elle est désirée par la STIB et plébiscitée par nos concitoyens. Il est donc grand temps d'avancer, sur cette ligne comme sur les autres, notamment en prolongeant le métro sud vers le square des Héros ou vers Stalle, comme le souhaite d'ailleurs la commune d'Uccle.

Aujourd'hui, j'aimerais m'attarder sur les chantiers déjà en cours et le calendrier de leur réalisation. Je voudrais en effet faire le point avec vous sur les éventuels retards accumulés, au vu de l'importance des montants engagés, de l'opportunité de cette future ligne de métro sur la mobilité bruxelloise, de son intérêt majeur pour encourager le report modal et, surtout, de leur impact colossal sur les quartiers affectés par les travaux, qui durent souvent plusieurs années.

Vous me répondiez en décembre 2020 que le calendrier du tronçon Gare du Nord-Bordet (mise en service estimée en 2030), sous la maîtrise d'ouvrage déléguée à Beliris, n'est pas déterminé par le calendrier du tronçon Gare du Nord-Albert (mise en

¹¹²¹ *Hoe verklaart u die verschillen? Wanneer wordt volgens de recentste schattingen het traject tussen station Brussel-Noord en Bordet en dat tussen Albert en station Brussel-Noord in gebruik genomen?*

Wat waren de oorspronkelijke richtdata? Wat is de oorzaak van eventuele vertragingen? Werden er maatregelen genomen om vertraging te vermijden en ze in te halen?

Welke verbintenissen is urban.brussels aangegaan in het kader van de vergunningprocedure? Volstonden die?

Hoeveel extra kosten heeft de vertraging veroorzaakt?

Wat was het oorspronkelijke budget voor het traject tot Albert? Hoeveel bedraagt het aangepaste budget?

Zijn de federale regering en het Brussels Gewest het eens geraakt over de financiering van de hele metrolijn?

Naar verluidt zijn de gemeente Ukkel en uw kabinet het niet eens over de bouw van een achterstation bij station Albert. Leidt dat tot vertraging? De gemeente Ukkel heeft daarover overigens een motie ingediend. Wat is uw standpunt?

Liggen de werken voor station Toots Thielemans op schema? Zo niet, waarom niet?

service estimée en 2025) qui est, quant à lui, sous la maîtrise d'ouvrage directe de la STIB.

En juin 2021, vous me répondiez en revanche concernant le tronçon Gare du Nord-Bordet que le calendrier de référence prévoit une mise en service en juin 2025. Tous les permis avaient d'ailleurs été obtenus et les travaux étaient en cours. La mise en exploitation du métro Albert-Gare du Nord serait quant à elle prévue à l'horizon 2032. Vous indiquiez encore que le calendrier évoqué était prévisionnel et dépendrait avant tout de l'ampleur des engagements autorisés par urban.brussels dans le cadre de la procédure de délivrance de permis d'urbanisme.

Comment expliquez-vous la différence de dates pour le tronçon Gare du Nord-Bordet dans vos deux réponses ? Quand sera-t-il mis en service ? Ou, du moins, quelles sont les estimations actuelles ?

Quelles sont les estimations pour le tronçon Albert-Gare du Nord ? Quand pourrons-nous assister à sa mise en service ?

Pour chacun de ces deux tronçons, pouvez-vous indiquer quels étaient les délais initialement prévus ? Des retards sont-ils constatés ?

Si tel est le cas, pouvez-vous expliquer les raisons de ces retards ? Pouvez-vous énoncer les mesures prises afin d'éviter ces retards et d'éventuellement les rattraper ?

Quels ont été les engagements réalisés par urban.brussels dans le cadre de la procédure de délivrance de permis d'urbanisme ? Ceux-ci ont-ils été suffisants ?

Ces retards ont forcément encore engendré des surcoûts. À combien s'élèvent-ils à ce stade ? Pouvez-vous indiquer ces montants en les ventilant dans un tableau transmis au secrétariat de la commission ?

Pour le tronçon Albert-Gare du Nord, qui dépend de la STIB, quel était le budget initial et quel est celui désormais ajusté ?

Au sujet de la mise en service de la ligne complète du métro 3, les nombreux financements qui devaient encore être négociés entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale ont-ils fait l'objet d'un accord ? Quel montant ces financements représentent-ils au total ?

J'ai eu vent d'un désaccord entre la commune d'Uccle et votre cabinet au sujet de la construction d'une arrière-gare pour remiser les trams en souterrain dans la station Albert, ce qui constituait pourtant le scénario initial validé et budgétisé par la STIB. Ce blocage engendre-t-il des retards pour l'adaptation de la station en pôle multimodal ? La commune d'Uccle a déposé une motion à ce sujet : quelle est votre position ?

1123 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Oorspronkelijk was het de bedoeling het traject tussen station Brussel-Noord en Albert in oktober 2024 in gebruik te nemen. Ondertussen hebben we de planning moeten aanpassen onder andere wegens de tijd voor het verkrijgen van de vergunningen, de onderhandelingen over de aanleg van station Toots Thielemans en de Covid-19-crisis. Voortaan streven we naar een ingebruikname ten vroegste eind juni 2025.*

Voor het traject tot Bordet gaan we nu uit van een ingebruikname in mei 2032. We hebben de streefdatum moeten bijstellen onder meer omdat de termijnen voor de effectenstudie niet waren aangepast aan de omvang van het project en omdat er omvangrijke bijkomende studies uitgevoerd moesten worden. Ook de gezondheidscrisis speelde een rol.

De tijdschema's van de aannemers mogen dan wel contractueel vastliggen, ze blijven onderhevig aan talrijke factoren die voortvloeien uit de voortgang van de werken. De exacte datum van ingebruikname wordt vastgesteld wanneer de werken verder gevorderd zijn.

Als er vertraging wordt vastgesteld, bekijken de projectmedewerkers of het mogelijk is om ze gelet op de budget- en kwaliteitscriteria in te halen.

Voorts volgen alle belanghebbenden de voortgang van de administratieve fasen op de voet. Belangrijke stadia worden telkens besproken met alle betrokkenen voor een optimale beheersing van de planning.

Les travaux de la station Toots Thielemans avancent-ils en accord avec l'échéancier de réalisation ? Si tel n'est pas le cas, pourquoi ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'ambition initialement planifiée lors de l'élaboration, en 2018, des cahiers des charges pour les travaux de génie civil était une mise en service du métro sur le tronçon Gare du Nord-Albert en octobre 2024. Depuis lors, le calendrier a dû intégrer les conséquences liées au temps nécessaire pour la délivrance des permis et autorisations, ainsi que pour la négociation des mesures d'accompagnement du pacte pour la construction du projet Toots Thielemans, aux échéanciers des adjudicataires des marchés publics de travaux, à la complexité des chantiers de déviation des conduites des impétrants, à l'émergence de la crise du Covid-19 et aux calendriers d'exécution des bureaux d'études et des entreprises générales.

L'ambition communiquée au début des travaux de génie civil en automne 2020 est donc une mise en service du tronçon Gare du Nord-Albert au plus tôt fin juin 2025.

Pour le tronçon Gare du Nord-Bordet, la mise en service est estimée à mai 2032. Plusieurs éléments ont eu un impact sur ce calendrier : les délais liés à l'étude d'incidences, qui n'étaient pas adaptés à l'ampleur du projet ; le contenu de l'étude d'incidences, avec des études conséquentes à réaliser ; la clôture de l'étude d'incidences et le choix des recommandations à prendre en considération ; la situation sanitaire ; les adaptations importantes des plans des stations faisant suite aux recommandations de l'étude d'incidences.

Bien que les échéanciers des différents entrepreneurs impliqués soient contractuellement cadencés, ils ne sont pas à l'abri d'une multitude de facteurs qui découlent de l'évolution de ces chantiers. La date exacte de mise en service devra être établie ultérieurement, lorsque tous ces chantiers complexes et imbriqués seront dans des phases de mise en œuvre beaucoup plus avancées.

Si des retards sont constatés lors de l'avancement, les équipes des projets évaluent d'éventuelles possibilités et variantes dans les techniques d'exécution sur la base des critères de calendrier, budget et qualité, afin de déterminer s'il est possible de rattraper tout ou partie des retards.

De plus, toutes les parties prenantes suivent de près l'évolution des différentes phases administratives afin de garantir le respect des échéances et d'assurer l'avancée du projet dans les délais prévus. Les phases critiques du calendrier sont communiquées et discutées avec l'ensemble des partenaires concernés (groupe de travail permis unique, comité stratégique), pour atteindre un niveau de maîtrise du calendrier de plus en plus haut, avec notamment une mobilisation de l'ensemble des partenaires, dans le respect des échéances et des délais.

1125 *Er worden regelmatig verbeteringen voorgesteld en afgetoetst.*

Mogelijke extra kosten door vertragingen worden behandeld conform de contractuele bepalingen in de openbare aanbestedingen, die nog niet afgesloten zijn.

Er is een uitgesproken vraag om het eindpunt van lijn 7 zo snel mogelijk door te trekken tot Albert en uiteindelijk ook tot het Rochefortplein.

Voorts onderzoekt de MIVB de haalbaarheid van een heraanleg van de ondergrondse sporen in station Albert een tijdelijke eindhalte van tram 4 en tram 7.

De aannemer die belast is met de werken voor station Toots Thielemans, staat voor een aantal technische uitdagingen, maar het is nog niet duidelijk of die voor vertraging zullen zorgen.

1127 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *De vertragingen blijven oplopen. U lijkt daarin te berusten, maar ik ben ervan overtuigd dat er mogelijkheden zijn om de achterstand in te halen. U zegt dat alles nauw gevolgd wordt, maar vermeldt niet wat er dan precies gedaan moet worden om de vertraging in te halen. Kunt u daar wat dieper op ingaan?*

1129 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb de oorzaken van de vertraging uiteengezet, waarvan u overigens al op de hoogte was. De omvang van de effectenstudie valt ook niet te onderschatten.*

We geven altijd de meest optimistische streefdata om ervoor te zorgen dat het project vordert. Op sommige vlakken boeken we ook tijdswinst. Dat alles wordt nauw in de gaten gehouden door een strategisch comité en de werkgroep voor de vergunningen.

Des optimisations de certaines phases du calendrier sont régulièrement proposées et évaluées en fonction des risques qu'elles entraînent.

Les éventuels surcoûts engendrés par des retards seront traités suivant les clauses contractuelles des différents marchés impliqués, qui, à ce stade, n'ont pas été clôturés.

Il y a clairement une demande d'amener au plus vite le terminus de la ligne 7 à la station Albert et de s'entendre sur la manière de prolonger le tram vers la place de Rochefort et le bas de Forest (grande rocade ouest).

En ce qui concerne le projet de construction d'une arrière-gare à la station Albert, la STIB étudie la faisabilité, sur les plans technique, du calendrier et du coût, d'un réaménagement des voies et de la signalisation ferroviaire de la station Albert -1, pour permettre d'y accueillir le terminus des trams 4 et 7 de manière temporaire et dans des conditions contraignantes d'exploitation.

Enfin, en ce qui concerne les travaux de la station Toots Thielemans, les sous-sols du marais de Bruxelles et du lit de la Senne posent certains défis techniques à l'entreprise générale. À ce stade, il est trop tôt pour en estimer l'influence éventuelle sur le calendrier.

M. David Weytsman (MR).- Je me concentrerai sur les retards. Six mois après votre entrée en fonction, vous évoquiez un retard de six mois sur le tronçon Albert-Gare du Nord. Si je comprends bien, ce retard s'est encore aggravé, puisque nous passons désormais d'octobre 2024 à juin 2025.

Pour le tronçon Gare du Nord-Bordet, vous évoquiez en réponse à une question écrite un retard d'un an et demi et, aujourd'hui, vous annoncez un retard de deux ans et demi. L'ensemble du projet accuse donc un retard cumulé de trois ans et demi.

Vous donnez l'impression que c'est une fatalité, alors que je suis convaincu que nous pouvons envisager de rattraper ces retards, soit moyennant paiement soit par l'activation des pénalités. Vous parlez d'un suivi, mais sans dire exactement ce qui doit être fait pour rattraper ces retards. Or, il faut d'ores et déjà y réfléchir sans attendre 2025 ou 2031.

Pouvez-vous préciser toutes les mesures qui peuvent être prises pour éviter ces retards ? Vous vous êtes contentée de répondre qu'un suivi est assuré et que le nécessaire sera fait.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Un suivi est effectivement effectué, car l'impact des chantiers affecte les calendriers. Je vous ai communiqué tous les éléments, je pense qu'ils étaient même disponibles la dernière fois que vous avez posé la question sur la complexité des chantiers. La crise du Covid-19 - sans vouloir l'utiliser comme une excuse - a également bouleversé le calendrier. Il en va de même pour les études d'incidences, car il s'agit d'études de grande ampleur.

Ik kan echter niet garanderen dat er zich geen vertragingen meer zullen voordoen.

1129 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *Ik had van u willen horen wat u precies doet om die steeds oplopende vertragingen enigszins in te halen. Als het aan de vergunningen ligt, moeten we druk uitoefenen op de bevoegde regeringsleden. Het betreft een prioritair project, dat niet in een flessenhals mag terechtkomen. Het gewest moet het proactiever beheren.*

- Het incident is gesloten.

1135 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1135 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1135 **betreffende "de aanleg van tramlijn 10 en de afschaffing van de rechtstreekse lijn van Mutsaard naar het stadscentrum".**

1137 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *De regering bestudeert de eventuele aanleg van een tramlijn tussen Neder-Over-Heembeek en het stadscentrum. De werkzaamheden zouden in 2022 starten en in 2024 worden afgerond.*

Kunt u de planning toelichten? Wanneer wordt de lijn in gebruik genomen?

Wat zijn mogelijke alternatieven? Kan de MIVB de frequentie en de capaciteit van de huidige buslijn naar Neder-Over-Heembeek niet opvoeren?

De MIVB staat weigerachtig tegenover trambussen. Kunt u mij de studie bezorgen waaruit blijkt dat een tramlijn meer aangewezen is dan een trambuslijn?

Nous donnons toujours le délai le plus optimiste pour faire en sorte que le projet avance. Les retards et les avances sur le calendrier, qui se produisent également et que je peux vous communiquer, font d'ailleurs l'objet d'un suivi par un comité stratégique. En outre, un autre groupe de travail sur les permis d'urbanisme a été mis en place, réunissant toutes les parties prenantes. Nous nous efforçons de limiter les retards, mais je ne peux garantir que le calendrier annoncé sera respecté d'ici 2030.

M. David Weytsman (MR).- Nous avons le sentiment que chaque fois que nous vous posons la question, tous les six mois, six mois de retard s'ajoutent au calendrier. Nous sommes passés d'un an à un an et demi, puis à deux ans et demi, et maintenant, nous arrivons à trois ans et demi de retard.

J'aurais donc trouvé pertinent que vous présentiez un ensemble des mesures qui pourraient nous permettre, dans la mesure du possible, de rattraper une partie de ce retard. S'il faut accélérer la délivrance des permis d'urbanisme, nous insisterons auprès du gouvernement. Comme ce projet est prioritaire, il ne peut pas se retrouver pris dans un goulot d'étranglement. Tout doit être mis en œuvre pour donner confiance en notre Région et démontrer que nous avons la capacité de gérer ce projet dans les délais. Depuis mon entrée dans cette commission, après les dernières élections, nous avons pris trois ans et demi de retard. La fatalité semble prévaloir, au regret du MR.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "la création du tram 10 et la suppression de la ligne directe de Mutsaard vers le centre-ville".

M. David Weytsman (MR).- Cette question est liée à ma question précédente concernant les retards de la mise en service de la nouvelle ligne de métro. La Région bruxelloise étudie la possibilité de créer une ligne de tram 10 entre Neder-Over-Heembeek et le centre-ville. Le début de la construction des infrastructures serait prévu pour 2022 et la fin des travaux, pour 2024.

Quel est le calendrier fixé pour ce projet ? Quand cette ligne sera-t-elle mise en service ?

Dans le cadre de la réflexion sur une formule alternative à ce tram, je continue de croire que nous aurions pu augmenter la fréquence et la capacité des bus entre l'arrêt Heembeek et la place Peter Benoit. Je crois comprendre que cette option a été mise de côté.

Une idée très intéressante est celle des bus-trams, comme il en existe en Flandre. La STIB y est réticente. À ce propos, pourriez-

Op de nieuwe lijn zullen reizigers uit de Mutsaardwijk moeten overstappen bij de halte Heembeek en nog eens bij Rogier als ze naar De Brouckère willen.

vous me transmettre l'analyse que vous nous annonciez et qui devait démontrer que les trams étaient plus pertinents que lesdits bus-trams. De nombreux Bruxellois croient en cette offre de services qui pourrait être une bonne solution alternative.

La création de cette nouvelle ligne aura pour impact une double rupture de charge entre l'arrêt De Wand et l'arrêt Heembeek, d'une part pour les habitants du quartier Mutsaard à l'arrêt Heembeek et, d'autre part, à la station Rogier pour ceux qui souhaitent poursuivre leur voyage jusqu'à la station De Brouckère, par exemple.

¹¹³⁹ *Ondertussen loopt de aanleg van de nieuwe lijn 3 echter verder vertraging op. Die zou ten vroegste in mei 2032 klaar zijn.*

Or aujourd'hui, il apparaît que le calendrier de la mise en service de cette ligne 3 est incertain. Il était question de 2030, mais vous venez de parler de mai 2032, au plus tôt.

Hebt u er een idee van welke gevolgen dat heeft voor de passagiers op de nieuwe tramlijn? De Mutsaardwijk wordt op die manier helemaal geïsoleerd.

Comprenez-vous l'ampleur de l'impact de cette rupture de charge sur la qualité de cette ligne ? Cela a-t-il été étudié ? Comprenez-vous à quel point vous isolez le quartier Mutsaard, plus densément peuplé que Neder-Over-Heembeek, et son axe commercial - la rue De Wand -, important pour le nord de Bruxelles et déjà affaibli, comme d'autres axes commerciaux, par la crise du coronavirus et les autres crises de ces dernières années.

Is er geen alternatief voor de overstappen mogelijk zolang de nieuwe lijn 3 niet klaar is?

Ne peut-on envisager une solution alternative à cette rupture de charge pendant les cinq à huit ans - voire dix ans, s'il y a des prolongations tous les six mois - qui nous séparent de la mise en service de la ligne 3 ? Cela a-t-il été examiné ? Des solutions alternatives sont-elles envisageables ou laisse-t-on à nouveau la fatalité régner ? En attendant, les habitants devront changer à Heembeek puis à Rogier pour se rendre au centre-ville.

¹¹⁴¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De plannen voor de nieuwe tramlijn zijn eind juni aan de omwonenden en de betrokken partners voorgelegd. Het dossier voor de stedenbouwkundige vergunning wordt voorbereid en nog dit jaar ingediend. Meer informatie over de planning vindt u op de website over het project.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le projet de tram 10 à Neder-Over-Heembeek est aujourd'hui entré dans la phase des procédures administratives. Les plans d'avant-projet ont été élaborés et les esquisses présentées fin juin aux citoyens et aux différents partenaires. Les prochaines semaines seront consacrées à l'élaboration du dossier de permis d'urbanisme, qui sera déposé encore cette année. Le 24 octobre, dimanche passé, une rencontre a été organisée avec les riverains pour présenter les plans du permis. Toutes les informations relatives au calendrier se trouvent dans la ligne du temps accessible sur le site internet du projet : move-nohw.brussels/fr/calendrier.

Daar vindt u ook een antwoord op uw vragen over het optrekken van de capaciteit. Als er om de vijf minuten een gelede bus passeert, kunnen er ongeveer duizend reizigers per uur worden vervoerd. Om voldoende comfort te bieden, streeft de MIVB echter naar een bezettingsgraad van 80%. Het is dus niet haalbaar om tijdens de spits tot 1.800 reizigers met bussen te vervoeren.

La question de la hausse de capacité est reprise dans la foire aux questions de ce site. Avec un bus articulé, passant toutes les cinq minutes, il est possible de transporter environ 1.000 passagers par heure. Cela étant, afin de garantir le confort des usagers, la STIB préconise un taux d'occupation de maximum 80 %. Nous ne pourrions donc pas couvrir le scénario moyen - soit de 1.600 à 1.800 personnes par heure lors de l'heure de pointe du matin - avec le renforcement des bus standard en bus articulés, et ce, même en augmentant la fréquence à cinq minutes.

Bovendien blijft de nieuwe tramlijn ook nodig als de capaciteit van de buslijn wordt verhoogd, want we verwachten een bevolkingsgroei in Neder-Over-Heembeek. Daarnaast kan een tram voor een snelle verbinding met het stadscentrum zorgen, en biedt hij een grotere capaciteit dan een bus. Uit de effectenstudie bleek bovendien dat de tram de beste oplossing is.

Par ailleurs, comme dit précédemment, une hausse de la fréquence ou de la capacité des bus n'enlève rien à la pertinence de la création de la nouvelle ligne de tram 10. Une croissance démographique est attendue à Neder-Over-Heembeek parmi la

Het is om meerdere redenen geen goed idee om trambussen in te zetten.

¹¹⁴³ *Om te beginnen zijn trambussen groter dan trams en hebben ze een grotere draaihoek. Er zouden dan ook ingrijpende infrastructuurwerken nodig zijn als de MIVB ze wil gebruiken.*

De maatschappij heeft beslist om voorlopig geen trambussen in te zetten. Het testen, aankopen en het opleiden van chauffeurs voor trambussen is erg omslachtig en loont voor één lijn van 5 km de moeite niet.

Het doel van de nieuwe tramlijn is het centrum van Neder-Over-Heembeek en de belangrijke werkgelegenheidszones in de gemeente verbinden met de Noordwijk. Op een deel van het traject valt de rechtstreekse verbinding met die wijk inderdaad weg, maar de Noordwijk blijft van daaruit wel bereikbaar en de overstap zal worden vergemakkelijkt via een gemeenschappelijk perron en een reorganisatie van de bestaande lijnen.

Zodra de nieuwe lijn 3 klaar is, komt daar nog een vervoersmogelijkheid bovenop omdat je bij Verboekhoven zeer vlot zult kunnen overstappen van tram 7 op metrolijn 3.

population, mais aussi en raison des écoles, de la fonction publique, etc. Il faut donc encadrer cette évolution et lui offrir des réponses en matière de mobilité.

Une ligne de tram permettra justement de créer une connexion rapide entre Neder-Over-Heembeek et le centre-ville, tout en offrant une capacité plus importante qu'un bus. L'étude d'impact a eu pour objectif d'étudier la pertinence de ce mode. Elle a démontré que le tram est le meilleur moyen de desservir Neder-Over-Heembeek.

La piste du bus biarticulé a été étudiée et n'est pas possible pour plusieurs raisons. Celles-ci, également reprises dans la foire aux questions du site internet dédié au projet, sont les suivantes.

Lors de l'analyse du mode de transport de l'étude d'impact, tous les types de véhicules ont été confrontés les uns aux autres : bus standard, bus à haut niveau de service et trams.

Au regard de la capacité de chaque mode et de la desserte, l'analyse a montré la pertinence du choix du tram.

De plus, les bus biarticulés ont une largeur similaire, voire supérieure, à celle des bus classiques ; ils sont donc plus larges que les trams. Leur amplitude de giration est également supérieure à celle des trams. Leur mise en service nécessiterait donc aussi des travaux importants.

Pour un bus biarticulé, le retournement aux terminus pose également problème.

Enfin, la STIB ne recourt pas à ce type de véhicule à l'heure actuelle. La logistique liée à l'utilisation d'un nouveau matériel roulant est très lourde, a fortiori pour une seule portion de ligne. Cela imposerait de tester le matériel, de l'acheter, de former le personnel roulant et de maintenance, d'adapter les dépôts, etc., pour 5 km de réseau STIB uniquement.

En ce qui concerne la rupture de charge, je peux faire référence à d'autres questions qui ont été posées. Rappelons que cette nouvelle ligne a pour objectif de désenclaver le cœur de Neder-Over-Heembeek et d'offrir un tracé direct entre le quartier Nord (centre-ville) et le cœur de Neder-Over-Heembeek, mais également avec les grands pôles d'emploi situés sur le territoire de la commune.

S'il est vrai que le tronçon entre les arrêts Esplanade et Buissonnets, aujourd'hui situé sur la ligne 3, perdra sa liaison directe avec le quartier Nord, il n'en sera pas dépourvu pour autant.

En tout premier lieu parce que les fréquences de la ligne 7 doivent être doublées et qu'elles reprendraient ainsi l'offre aujourd'hui assurée par les deux lignes.

Ensuite, parce que la connexion entre la ligne 7 et la ligne 10 doit être assurée dans des conditions idéales, avec un quai commun.

¹¹⁴⁷ **De heer David Weytsman (MR)** (*in het Frans*).- *Kunt u mij de studie bezorgen waarin de tram en de trambus of de dubbelgelede bus met elkaar worden vergeleken?*

Bij een vergelijkbare capaciteit is een trambus een stuk goedkoper dan een tram. Ik vraag mij dan ook af of uw antwoord geen vergelijking met een gewone bus betreft. Het klopt wel dat er voor het gebruik van een trambus ingrijpende infrastructuurwerken nodig zijn. Toch begrijp ik niet waarom de MIVB geen trambussen wil gebruiken. De trambussen van De Lijn zullen immers ook in Brussel rijden, dus moet Brussel Mobiliteit in elk geval werkzaamheden uitvoeren.

¹¹⁴⁹ *Voorts zullen reizigers bij alle besproken mogelijkheden moeten overstappen, terwijl de dichtbevolkte wijk waar het over gaat momenteel een rechtstreekse verbinding met het centrum van Brussel heeft. U wilt die lijn vervangen door een rechtstreekse lijn naar een minder dichtbevolkte wijk, waar de bevolkingsdichtheid bovendien nog zal afnemen.*

En outre, parce que dans un réseau maillé comme celui de la STIB, les possibilités de se rendre à un point donné abondent, que ce soit par la connexion avec la ligne 6 du métro qui sera bientôt renforcée et que relie non seulement le tram 7, mais aussi des lignes de bus dans Neder-Over-Heembeek comme la ligne 53, ou avec le tram 92, qui donne aussi accès au centre-ville.

Et enfin, lorsque la ligne 3 du métro atteindra Schaerbeek, parce qu'il existera une connexion idéale entre le tram 7 et le métro à hauteur de la station Verboekhoven.

La nouvelle organisation des lignes permettra donc une desserte plus rapide, plus efficace et plus fréquente.

M. David Weytsman (MR).- Mme la ministre, je connaissais l'existence de ce site internet et j'en ai déjà parcouru la foire aux questions en long et en large. Les éléments que vous avez lus et qui se trouvent sur ce site ne constituent pas vraiment une étude. Pourrions-nous disposer de l'étude comparant le tram et le bus-tram ou bus biarticulé ?

Le bus-tram présente des avantages tels que des coûts largement inférieurs, pour une capacité similaire. Je suis assez surpris par votre exposé : à mon avis, vous ne comparez pas avec le bus-tram, mais avec un bus classique. Comme ce type de véhicule demande effectivement des aménagements importants, je trouve pertinent de disposer de cette étude comparative, si elle existe.

Nous aimerions comprendre pourquoi on n'utilise pas cette technologie, indépendamment du fait qu'il s'agirait d'un nouveau service qui s'ajouterait à la série des services de la STIB. Je comprends qu'il y a aussi des engagements et des marchés d'achat de tram qui ont été réalisés.

N'oublions pas que des bus-trams de De Lijn vont circuler en Région bruxelloise, pas très loin d'ailleurs du quartier dont nous parlons. Ils vont nécessiter des travaux dont Bruxelles Mobilité devra sans doute se charger.

Deuxièmement, dans toutes les options que vous avez évoquées dans la commission de ce jour, entre De Wand vers le centre-ville, toutes ont des ruptures de charge. Sur le plan des principes mêmes, indépendamment de l'opportunité de prévoir un tram vers Neder-Over-Heembeek, mais surtout ce qu'il y a derrière Neder-Over-Heembeek et les entreprises qui s'y sont installées, je ne comprends pas pourquoi nous provoquons une ou des ruptures de charge. Dans un quartier si densément peuplé, et qui bénéficie d'une ligne directe vers le centre-ville, vous iriez ensuite offrir à des habitants qui en partie ne le souhaitent pas, une ligne directe de l'autre côté, pour un quartier moins densément peuplé et qui le sera encore moins demain selon mes projections.

Toutes les options que vous avez présentées - la connexion par le métro, ligne 7, entre autres - auront une rupture de charge. Comprenez donc l'émotion et l'énervement de ces clients qui

¹¹⁵¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het type voertuig wordt geselecteerd op basis van de behoeften. In dit geval kunnen gelede bussen en een uitbreiding van de dienstverlening daar niet aan voldoen. Heel wat gemeenten vragen om bijkomende lijnen, maar de regering heeft beslist om in de eerste plaats in Neder-Over-Heembeek te investeren. Ik doe er overigens alles aan om de plannen zo snel mogelijk te laten uitvoeren.*

De MIVB bestudeert ondertussen de mogelijkheid om trambussen in gebruik te nemen. Ik volg bovendien nauwlettend de testen met trambussen van De Lijn op de Ring. U mag echter de ruimte die dergelijke bussen nodig hebben om te draaien, niet onderschatten. In dat opzicht beantwoordt de tram beter aan de Brusselse behoeften.

¹¹⁵³ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *De vervoerscapaciteit waarover u het hebt, is die van gewone bussen, niet van trambussen. Het zou interessant zijn om een hoorzitting met De Lijn te organiseren over trambussen.*

Kunt u ons de vergelijkende studie waarover u het had, bezorgen?

Ik ben voor een uitbreiding van het tramnetwerk, maar in dit geval gaan bepaalde inwoners erop vooruit, terwijl andere erop achteruit gaan. U moet het project in zijn geheel beoordelen.

verront la qualité des services de la STIB s'amoinrir pour eux dans les prochaines années.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il me semble avoir répondu à pas mal de questions. Si l'on parle de la capacité des bus articulés - auxquels votre propre parti s'est opposé parce qu'ils bloquaient le centre-ville -, ils peuvent transporter 1.000 passagers par heure, alors que le scénario moyen prévoit une capacité de 1.600 à 1.800 personnes par heure.

Le choix du mode de transport est lié à la capacité dont nous avons besoin. Ici, même des bus articulés et une augmentation de la durée de service ne pourraient répondre aux besoins. Sans parler de la croissance démographique attendue dans le quartier, qui imposera d'encore augmenter la capacité. On me demande d'étudier dans de nombreux quartiers - entre autres à Anderlecht - la possibilité de développer les lignes de trams, vu le manque de capacité. Nous avons fait le choix d'investir à Neder-Over-Heembeek et nous mettons tout en œuvre pour que le projet avance le plus vite possible. Je remercie d'ailleurs la STIB pour l'énergie qu'elle y investit, mais nous avons besoin de davantage de lignes de trams à Bruxelles.

Les bus biarticulés, ou bus-trams, sont très larges. Il s'agit d'un autre outil, que la STIB étudie. Nous suivons également la phase test du tram-bus du ring mis en œuvre par De Lijn, en attendant le tram. Ce système présente aussi des désavantages et il ne faut pas sous-estimer la place dont ils ont besoin pour virer. De ce point de vue, le tram répond plus aux besoins des Bruxellois.

La STIB suit cependant toutes les évolutions et ne manquera pas d'utiliser un meilleur mode de transport s'il existe. Dans le cas présent, la mise en œuvre présente des désavantages réels et le tram peut vraiment apporter une valeur ajoutée vers Neder-Over-Heembeek. À Jette, le tram 9 a ainsi créé un service ultrarapide, attractif, visible en ville, tout en augmentant la qualité de l'espace public. J'espère que nous pourrions obtenir le même résultat à Neder-Over-Heembeek.

M. David Weytsman (MR).- Tout cela doit être objectivé. Les chiffres que vous citez sur la capacité ne sont pas ceux des bus-trams, mais de bus plus petits. Il serait peut-être intéressant d'auditionner De Lijn, qui juge opportun de travailler sur certains axes avec des bus-trams, non pour éviter les trams, parfois pertinents, mais pour répondre plus rapidement aux besoins, ou parce qu'ils coûtent moins cher.

Je suis convaincu qu'il y a des arguments pour et contre, et sans doute ces derniers ont-ils prévalu ici. Mais nous, parlementaires, ne recevons jamais les études. Pourrions-nous disposer de l'étude comparative dont vous parlez ? D'ailleurs, la conclusion ne porte-t-elle pas plutôt sur certains types de bus que sur les bus-trams ?

Je suis en général favorable au développement du tram mais, dans ce cas-ci, nous créons une nouvelle ligne au détriment de certains habitants d'un quartier densément peuplé et qui bénéficie

1157 **Mevrouw de voorzitter.-** Ik onthoud dat u om een hoorzitting met De Lijn vraagt. Mevrouw de minister, kunt u de vergelijkende studie aan de volksvertegenwoordigers bezorgen, als die tenminste bestaat?

1157 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).-** Ze bestaat, want we hebben de conclusies ontvangen!

1157 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-** U kunt mij in een schriftelijke vraag om bijkomende informatie verzoeken.

1157 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).-** Dat deed ik al. Kunnen wij de studie krijgen?

1157 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-** Als u mij de vraag schriftelijk stelt, bezorg ik u alle informatie die u nodig hebt.

1157 **Mevrouw de voorzitter.-** In dat geval vraag ik u nu meteen om mij die studie te bezorgen, zodat alle commissieleden erover kunnen beschikken.

- Het incident is gesloten.

1171 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL**

1171 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1171 **betreffende "de vooruitgang inzake retrofit".**

1173 *(Mevrouw Joëlle Maison, oudste in jaren, treedt als voorzitter op)*

1173 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).-** In Brussel is het erg moeilijk om tot elektrische wagen omgebouwde diesel- en benzinevoertuigen gehomologeerd te krijgen, zodat ze weer op de openbare weg mogen rijden. Dat heeft er vooral mee te maken dat de autoconstructeurs hun goedkeuring moeten geven voor de retrofit, zoals voorgeschreven door een wet van 1985, die echter niet meer aan de huidige vereisten voldoet.

Nu de mobiliteit volop aan het vergroenen is, zouden installateurs verouderde voertuigen met zo weinig mogelijk kosten van een elektrische motor moeten kunnen voorzien. Dat zou er ook voor zorgen dat oude modellen na een retrofit weer in de lage-emissiezone (LEZ) kunnen rijden.

déjà d'un service. On retire aux uns pour donner aux autres ! Le projet doit donc être examiné dans son ensemble.

Mme la présidente.- Je note votre demande d'audition de De Lijn concernant les bus-trams. Nous pourrions en reparler à l'occasion d'un ordre des travaux. Si l'étude comparative existe, pouvez-vous la transmettre aux députés ?

M. David Weytsman (MR).- Elle doit exister puisque sa conclusion nous a été donnée !

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je n'ai jamais refusé de donner des chiffres qui m'ont été demandés. Vous êtes donc libre de me poser vos questions par écrit pour un complément d'informations.

M. David Weytsman (MR).- Je vous ai déjà posé mes questions par écrit. Vous lisez une étude, financée par le contribuable, pouvons-nous en disposer ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si vous ne croyez pas qu'il s'agit des véritables conclusions d'une étude, posez-moi la question par écrit pour avoir tous les éléments dont vous avez besoin.

Mme la présidente.- Dans ce cas, je vous demande en direct de me transmettre l'étude afin que tous les commissaires puissent en disposer.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

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

concernant "les avancées sur la question du retrofit".

(Mme Joëlle Maison, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Il y a quelques mois, je vous posais une question écrite sur le retrofit. Pour rappel, cette technique consiste à convertir des véhicules à essence ou au diesel à la motorisation électrique, avec batterie ou piles à combustible.

Actuellement, ce n'est pas formellement interdit, mais les conditions légales pour importer ou obtenir l'homologation et le droit de circuler sur la voie publique avec un véhicule ainsi transformé sont lourdes et très coûteuses à Bruxelles. Cela est notamment dû à la nécessité d'obtenir une autorisation du constructeur, étant entendu que les autorités veulent s'assurer que la sécurité des véhicules est préservée après transformation. Ces normes, qui découlent de la loi du 21 juin 1985 relative

Het Waals parlement liet hierover al verschillende experts aan het woord. We zouden die ook in onze commissie kunnen horen.

Het einde van de diesel- en benzinevoertuigen nadert, dus we moeten het probleem snel verhelpen. Een voertuig dat gehomologeerd is in een Europese lidstaat, mag trouwens op de Belgische openbare weg rijden. Het zou absurd zijn dat in het buitenland geregistreerde voertuigen in België wel, maar in België geregistreerde voertuigen niet mogen rijden.

¹¹⁷⁷ *Een Belgische start-up zet overigens in op het retrofitten van bedrijfswagens. Volgens zijn berekeningen bespaart een geretrofite wagen tijdens zijn hele cyclus 31% CO2 ten opzichte van een nieuwe elektrische wagen. Dat lijkt me een interessant ecologisch argument om te onderzoeken.*

Op een eerdere vraag van mij antwoordde u dat de kwestie in Brussel bekeken wordt en dat er een intergewestelijke werkgroep is opgericht. Heeft die al vergaderd, en zo ja, wat was het resultaat? Zit er een gemeenschappelijke aanpak voor alle gewesten in? Hebt u al contact gehad met Belgische start-ups die hierrond willen werken?

¹¹⁷⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De werkgroep met vertegenwoordigers van de drie gewesten en de federale regering heeft al verschillende keren vergaderd. De*

aux conditions techniques auxquelles doit répondre tout véhicule de transport par terre, semblent ne plus convenir aux demandes actuelles.

Il paraît essentiel, dans une mobilité en mutation et qui se veut plus verte, de permettre à des installateurs agréés d'équiper d'anciens véhicules d'une motorisation électrique à moindre coût. Elle permettrait notamment la circulation sans contrainte de vieux modèles, certes électrifiés, dans la zone de basses émissions (LEZ) de Bruxelles.

La Région wallonne travaille d'ailleurs sur le sujet depuis longtemps et ses députés ont déjà eu l'occasion d'auditionner plusieurs experts. Je suggérerais que notre commission puisse également les entendre.

Les échéances de sortie des véhicules au diesel et à essence sont proches, voire passées, et il serait pertinent d'avancer sur le sujet. Nos voisins allemands et français encouragent déjà cette pratique. La France, par exemple, a adopté en avril 2020 un arrêté définissant le cadre réglementaire du retrofit. Par ailleurs, un véhicule homologué dans un pays européen peut rouler en Belgique. Il ne faudrait pas arriver à une situation absurde où cela serait possible pour des véhicules immatriculés à l'étranger, mais pas pour des véhicules immatriculés en Belgique.

Je pense qu'il ne faut pas traîner : si nous voulons espérer jouer un rôle dans ce domaine, il est important de nous donner toutes les chances d'y parvenir. Une start-up belge, située non loin de Bruxelles, croit d'ailleurs au potentiel du retrofit, en particulier pour les utilitaires. Beaucoup de petits indépendants m'ont dit avoir encore une voiture toujours fonctionnelle qu'ils souhaiteraient conserver, mais être contraints de changer de véhicule à cause de la LEZ. Nous disposerions ici d'un outil permettant à ces indépendants, moyennant quelques transformations, de garder leur véhicule.

Selon la start-up que j'évoquais, une voiture convertie vers l'électrique économise 31 % de CO2 sur l'ensemble de son cycle de vie, par rapport à une voiture électrique neuve. Cet argument écologique me semble intéressant à investiguer.

À ma dernière question écrite, vous me répondiez que le sujet était à l'étude en Région bruxelloise et qu'un groupe de travail interrégional était sur pied.

Pouvez-vous me dire si ce groupe de travail s'est bien réuni ? Que ressort-il des premières réunions ? Un consensus semble-t-il possible pour dégager les exigences techniques et une position commune entre les Régions ? Avez-vous connaissance des possibilités qu'offrirait le retrofit pour les véhicules utilitaires que j'évoquais ? Avez-vous connaissance de start-up belges qui souhaiteraient développer des activités dans le domaine ? Si oui, les avez-vous rencontrées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Un groupe de travail composé des représentants des trois Régions et du gouvernement fédéral s'est réuni à plusieurs reprises. Il a été conclu que le

conclusie was dat het retrofitten van alle categorieën voertuigen mogelijk zal zijn mits naleving van een aantal technische vereisten. Er komt nog een laatste vergadering om alle criteria te bekrachtigen.

Constructeurs die de wagens ombouwen, moeten erkend zijn door de gewestelijke overheden. Het vermogen, het koppel en de omvang mogen die van de oorspronkelijke wagen niet overschrijden, en het gewicht mag na de retrofitting maximaal 20% hoger liggen. De aanpassingen moeten worden gecontroleerd door een erkende technische dienst. De homologatie van de geretrofite voertuigen zal 4.000 à 20.000 euro per wagen kosten.

Mijn kabinet heeft contact gehad met de start-up Decarbone, die in Brussel bedrijfswagens wil retrofitten.

rétrofit sera possible moyennant certaines exigences techniques, comme le respect des règlements européens en fonction des modifications apportées aux véhicules.

Le constructeur transformateur doit être reconnu par les autorités régionales. La puissance et le couple sont limités à ceux d'origine. Les dimensions du véhicule de base doivent être respectées et le poids à vide peut être de 20 % plus élevé. Les critères doivent encore être confirmés lors d'une prochaine réunion. Les coûts d'homologation sont élevés et varient, en fonction de la catégorie du véhicule et de la provenance du kit, et de son homologation ou non, entre 4.000 et 20.000 euros par homologation. L'homologation vise à confirmer que la transformation respecte les différents règlements de sécurité. Toute transformation doit être supervisée par un service technique reconnu par une autorité régionale belge.

Le groupe de travail a défini les exigences techniques qui devront être respectées pour effectuer le rétrofit. Une dernière réunion devrait entériner tous ces critères afin de pouvoir avancer. Le résultat des discussions du groupe de travail permet le rétrofit sur toutes les catégories de véhicules, donc également sur les véhicules utilitaires.

La start-up Decarbone désire effectuer le rétrofit sur des véhicules utilitaires à Bruxelles. Mon administration a eu des contacts avec cette entreprise et je suis certaine que nous en reparlerons encore dans les semaines à venir.

1181 **De heer Jonathan de Patoul (DÉFI)** (in het Frans).- *Als ik goed begrijp, zal retrofitten dus mogelijk zijn in Brussel, maar moet de regelgeving hierrond nog afgeklopt worden? Kunt u inschatten wanneer dat zal gebeuren?*

M. Jonathan de Patoul (DÉFI).- Si je comprends bien le rétrofit sera possible en Région bruxelloise, mais les plans ne sont pas encore tout à fait terminés. Pourriez-vous estimer quand cela sera possible ? Reste-t-il bien une réunion de conclusion pour arriver à un accord sur la question ?

1181 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Een precieze datum kan ik nog niet geven, dat hangt af van de regering. Het is in elk geval de bedoeling om dat zo snel mogelijk te doen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je n'ose pas vous donner de date précise, car elle dépendra du gouvernement. Cependant, l'objectif est de rendre le rétrofit possible à Bruxelles, et ce le plus vite possible. Il faut bien fixer tous les critères. Une fois les premières conclusions et les premiers résultats des groupes de travail confirmés, nous pourrons passer à l'étape suivante. Je préfère vous fournir une date plus spécifique après le prochain groupe de travail pour être sûre que tous les débats sont clôturés.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

1187 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1187 **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,

1187 **betreffende "het internationale busstation".**

concernant "la gare routière internationale".

1189 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De inrichting van een internationale busstation sleept al meer*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il est de ces dossiers emblématiques qui reviennent comme des marronniers devant

dan 25 jaar aan. Nochtans vraagt dat geen bovenmenselijke infrastructuurwerken. Ondertussen blijven autobussen het centrum binnenrijden in allesbehalve ideale omstandigheden en parkeren ze illegaal en gevaarlijk.

In 2020 verklaarde u dat het plan om de Erasmussite in Anderlecht te gebruiken, nog niet afgeschoten was, in weerwil van de tegenkanting van de gemeente Anderlecht. In mei 2021 kwam u hierop terug en bevestigde u dat de optie afgevoerd was. Er zou een nieuw onderzoek gelanceerd zijn, waarbij een studiebureau elf potentiële sites voor het busstation zou bekijken. De meest veelbelovende site lag op de Koning Albert II-laan. Brussel Mobiliteit zou een technisch dossier aan het voorbereiden zijn om daar vanaf september 2021 een voorlopig busstation in te richten, dat tegen eind 2021 klaar zou moeten zijn.

Is het onderzoek al opgestart? Door welk bureau? Zijn er al conclusies?

Op welke data wordt gemikt voor het voorlopige en het definitieve station?

Onlangs zei u dat voor een mogelijk tweede busstation rekening gehouden moest worden met de noden van de lijnbussector en de sector van de toeristische bussen. Welke zijn die noden?

Heeft het onderzoek voor het eerste station al een tweede site opgeleverd?

Zal het voorlopige station eind 2021 effectief gebruikt kunnen worden?

notre commission. Le dossier de la gare routière est de ceux-là. Combien de rebondissements, combien d'atermoiements, combien d'années perdues ! La première question sur le sujet, dans les archives du parlement, remonte à 1996. Il y a plus de 25 ans !

Que faut-il à Bruxelles pour construire une gare routière, un ouvrage qui ne demande pas de travaux d'infrastructures pharaoniques ? Que faut-il à Bruxelles pour trouver un endroit intéressant ? Que faut-il à notre Région pour convaincre ses partenaires - pouvoirs locaux, STIB, SNCB - de la qualité de l'emplacement retenu ?

En attendant, on continue d'amener des autocars au centre-ville dans des conditions qui laissent à désirer, on favorise le stationnement illégal et dangereux et l'on offre, une fois de plus, aux touristes et aux Bruxellois une bien piètre image de notre Région.

En 2020, vous affirmiez qu'un projet sur le site d'Érasme n'était pas abandonné, malgré les déclarations contraires de la commune d'Anderlecht. En mai 2021, vous reveniez sur vos déclarations en affirmant que cette option avait bien été écartée. Vous précisiez qu'une nouvelle étude serait lancée afin de trouver un nouveau site. Onze lieux seraient étudiés en vue d'y implanter la nouvelle gare.

En attendant le choix définitif, un bureau d'étude était chargé de recenser des localisations possibles pour la gare provisoire. Comme vous le savez, le site le plus prometteur était celui situé sur le boulevard du roi Albert II. Vous indiquiez d'ailleurs que Bruxelles Mobilité préparait le dossier technique pour la réalisation de cette gare routière provisoire, et que les travaux devaient débiter en septembre 2021 afin de permettre une exploitation pour la fin de l'année.

Qu'en est-il de l'étude annoncée ? A-t-elle débuté ? Quel est le bureau d'étude mandaté ? Ses premières conclusions peuvent-elles déjà nous être communiquées ? Quand sera-t-elle finalisée ?

Quelles sont les échéances pour la gare provisoire et la gare définitive ?

Quels sont les critères sur lesquels la recherche est effectuée (métro, tram, bus, gare ferroviaire...) ?

Vous déclariez récemment que la réflexion sur la probabilité d'une deuxième gare routière devait tenir compte de l'analyse des besoins du secteur des autocars de ligne et des demandes du secteur des autocars touristiques. De quels besoins le secteur vous a-t-il fait part lors de vos consultations ?

L'étude réalisée pour la première gare permet-elle déjà de désigner un second site intéressant ?

Le calendrier sera-t-il respecté pour une exploitation de la gare routière provisoire à la fin de l'année 2021 ?

¹¹⁹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- In 2020 heeft Brussel Mobiliteit bij het studiebureau BRAT een onderzoek besteld naar mogelijke locaties voor het tijdelijke busstation in de Noordwijk. De 32 initiële sites werden na overleg met perspective.brussels, de stad Brussel, de gemeente Schaarbeek, Brussel Mobiliteit en de busuitbaters herleid naar 11 sites.

Die potentiële sites werden vervolgens geanalyseerd op toegankelijkheid, beschikbaarheid en haalbaarheid. De site op de Koning Albert II-laan kwam inderdaad als beste uit de bus. Normaal zouden de afbraakwerken aan het communicatiecentrum Noord eind 2021 starten, maar die hebben vertraging opgelopen. Het busstation zal dus pas begin 2022 verplaatst kunnen worden. Brussel Mobiliteit heeft inderdaad al voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd, terwijl de projectontwikkelaar moet zorgen voor een minimale impact van de verplaatsing van het station op de gebruikers van de openbare ruimte.

Het onderzoek van 2017-2018 naar een definitief station was toegespitst op locaties in de buurt van een metro- of treinstation. De Erasmussite blijft een mogelijkheid, maar is niet de ideale oplossing.

Na overleg met de sector over de impact van de coronacrisis blijkt dat het busstation het beste in de buurt van een treinstation (Noord of Zuid) zou komen, met voorzieningen voor de reizigers.

¹¹⁹⁵ Er werden nog geen andere sites bekeken, maar dat zal zeker gebeuren. Zeker voor de gemeente Anderlecht zou de keuze voor de Erasmussite immers een grote impact hebben.

Zodra het tijdelijke station in orde is, wordt er opnieuw uitgekeken naar een locatie voor het definitieve busstation in de

Quels sont les équipements qui seront enfin proposés aux voyageurs ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En 2020, Bruxelles Mobilité a commandé une étude au bureau d'étude BRAT visant à recenser des localisations possibles pour le déplacement de la gare routière temporaire dans le quartier Nord.

Dans un premier temps, le bureau d'étude a dénombré 32 sites potentiels dans le quartier de la gare du Nord. À la suite de réunions avec les différentes parties prenantes, soit perspective.brussels, la Ville de Bruxelles, la commune de Schaarbeek, Bruxelles Mobilité et les exploitants d'autocars, onze sites ont finalement été retenus. Ceux-ci semblaient correspondre au projet sur le plan de l'échéance, de la superficie et du développement à court terme.

Ces sites ont été analysés plus en détail par le bureau d'étude en fonction de différents critères : l'accessibilité, la disponibilité, la faisabilité, etc. Comme vous l'indiquez, il en est ressorti que le site le plus prometteur était celui situé sur le boulevard du roi Albert II. Le permis d'urbanisme de démolition du centre de communication Nord était initialement attendu pour septembre 2021, et le début des travaux de démolition pour fin 2021. Le chantier de démolition ayant pris du retard, la gare routière ne devra être déplacée, temporairement, que pour le début de l'année 2022. Bruxelles Mobilité a effectivement débuté les travaux préparatoires incluant les plans, le cahier des charges, etc., mais il revient à la société de promotion immobilière de prendre en charge les impacts du chantier sur les usagers de l'espace public, et donc le déplacement temporaire de la gare de bus.

L'étude de 2017-2018 relative à un projet définitif - à distinguer du projet temporaire dont je viens de parler - s'est concentrée sur le déplacement de la gare de bus à proximité d'une station de métro ou d'une gare. Le site d'Érasme demeure une piste, mais n'est pas la solution idéale, à moins d'avoir plusieurs sites.

Lors de la dernière question à ce sujet, il a été demandé de consulter le secteur pour connaître l'impact de la crise du Covid-19, l'avenir du secteur et les changements prévus. Il ressort de ces consultations que l'emplacement idéal pour le secteur serait un espace à proximité d'une gare - du Nord ou du Midi - avec la possibilité d'installer du mobilier et de petites infrastructures pour les voyageurs. La mutualisation d'espaces avec des bus de la STIB a été imaginée, mais elle n'est pas vraiment réaliste. La STIB a en effet besoin de toutes les places disponibles.

D'autres sites n'ont pas encore été étudiés. Nous nous engageons à le faire, d'autant que l'impact du site à Anderlecht pose de nombreuses questions, notamment à la commune.

Une actualisation des possibilités foncières autour des deux gares sera réalisée dès que la solution temporaire sera assurée. Si

omgeving van de twee treinstations. Lukt dat niet, zal Brussel Mobiliteit verder afgelegen locaties moeten onderzoeken.

We stellen alles in het werk opdat het tijdelijke station met perrons en meubilair toegankelijk is bij het begin van de afbraakwerken.

(Mevrouw Cieltje Van Achter, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

¹¹⁹⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *In het Noordstation zijn er geen deftige voorzieningen voor reizigers die een internationale bus willen nemen, terwijl dat soort vervoer in de lift zit.*

U hebt het over werken aan een tijdelijk busstation op de Koning Albert II-laan, waardoor de vier huidige opstapplaatsen voor reizigers vervangen kunnen worden door een enkele.

Daarnaast had u het ook over de Erasmussite, maar de gemeente Anderlecht heeft bij u al de problemen hierrond aangekaart. Over de andere tien sites die door het studie bureau Espaces-Mobilités geselecteerd werden, hebt u niet het gehad. Wat is het doel van het onderzoek naar het definitieve station?

¹²⁰¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Als locatie voor het tijdelijke busstation werd uiteindelijk gekozen voor de site op de Koning Albert II-laan.*

Het definitieve station hadden we willen aanleggen op de Erasmussite onder andere wegens de nabijheid van de Ring, zodat bussen niet door het centrum van Brussel moeten rijden, de nabijheid van een metrohalte die voor een directe verbinding met het centrum zorgt, en de beschikbare ruimte. Maar de concentratie van bussen op die plek zou een belangrijke impact hebben op de wijken errond en daar waren de gemeente Anderlecht en het ziekenhuis in de buurt niet gelukkig mee.

We onderzoeken nu andere opties, zelfs of de bussen verdeeld kunnen worden over verschillende sites.

aucune solution n'est trouvée, la recherche de lieux plus éloignés des gares sera mise à l'ordre du jour de Bruxelles Mobilité.

Nous voulons mettre tout en œuvre pour que la concertation entre les acteurs se fasse en temps utile et que la gare soit en place au début du chantier de démolition. Des quais temporaires et du mobilier seront installés.

(Mme Cieltje Van Achter, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- L'étude de 2017 d'Espaces-Mobilités définissait onze sites potentiels pour une véritable gare routière.

Nous avons eu l'occasion de visiter celle d'Hambourg, où les voyageurs sont accueillis dans des conditions dignes et confortables, avec des accès directs à une billetterie, à des commodités et à une salle d'attente chauffée.

Je me suis rendue à la gare du Nord à 7h30 ce matin, pour constater de visu ce qu'il en est. J'y ai vu une trentaine de personnes attendant un bus pour Amsterdam, debout sous un auvent, sans aucune possibilité de s'asseoir. Ce ne sont pas des conditions dignes, garantissant un accueil de qualité pour les touristes et visiteurs en provenance de toute l'Europe, et cela alors que ce type de transport est appelé à se développer fortement.

Vous évoquez des travaux d'aménagement d'une gare temporaire au boulevard Albert II, qui permettrait de rassembler en un seul point les quatre points actuels de prise en charge des voyageurs : deux aux alentours de la gare du Midi - à l'avenue Fonsny et à la rue de France -, un au Heysel et un à la gare du Nord.

Vous avez également évoqué le site d'Érasme, mais la commune d'Anderlecht a eu l'occasion de vous dire à quel point le projet actuel posait problème. Vous n'avez pas évoqué d'endroit susceptible d'accueillir la gare routière parmi les dix autres retenus par Espaces-Mobilités. Quel est l'objet de l'analyse actuelle pour la gare définitive ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour le projet temporaire, nous parlons du site actuellement utilisé à la gare du Nord et qui serait déplacé pendant les travaux. La gare du Nord est déjà un pôle essentiel. Nous avons effectivement besoin de mobilier pour que le site reste agréable, puisque le projet durera quand même plusieurs semaines. La solution temporaire sur laquelle nous travaillons vise à nous assurer que tout soit en ordre pendant ce temps.

Dans le projet, les onze sites que j'évoquais proviennent de l'étude sur les gares routières temporaires à la gare du Nord. Sur les 32 sites potentiels dans le quartier, 11 ont été retenus parce qu'ils semblaient convenir au niveau des échéances. Le site du boulevard du roi Albert II a finalement été choisi.

Quant au projet définitif, nous avons prévu la réalisation d'une grande gare routière attractive et agréable sur le site Érasme.

De sector zelf verkiest in de omgeving van het treinstation te blijven, wat begrijpelijk is, maar ook voor problemen zorgt in het drukbevolkte stadscentrum.

Cette décision était motivée : proximité du ring de Bruxelles, pour que les bus ne doivent pas passer par le centre-ville, proximité du métro pour une connexion directe au centre-ville si nécessaire, espace disponible, etc. Ainsi que vous l'avez rappelé, ce site présente également des inconvénients : le fait d'y rassembler tous les bus aurait un impact important sur les quartiers environnants ; la commune a exprimé des réserves, et un hôpital à proximité ne souhaite pas voir les bus se multiplier.

Nous nous sommes dès lors engagés à examiner les autres options, voire à répartir les bus sur plusieurs sites. Nous devons encore y procéder pour pouvoir progresser dans ce dossier. Le nouveau site n'a pas encore été déterminé ; cela fera l'objet d'analyses prochaines.

En réponse à une question, il y a quelques mois, nous avons dit vouloir contacter le secteur. Celui-ci nous rappelle qu'il préfère rester à proximité d'une gare ferroviaire centrale. Je le comprends, mais cela reste problématique, vu l'occupation dense du centre-ville.

¹²⁰³ *Er wordt nu onderzocht of er opties zijn in de omgeving, om die optie niet bij voorbaat uit te sluiten.*

Une analyse sera effectuée pour déterminer si des options sont disponibles dans les alentours, pour ne pas l'exclure d'avance. Ce débat sera mené prochainement.

De prioriteit voor Brussel Mobiliteit is minstens een tijdelijke oplossing. Als de beslissing daarrond genomen is, kunnen de mogelijkheden rond de twee treinstations uiteraard herbekeken worden.

La priorité de Bruxelles Mobilité est que la solution temporaire survive. Cependant, l'actualisation des possibilités autour des deux gares sera évidemment analysée lorsque la décision temporaire sera prise.

¹²⁰³ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Maakt u tegen 2022 uw keuze?*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cela se fera-t-il pour 2022 ?

¹²⁰³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De definitieve of de tijdelijke?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La solution définitive ou la solution temporaire ?

¹²⁰³ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *De keuze van de locatie voor het definitieve station.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le choix du lieu de l'emplacement définitif.

¹²⁰³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Dat kan ik nu nog niet zeggen. Er is bijkomend onderzoek nodig.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne peux pas encore le dire, cela dépend des possibilités. Des études supplémentaires seront, en outre, nécessaires. Je ne veux donc pas vous donner de date.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

¹²¹⁵ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON

¹²¹⁵ **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,

¹²¹⁵ **betreffende "de bestrijding van intimidatie en geweld tegen vrouwen in de openbare ruimte, met name in het openbaar vervoer".**

concernant "la lutte contre le harcèlement et les violences faites aux femmes dans l'espace public, en particulier dans les transports en commun".

¹²¹⁷ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Nagenoeg alle vrouwen hebben al eens te maken gehad met seksisme in de openbare ruimte. In het Brussels Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen staat dat 40% van alle seksueel geweld tegen vrouwen plaatsvindt in het openbaar vervoer. Dat vereist niet alleen preventiemaatregelen, maar ook sancties.*

Uit een verslag van de FOD Binnenlandse Zaken blijkt dat er in Brussel meer inbreuken wegens gesprek aan respect en beledigingen vastgesteld worden dan in Vlaanderen en Wallonië.

Volgens een onderzoek van Plan International betreft 29% van de meldingen van seksuele intimidatie van jongeren in de stad feiten die op straat en 14% in het openbaar vervoer plaatsgrijpen.

In de algemene beleidsverklaring verbond de regering zich ertoe seksuele intimidatie in de openbare ruimte en in het openbaar vervoer te bestrijden volgens de aanbevelingen van de resolutie die het Brussels Parlement op 30 april 2019 goedkeurde.

¹²¹⁹ *Hoever staat de uitvoering van de resolutie ter bestrijding van seksuele intimidatie? Werd er een stappenplan opgesteld? Wanneer zult u de doelstellingen halen inzake opleiding en bestrijding van genderstereotypen in reclame? Wat heeft de federale regering gedaan met het verzoek om de federale wet ter bestrijding van seksisme in de openbare ruimte efficiënter te maken?*

Actie 37 van het Brussels Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen betreft de integratie van de genderdimensie in het vervoersaanbod en het interne beleid van de MIVB. Is daar een begin mee gemaakt?

Wat zijn de eerste resultaten van de maatregelen ter bestrijding van seksuele intimidatie op het openbaar vervoer? Is de

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Les chiffres sont connus : 98 % de femmes déclarent avoir vécu du sexisme dans l'espace public, tandis que seules 3 % d'entre elles déposent plainte après une agression sexiste. Le plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes, approuvé par le gouvernement le 16 juillet 2020, et contenant 56 actions à destination des victimes, des acteurs de la prévention, de la santé, de la sécurité, de l'urbanisme ou de la mobilité, précise que 40 % de l'ensemble des violences sexuelles faites aux femmes ont lieu dans les transports publics.

Si les politiques de prévention doivent être poursuivies, il convient également de sanctionner, sans relâche, les comportements inappropriés et déviants. On ne peut accepter que des femmes soient ainsi interpellées, suivies, "collées", menacées, "draguées", injuriées et parfois frappées, dans l'espace public et les transports en commun.

Le rapport fédéral quinquennal d'évaluation de la loi sur les sanctions administratives, paru en mai 2021 à l'initiative du SPF Intérieur, dresse en page 53 le "top 5" des infractions les plus fréquemment constatées à Bruxelles. Le manque de respect et les insultes figurent en deuxième place de ce bien triste classement. Notre Région se distingue à cet égard de la Wallonie et de la Flandre dans lesquelles ces comportements n'apparaissent pas dans ce classement.

S'agissant plus particulièrement des jeunes, le journal Le Soir rapportait, ce 21 juin, que, selon les résultats d'une étude de l'ONG Plan International sur le harcèlement sexuel des jeunes dans la ville, 29 % des signalements concernent la rue et 14 %, les transports publics.

Le gouvernement bruxellois a pris l'engagement de lutter contre le harcèlement, en rue, en milieu scolaire, ou encore sur les réseaux sociaux. Dans la déclaration de politique régionale, il s'engage notamment à mettre en œuvre les recommandations contenues dans la résolution visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, et en particulier dans les transports en commun, approuvée par le Parlement bruxellois le 30 avril 2019.

Le 27 avril 2021, à l'initiative d'un certain nombre de collègues, la commission de la mobilité a débattu de ces violences spécifiques. Plusieurs éléments sont ressortis de cet échange : la nécessité de faire le point sur l'état d'avancement de la résolution visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, la campagne à mener en 2021 dans le cadre de la collaboration entre la STIB et Plan International, et l'enquête appelée baromètre de la sécurité que la STIB s'est engagée à mener à propos du sentiment de sécurité de ses voyageurs.

La marche était le thème de la Semaine de la mobilité en 2021. Comment peut-on imaginer qu'en ville, elle devienne un réflexe chez celles qui subissent ou appréhendent une humiliation, une dégradation, une agression ? Les épuisantes stratégies d'évitement ne peuvent, en aucun cas, demeurer une fatalité.

veiligheidsbarometer die MIVB had aangekondigd, klaar? Wat zijn de grote lijnen?

Où en est la résolution visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, et en particulier dans les transports en commun ? Un calendrier d'actions a-t-il été établi ? Si oui, dans quel délai pensez-vous pouvoir atteindre les objectifs de formation du personnel et de lutte contre les publicités véhiculant des stéréotypes de genre ? Quel a été le suivi des demandes transmises au gouvernement fédéral visant à évaluer et à améliorer l'efficacité de la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public ?

Le plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes comprend une série d'actions visant à contribuer à la lutte contre le harcèlement sexuel dans les transports en commun. L'action 37, intitulée "Prise en compte des spécificités de genre dans l'offre de transport et dans la politique interne de la STIB", a-t-elle bien été mise en route ?

Pouvez-vous nous indiquer les premiers résultats des mesures prises en matière de lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun ? Le baromètre de la STIB annoncé pour septembre 2021 a-t-il été clôturé ? Pouvez-vous nous en présenter les grandes lignes ?

¹²²¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Vrouwen voelen zich vaak onveilig in de openbare ruimte en op het openbaar vervoer. Het onveiligheidsgevoel is voor vrouwen dan ook vaak een doorslaggevende reden om het openbaar vervoer te mijden.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Agressions physiques, menaces et intimidations : les femmes se sentent souvent en insécurité dans l'espace public et les transports en commun. Les études sociologiques urbaines démontrent que le sentiment d'insécurité contraint les déplacements des femmes davantage que ceux des hommes. Les femmes sont les plus grandes utilisatrices des transports en commun ; pourtant, elles les évitent parfois.

De MIVB zet zich in om de veiligheid en het veiligheidsgevoel voor alle gebruikers op het openbaar vervoer en aan de haltes te verbeteren.

Parmi les obstacles mis en avant, le sentiment de sécurité détermine dans une large mesure le choix des femmes d'utiliser ou non les transports en commun : 43 % des femmes, contre 38 % des hommes, invoquent l'insécurité comme raison de leur évitement des transports en commun.

De MIVB is een opleiding aan het uitwerken voor haar medewerkers die in contact staan met de gebruikers. Ze leren er onder meer hoe ze slachtoffers van seksuele agressie moeten opvangen. Het project heeft echter wat vertraging opgelopen door de gezondheidscrisis.

La STIB œuvre à augmenter le sentiment de sécurité et la sécurité réelle de tous ses usagers dans les transports en commun, ainsi qu'aux arrêts et dans les stations.

Daarnaast wisselt de MIVB ook ervaringen uit met de TEC en de opleidingscentra van Ceméa. Doel is om die aspecten op te nemen in het bestaande opleidingstraject.

En ce qui concerne la formation du personnel de la STIB en matière de harcèlement sexuel dans les transports publics, la STIB développe actuellement une formation à l'attention du personnel en contact avec les voyageurs, consacrée à l'accueil des victimes d'agressions à caractère sexiste, et a la volonté d'intégrer ces éléments aux parcours de formation existants. La crise sanitaire a retardé la mise en œuvre du projet, mais celui-ci se construit néanmoins. La STIB a pris contact avec le TEC pour un partage d'expériences, ainsi qu'avec les centres d'entraînement aux méthodes d'éducation active au sujet des formations dispensées à leurs formateurs internes.

Er komt ook een brochure over de rechten van het slachtoffer en de mogelijkheden om een klacht in te dienen in geval van intimidatie.

Il est également prévu de publier une brochure sur les droits de la victime et la manière dont elle peut porter plainte en cas de harcèlement. Dans la mesure du possible et après accord, les services d'aide aux victimes existants pourront être mentionnés.

Nog een andere opleiding bij de MIVB heeft betrekking op de bestrijding van seksisme op de werkvloer.

¹²²³ *Zo startte ze in maart 2021 een bewustmakingscampagne voor haar medewerkers aan de hand van video's, affiches en acties op het terrein. Die campagne omvatte ook een onlineopleiding over de wettelijke aspecten van seksuele intimidatie en de manier waarop ze als getuige of slachtoffer kunnen reageren. Zo'n vijfhonderd personeelsleden hebben die opleiding al gevolgd.*

Vertrouwenspersonen en sociaal adviseurs hebben hun vaardigheden en kennis kunnen verdiepen tijdens een tweedaagse opleiding bij de Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur.

Wat reclame betreft, beschikt de MIVB reeds over een handvest voor ethische reclamepraktijken. Daarin wordt reclame die discriminatie aanmoedigt of vergoelijkt, expliciet verboden, net als reclame die gewelddadig, onwettig of asociaal gedrag goedkeurt of aanmoedigt. Het bevat ook bepalingen over wat wel en niet door de beugel kan inzake naaktheid.

Een van de maatregelen die voortvloeiden uit de interministeriële conferentie Vrouwenrechten, betreft de evaluatie van de federale wet ter bestrijding van seksisme. Die evaluatie maakt ook deel uit van het interfederale actieplan waarover de deelstaten overleggen.

Voorts investeert de MIVB in de veiligheid van haar netwerk, bijvoorbeeld door meer patrouilles en veiligheidsagenten in te zetten.

Cette brochure viendra en appui de l'intégration de la thématique dans les formations du personnel de la STIB en contact avec le public sur le réseau (y compris le personnel de conduite), dans une perspective d'accueil adéquat des victimes de harcèlement.

La STIB travaille également à la formation et à la sensibilisation de son personnel dans le cadre de la lutte contre le sexisme en entreprise. Elle a lancé, en mars 2021, une campagne de sensibilisation de son personnel à ce sujet.

Cette campagne s'est déclinée en de nombreux formats : vidéos, formations en ligne, articles, affiches, brochures et des actions physiques sur le terrain avec le bus de cohésion sociale.

Elle s'accompagne d'une formation en ligne : éléments légaux, situations de harcèlement types, réponses et comportements à adopter en tant que témoin et victime. Environ 500 membres du personnel de la STIB ont déjà suivi cette formation.

Dans la perspective de développer les connaissances et des compétences, des conseillers sociaux et des personnes de confiance chargées de la lutte contre le harcèlement sexiste au sein de l'entreprise ont participé à une session de deux jours de formation dispensée par l'École régionale d'administration publique en 2021.

En ce qui concerne la publicité, la STIB dispose déjà d'une charte d'éthique publicitaire qui interdit explicitement :

- toute publicité qui encouragerait ou cautionnerait toute forme de discrimination, y compris celle fondée sur le genre, l'orientation sexuelle, l'état civil, etc. ;

- toute publicité qui cautionnerait ou encouragerait des comportements violents, illicites ou antisociaux, qui serait de nature à heurter la sensibilité, choquer ou provoquer, qui exploiterait des sentiments de peur, de violence ou de souffrance
- sauf raison justifiable ;

- toute publicité ayant recours à la nudité de manière ouvertement sexuelle, pouvant être considérée comme humiliante, réduisant la personne à un objet, ou n'ayant pas de lien direct avec le produit ou le service - sauf raison justifiable.

L'évaluation de la loi de 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public est bien une mesure de la conférence interministérielle des droits des femmes mise en place par le cabinet Schlitz. En outre, elle se retrouve dans le projet de plan d'action national interfédéral en cours de discussion entre les entités.

En plus de la formation et de la sensibilisation de son personnel, la STIB investit également dans la sécurité de son réseau, un point important dans la lutte contre les violences à l'encontre de tous les voyageurs, hommes et femmes.

La STIB a consenti de considérables investissements en matière de présence humaine sur son réseau ces dernières années, en

¹²²⁵ De richtplannen voor de stations omvatten ook al jaren instructies om ze veiliger en aangenamer te maken, bijvoorbeeld door een betere verlichting en camera's. De MIVB is ook altijd bereid om samen te werken met de veiligheidsdiensten van het gewest en de gemeenten.

Ter illustratie van de uitvoering van actie 37 van het Brussels Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen verwijs ik naar *mobility as a service (MaaS)*. Met die applicatie kunnen gebruikers hun aanbevolen trajecten personaliseren, bijvoorbeeld afhankelijk van het tijdstip.

Daarnaast heeft de MIVB ook een aantal initiatieven genomen om het aantal vrouwelijke werknemers te verhogen. Zo voert ze al een aantal jaar aanwervingscampagnes voor vrouwen en zet ze vrouwelijke medewerkers in de kijker in de media en op haar websites. MIVB-medewerkers kunnen ook een premie krijgen als ze vrouwelijke kandidaten voor vacante betrekkingen aanbrenghen.

Sinds drie jaar maakt de MIVB ook werk van voorzieningen voor vrouwen, zoals kleedkamers en sanitair.

¹²²⁷ De MIVB is bereid om met respect van de privacyregels statistieken over intimidatie te delen.

Dit jaar zal de MIVB een enquête verrichten over het veiligheidsgevoel van haar gebruikers en een

particulier dans les stations, notamment à travers l'engagement de patrouilleurs assurant la sécurité dans les stations, et ce, de façon pérenne en internalisant plus de 100 agents de sécurité.

Par ailleurs, les plans directeurs stations intègrent depuis longtemps les principes destinés à rendre les stations plus sécurisantes et plus accueillantes. Parmi ces principes figurent un éclairage plus puissant et des matériaux plus clairs. La STIB dispose en outre du plus grand réseau de caméras de Bruxelles, qui permettent de contrôler ce qui se passe sur le terrain.

La STIB est toujours disposée à collaborer avec les services de sécurité de la Région et des communes, dans les plans et les actions qu'ils entreprennent en matière de lutte contre le harcèlement dans l'espace public, y compris dans les transports publics.

Le texte de l'action 37 évoque entre autres l'intermodalité, le recrutement et des équipements en faveur des femmes. Dans ce cadre, mentionnons le projet de mobilité tout-en-un (*mobility as a service, MaaS*), qui permet de personnaliser les recommandations de trajet et de solutions de déplacement en fonction des besoins du moment et/ou du voyageur. L'application permettra de prendre en considération le fait que la personne se déplace avec des enfants, avec une poussette, etc. Cela représente un avantage pour tous les voyageurs, y compris les femmes.

En ce qui concerne le recrutement et la progression de la diversité homme-femme, la STIB a déjà expliqué à de nombreuses reprises ce qu'elle met en place afin d'augmenter la proportion de femmes dans ses rangs. Celle-ci augmente d'année en année, mais il reste du chemin à parcourir.

Un des sept objectifs de la stratégie diversité est de promouvoir l'emploi des femmes au sein de l'entreprise. Pour y arriver, la STIB mène depuis plusieurs années des campagnes de recrutement à l'attention des femmes, met notamment en avant des collaboratrices dans les médias ou sur ses sites internet, participe à des salons d'emploi dédiés aux femmes et a instauré une prime à la cooptation pour inciter les collaborateurs et collaboratrices à proposer des candidates pour les postes ouverts au sein de l'entreprise. D'autres exemples des efforts de la STIB en faveur de la diversité sont cités dans des réponses à des questions orales et écrites, que vous pouvez consulter.

La STIB travaille également au bien-être de ses collaboratrices en mettant en œuvre depuis trois ans un ambitieux plan d'installation d'équipements en faveur des femmes : équipements sanitaires et vestiaires dédiés aux femmes, toilettes en stations. Ce plan important pour les femmes est en cours de déploiement.

Concernant les données relatives au genre, la STIB souscrit à la diffusion de statistiques sur la thématique du harcèlement moyennant le respect de la réglementation en matière de vie privée.

veiligheidsbarometer opstellen. Daarbij zal ze de gebruikers ook bevragen over seksistische intimidatie en vermijdingsgedrag.

Ze zal ook nieuwe categorieën toevoegen om gemelde incidenten van seksisme en intimidatie in onder te brengen. Bovendien levert ze jaarlijks een bijdrage aan de monitoring van de diversiteit in het gewest.

De veiligheidsbarometer ging nog maar pas van start in september 2021 en het is dus nog te vroeg voor resultaten. Desgevallend nemen we op basis daarvan nieuwe maatregelen.

¹²²⁹ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *De strijd tegen seksuele intimidatie moet op drie pijlers berusten.*

Ten eerste zijn er preventiemaatregelen nodig, bijvoorbeeld door de verlichting te verbeteren. Eerder gaf u aan dat u het te gevaarlijk is dat trams en bussen eender waar op vraag van de gebruikers stoppen. Toch denk ik dat dat 's avonds of op bepaalde plekken nuttig kan zijn.

Ten tweede moeten er meldingssystemen worden ingevoerd en onder de aandacht gebracht, bijvoorbeeld via brochures.

Ten derde speelt opleiding een cruciale rol. Personeelsleden moeten weten hoe ze met slachtoffers moeten omgaan. Tegelijk moet de MIVB de hand in eigen boezem steken en meer vrouwen in dienst nemen.

We moeten een nultolerantiebeleid voeren inzake intimidatie op het openbaar vervoer. Er zijn nog te veel mensen die denken dat het allemaal niet zo erg is, zolang het niet om brutaal geweld gaat. Dat misplaatste gedrag zorgt ervoor dat vrouwen zich anders kleden en gedragen en aarzelen om het openbaar vervoer te nemen. Dat past niet in een moderne stad waar de auto minder plaats inneemt.

Cette année, la STIB va réaliser une enquête sur le sentiment de sécurité de ses voyageurs et établir un baromètre de la sécurité. Le harcèlement verbal à caractère sexiste et les menaces, intimidations ou insultes à caractère sexiste sont repris dans les questions, ainsi que les comportements d'évitement mis en place par les voyageurs.

Par ailleurs, la STIB travaille à la reclassification des incidents qui lui sont signalés par les équipes de sécurité, afin d'inclure des catégories liées directement au sexisme et au harcèlement. La STIB contribue également, chaque année, au monitoring régional de la diversité, dans lequel les données relatives au genre sont aussi enregistrées.

Le baromètre de la sécurité de la STIB a été lancé en septembre 2021, mais il n'est pas encore terminé. Il n'est dès lors pas encore possible d'en communiquer les résultats. Lorsque nous en disposerons, nous vérifierons si de nouvelles mesures s'imposent.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Vous l'avez dit, les moyens d'action s'articulent sur trois axes.

D'abord, il y a la prévention, par l'intégration de la lutte contre les stéréotypes de genre dans les politiques de transport urbain. J'y ajouterai quelques éléments d'infrastructure, comme l'éclairage. Vous n'avez pas abordé le principe d'arrêt à la demande, dont vous nous aviez déjà dit qu'il était difficilement applicable, compte tenu du risque d'accidents en dehors des quais. Pourtant, le soir et à certains endroits, il pourrait être utile.

Le deuxième axe est formé par les systèmes d'alerte mis en place par la STIB, avec des numéros d'appel pour les signalements. Vous avez également cité la publication de brochures.

Enfin, vous citez la formation. Toute personne qui travaille dans une société de transport public doit effectivement être formée pour recueillir les récits de harcèlement et orienter les victimes. Toutefois, une politique doit être menée en amont parmi le personnel, dont il est souhaitable qu'il compte davantage de femmes. Or nous savons qu'à la STIB, elles sont loin d'être majoritaires.

Nous devons mener une politique de tolérance zéro face au harcèlement dans les transports en commun. Certains persistent à croire que ce phénomène n'est pas si grave. Ils estiment qu'en dehors des agressions les plus violentes qui causent des dommages irréversibles aux victimes, de tels comportements répétitifs et usants, les regards insistants, les frottements et autres attitudes équivoques ne sont pas très graves.

Or de telles attitudes induisent de gros changements, par exemple parmi les femmes, qui décident de s'habiller autrement, hésitent à prendre les transports en commun ou à sortir. Dans une ville rêvée où la voiture doit occuper moins de place au profit des transports en commun et de la mobilité douce, il est fondamental de lutter contre ce fléau.

1229 **Mevrouw de voorzitter.-** Ik denk dat we het daar allen over eens zijn.

- *Het incident is gesloten.*

1237 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1237 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1237 **betreffende "de strijd tegen fraude door het niet valideren van het vervoerbewijs bij de MIVB".**

1239 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- In 2020 nam het zwartrijden bij de MIVB met 65% af. De belangrijkste reden daarvoor is wellicht het door de coronacrisis afgenomen aantal reizigers. Bovendien moesten de MIVB-medewerkers eerst controleren op het dragen van het mondkapje alvorens tot ticketcontroles over te gaan.**

In 2020 leverden de boetes voor reizen zonder geldig vervoerbewijs een bedrag van 2.589.508 euro op, tegenover 4.628.191 euro in 2019. Voor vergeten abonnementen daalde het bedrag van 141.846 euro tot 29.130 euro.

Een medewerker van de MIVB signaleerde dat reizigers op bepaalde lijnen systematisch zwartrijden. De chauffeurs mogen hen niet tot de orde roepen. De betrokken medewerker stelde daarom voor om een knop in te bouwen waarmee chauffeurs zwartrijders kunnen melden. Zo kan de MIVB haar controles beter plannen.

1241 **Hoeveel personen controleren de vervoerbewijzen? Staan zij ook in voor preventie? Hoeveel preventiemedewerkers zijn er? Gaan zij van station naar station of zijn er stations met vaste preventiemedewerkers?**

Kunt u het aantal zwartrijders voor 2020 en begin 2021 opsplitsen per vervoersnet?

Mme la présidente.- Je pense que nous partageons tous votre point de vue.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la lutte contre la fraude à la non-validation du ticket à la STIB".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En 2020, la STIB a enregistré une baisse de 65 % de la fraude au titre de transport. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 21.889 procès-verbaux ont été dressés en 2020 contre 71.455 en 2019. Sur tous ces procès-verbaux, 2.913 concernaient l'oubli d'un abonnement, contre 9.658 en 2019.

La crise du Covid-19 et la forte baisse de fréquentation des transports publics semblent être la première raison de cette diminution. Les agents de la STIB avaient également pour mission de contrôler prioritairement le port du masque, avant de contrôler les tickets.

Le montant perçu en 2020 pour non-possession d'un titre de transport valable s'élevait à 2.589.508 euros, contre 4.628.191 euros en 2019, soit près de la moitié. Le montant des amendes pour oubli d'abonnement est quant à lui passé de 141.846 à 29.130 euros. Ces chiffres démontrent l'importance du phénomène.

J'ai récemment parcouru le fascicule édité par la STIB au sujet du prix Eurêka 2021, qui promeut la créativité des travailleurs au sein de la STIB. Un des employés y faisait part à la fois d'un constat inquiétant et d'une idée intéressante. Il expliquait tout d'abord que, sur certaines lignes, les chauffeurs constatent des fraudes systématiques quant à la validation des titres de transport. Il rappelait d'ailleurs que les chauffeurs ont la consigne de ne pas s'en occuper. L'idée développée par cet employé attentif consistait alors à proposer la création d'un bouton discret dans le système d'aide à l'exploitation Phoenix, afin de signaler les soupçons de fraude. Ces signalements pourraient notamment permettre de planifier les contrôles à effectuer.

La lutte contre la fraude doit nécessairement être opérée de manière intelligente, ciblée et humaine.

Quels sont dès lors les moyens affectés au contrôle de la validation des sésames d'entrée sur le réseau de la STIB ? Combien d'équivalents temps plein permettent-ils l'accomplissement correct de cette mission ? Sont-ils les mêmes que les agents de prévention ou sont-ils spécialement affectés à cette tâche ? Combien y a-t-il aujourd'hui d'agents de prévention

Op welke lijnen rijden reizigers systematisch zwart? Hoe bepaalt de MIVB waar en wanneer er controles plaatsvinden?

Hoe staat u tegenover het voorstel van de MIVB-medewerker om een knop om zwaarrijders te melden en de planning van controles te sturen, te installeren? Werd de prijs daarvan al onderzocht? Bestaat het systeem elders?

Voor de controle bij de poortjes kreeg de MIVB in 2017 een gunstig advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit. Hoever staat ze daarmee? Hoe luidt de feedback van de veiligheidsafdeling van de MIVB?

Berekende u hoeveel tellers aan deuren van trams en bussen kosten, waarmee gegevens over in- en uitstappende reizigers met die van de ontwaardingstoestellen kunnen worden vergeleken?

sur le réseau ? Sont-ils tous mobiles de station en station ou certains sont-ils affectés à une station en particulier ?

Pouvez-vous ventiler, pour l'année 2020 et les premiers mois de l'année 2021, le nombre de fraudes par réseau de transport - métro, tram, bus ?

Le chauffeur de bus cité plus haut explique que, sur certaines lignes, les chauffeurs constatent des fraudes systématiques. Quelles sont ces lignes ? Comment sont déterminés les lieux et horaires des contrôles qui doivent être effectués ?

Comment accueillez-vous l'idée de permettre aux chauffeurs de renseigner, au moyen d'un bouton, les soupçons de fraude et donc de créer une carte spatiotemporelle du ressenti de fraude pouvant servir à la planification des contrôles ? Le coût d'un tel système a-t-il déjà été étudié ? Existe-t-il ailleurs ?

Concernant le contrôle de la fraude aux portillons au moyen de caméras intégrées, pour lutter contre les resquilleurs pratiquant l'accolement, la STIB avait reçu, le 9 mai 2017, un avis favorable de l'Autorité de protection des données. Où en est son déploiement ? Combien de portillons sont-ils équipés de ce système ? Quels sont les retours du département de sécurité de la STIB ?

Enfin, avez-vous budgétisé le coût que représenterait l'installation de capteurs aux portes de chaque bus et tram afin de comparer les données des voyageurs entrants et sortants avec les données de validation du véhicule ? Si non, pourquoi ? Qu'allez-vous mettre en place pour répondre à la proposition intéressante de ce chauffeur ?

¹²⁴⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Momenteel telt de MIVB 364 veiligheidsmedewerkers. Zij staan alleen in voor de veiligheid, niet voor preventie. De preventiemedewerkers moeten reizigers informeren, het veiligheidsgevoel verhogen en zwaarrijden ontraden.

Preventiemedewerkers kunnen geen controles op de vervoerbewijzen uitvoeren, in tegenstelling tot veiligheidsmedewerkers, die wel kunnen ingrijpen als reizigers hun vervoerbewijs niet ontwaarden.

De veiligheidsteams zijn aan negen stations verbonden. De medewerkers zijn doorgaans in één bepaald station aan het werk. Ze kunnen toezicht houden op de poortjes en boetes opleggen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme indiqué en réponse aux questions écrites n° 989 de M. Lootens-Stael et n° 1010 de Mme Czekalski, et à la demande d'explications de M. Loewenstein lors de la commission du 5 octobre dernier, le service de sécurité de la STIB compte aujourd'hui 364 agents de sécurité, répartis comme suit :

- 11 patrouilleurs et moniteurs de la brigade canine ;
- 113 patrouilleurs de sécurisation des stations ;
- 122 patrouilleurs sécurité et contrôle ;
- 78 patrouilleurs en temps réel ;
- 33 proximity managers de Vigilis ;
- 7 managers de Vigilis.

Parmi ces agents, 331 sont assermentés et 33 doivent encore recevoir leur assermentation.

Il s'agit d'agents de sécurité et non d'agents de prévention, ni d'agents multimodaux. Les agents de prévention ont pour rôle

¹²⁴⁷ *Naast hun gewone taken voeren de teams van de MIVB ook dagelijks een aantal opdrachten in samenwerking met de politie uit, waaronder controles van de vervoerbewijzen en andere beveiligingsopdrachten.*

In 2019 legde de MIVB 71.455 toeslagen voor zwaarrijden op. In 2020 waren dat er 21.889. De cijfers voor 2021 zijn nog niet beschikbaar. Tegelijkertijd zag de MIVB haar reizigersaantallen in 2020 door de coronacrisis fors dalen. Aangezien er minder reizigers waren, waren er ook minder controles.

De toeslagen waren in 2020 als volgt gespreid: 16% op het busnet, 47% op het metronet en 37% op het tramnet.

Om veiligheidsredenen worden de plaatsen waar is vastgesteld dat reizigers er systematisch zwaarrijden, niet bekendgemaakt. Er vinden overigens controles op het volledige netwerk plaats. De plaatsen worden bepaald volgens de normen van het Europees Comité voor Normalisatie.

De MIVB onderzoekt het voorstel over de knop om zwaarrijders te signaleren, samen met andere suggesties.

d'informer les voyageurs, de vérifier le bon fonctionnement des divers appareils, de signaler toute anomalie dans le parcours client, mais aussi de renforcer le sentiment de sécurité et de décourager la fraude en assurant une présence dissuasive. Ces agents ne sont toutefois pas assermentés et ne sont dès lors pas habilités à contrôler la possession d'un titre de transport.

Les agents de sécurité, assermentés, sont habilités à contrôler que les voyageurs disposent bien d'un titre de transport valide et validé. Dès lors, lorsqu'ils sont sur le réseau, qu'importe le type de mission, ils peuvent bien évidemment réagir s'ils constatent qu'une personne ne valide pas son titre de transport au portillon. Lors des contrôles des titres de transport qui s'effectuent dans les stations de métro, les agents vérifient bien entendu que la personne a bien validé son titre de transport au portillon.

Des équipes de sécurisation sont affectées à neuf stations spécifiques. Les agents travaillent généralement dans une station en particulier. Ils peuvent surveiller les portillons et, dès lors, verbaliser.

Comme je l'ai déjà indiqué en réponse à la question de M. Loewenstein le 5 octobre dernier, en plus de la trentaine de missions de tous types menées chaque jour par les équipes de la STIB, des missions quotidiennes sont planifiées avec la police. Il s'agit de missions de contrôle des titres de transport, mais également d'autres types de missions de sécurisation, planifiées et en temps réel si nécessaire.

Concernant le nombre de surtaxes pour fraude au titre de transport, la STIB en a délivré 71.455 en 2019. En 2020, ce chiffre était de 21.889. L'année 2021 n'étant pas encore terminée, la STIB ne peut pas fournir de chiffres la concernant. Je rappelle que les détails de ces chiffres figurent également dans les réponses aux questions n° 989 de M. Lootens-Stael et n° 1010 de Mme Czekalski. De même, le réseau de la STIB a connu une très importante baisse de fréquentation en 2020, en raison de la crise sanitaire. Puisqu'il y avait moins de voyageurs sur le réseau, il y a eu de facto moins de voyageurs contrôlés.

En 2020, le nombre de surtaxes se répartissait comme suit par mode de transport : 16 % dans le mode bus, 47 % dans le mode métro et 37 % dans le mode tram.

Pour des raisons de sécurité du personnel de la STIB et de ses clients, les lieux où les fraudes sont constatées ne sont pas communiqués ; j'espère que vous le comprenez.

Les contrôles ont lieu sur tout le réseau et les points de contrôle sont déterminés en respectant les critères des normes du Comité européen de normalisation.

Quant à l'idée de permettre aux chauffeurs d'indiquer les soupçons de fraude au moyen d'un bouton dans la console Phoenix, la STIB est encore en train d'examiner les suggestions présentées dans le cadre du projet Eurêka et ne s'est donc pas encore prononcée sur le sujet.

¹²⁴⁹ *De testen met ingebouwde camera's in de poortjes waren geslaagd. Tijdens de goedkeuringsfase dook er een probleem op, dat stilaan opgelost geraakt. Daarna gaat het project van start. Zodra het systeem fraude met de poortjes detecteert, maakt het een foto, op basis waarvan de controleurs doelgericht kunnen werken.*

De poortjes hebben al tellers. Het is dus mogelijk om te bepalen waar regelmatig meerdere personen tegelijk door een poortje glippen. Ook daar kunnen de controles op worden afgestemd.

Voorts installeert de MIVB tellers in haar bussen en trams. Momenteel is ongeveer de helft van de vloot ermee uitgerust. Aangezien het systeem in gebruik is, zijn de kosten ervan al in de begroting opgenomen.

¹²⁵¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Klaarblijkelijk zijn er meer zwarzrijders op de bus. Op de andere netten zijn er meer camera's of medewerkers aanwezig. Kunt u de cijfers per net nog eens herhalen?*

¹²⁵¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Het gaat om 37% op de tram, 16% op de bus en 47% op de metro.*

¹²⁵¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Dat zijn de betrapte zwarzrijders?*

¹²⁵¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Dat is het aantal toeslagen.*

¹²⁵¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Daar zit dus het probleem. Het voorstel voor de alarmknop kwam van een buschauffeur, maar op de bus werden de minste toeslagen uitgeschreven. Dat cijfer stemt niet overeen met de werkelijkheid.*

¹²⁵¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *U moet ook met het aantal reizigers rekening houden. Het gaat immers om statistieken.*

Over het installeren van een dergelijke knop is nog niets beslist.

En ce qui concerne le contrôle de la fraude aux portillons au moyen de caméras intégrées, pour lutter contre les resquilleurs pratiquant l'accolement, les tests sont une réussite. Le projet est donc passé en phase d'agrément, où un souci a été détecté. Ce souci est en cours de résolution et le projet passera ensuite en phase de production. Dès que le système sera opérationnel, la STIB sera en mesure d'intervenir lorsque le système détectera une fraude aux portillons. La caméra prendra alors le portillon concerné en photo. Lorsque des agents de sécurité entreront dans une station pour effectuer un contrôle, ils recevront les photos des fraudeurs prises au cours des dix dernières minutes dans la station, ce qui leur permettra d'effectuer un contrôle ciblé.

Actuellement, les portillons comptent déjà le nombre de passages et il est donc possible de détecter les stations où il est fréquent que plusieurs personnes passent les portillons en même temps, ce qui permet aussi de cibler les contrôles.

Enfin, en ce qui concerne l'installation de capteurs aux portes de chaque bus et tram, la STIB est déjà en train d'installer des systèmes de comptage automatique des voyageurs dans sa flotte de bus et de trams. Près de 630 véhicules, soit 52 % de sa flotte, en sont actuellement équipés. La STIB va continuer à équiper ses véhicules progressivement. L'installation de ce système étant en cours, elle est déjà budgétisée.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La proposition du chauffeur de bus indisposé par les fraudes à la validation du ticket dont il était fréquemment témoin est intéressante. Visiblement, le problème touche essentiellement les bus, car il y a beaucoup de caméras et de présence sur place dans les autres types de moyens de transport.

Pourriez-vous énumérer à nouveau les proportions de fraudes constatées dans les bus, trams et métros ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Elles sont de 37 % pour le tram, 16 % pour le bus et 47 % pour le métro.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il s'agit là des proportions de fraudes détectées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ces pourcentages reflètent le nombre de surtaxes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- C'est là où le bât blesse. Cette proposition vient d'un chauffeur de bus, mais, d'après les chiffres dont vous disposez, c'est sur ce mode de transport qu'il y aurait le moins de surtaxes dressées. Cela ne correspond donc vraisemblablement pas à la réalité.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il faut prendre en considération le nombre de voyageurs également. Il s'agit de statistiques. Vous connaissez les chiffres en matière de surtaxe.

La proposition visant à installer un bouton que les chauffeurs pourraient utiliser en cas de soupçon de fraude est à l'étude dans le cadre du projet Eurêka. Aucune décision n'a été prise à cet

Voorts moet u voor ogen houden dat de controles in de metrostations veel doelgerichter gebeuren dan op de bus.

1251 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*-
Inderdaad. Die knop zou dus kunnen helpen.

- Het incident is gesloten.

1267 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1267 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1267 **betreffende "het traject van tram 25 en het richtplan van aanleg Mediapark".**

1271 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Na de aankoop door het gewest van de terreinen aan de Reyerslaan die door de VRT en de RTBF gebruikt worden, ontwikkelde perspective.brussels het project Mediapark, een gemengde wijk met een park, betaalbare woningen, vervoersmogelijkheden en handelszaken. Oorspronkelijk zou tramlijn 25 worden omgeleid om Mediapark van een tramdienst te voorzien. Daardoor zou een deel van Schaarbeek niet meer rechtstreeks verbonden zijn met de universitaire wijk. Na het openbare onderzoek en na advies van de geraadpleegde gemeenten en instanties keurde u op 17 juni 2021 het richtplan van aanleg Mediapark goed.*

Is het nog altijd de bedoeling dat de tramlijn 25 wordt omgeleid om Mediapark te doorkruisen?

Ondertussen zou u samen met de MIVB van plan zijn om een tramlijn in te stellen van de Schumanrotonde naar het Meiserplein en Mediapark tot de Cora van Sint-Lambrechts-Woluwe.

Welke vervoersopties worden in de nieuwe versie van het richtplan van aanleg aangehouden? Buurtbewoners maken zich er grote zorgen over.

égard. Il faut également prendre en considération le fait que les contrôles sont beaucoup plus ciblés dans les stations de métro, au contraire des bus.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Tout à fait. D'où l'intérêt de cette proposition d'un employé de la STIB.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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 tracé du tram 25 et le plan d'aménagement directeur Mediapark".

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- En 2017, la Région bruxelloise signait l'acte d'acquisition des terrains Reyers occupés par la RTBF et la VRT. Piloté par perspective.brussels, le projet Mediapark propose un redéploiement du site en un quartier mixte. L'ambition est d'apporter de nouvelles qualités au quartier, à l'aide d'un parc, de logements abordables, d'équipements de transport et de commerces de proximité.

Avec la STIB, vous aviez envisagé de mettre en place une desserte de tram à proximité. Il s'agissait de dévier la ligne 25, qui relie les arrêts Rogier et Boondael, et de faire passer le tram au sein du futur quartier Mediapark. Cette déviation signifiait une perte de lien direct entre une partie de Schaarbeek et les quartiers universitaires, en imposant une correspondance supplémentaire. En réponse à l'enquête publique de 2019, et à la suite des avis des communes et des instances consultées, vous avez approuvé les modifications au projet de plan d'aménagement directeur (PAD) Mediapark le 17 juin 2021.

Est-il toujours question que le tram traverse le site Mediapark en suivant un parcours qui dévie la ligne de tram 25 ? Qu'avez-vous prévu de faire concrètement ? Précédemment, il a été envisagé de dévier le tram, soit le long de la chaussée de Louvain, soit à travers le projet Mediapark et le long de l'autoroute E40. Cela semble toutefois compliqué, vu les dernières décisions du gouvernement concernant le PAD Mediapark.

Apparemment, vous auriez le nouveau projet, avec la STIB, de mettre en place un tram qui relierait le rond-point Schuman, les avenues de Cortenbergh et Eugène Plasky, la place Général Meiser, le futur quartier Mediapark et le Cora de Woluwe-Saint-Lambert. Ce nouveau projet est donc lié aux modifications du PAD Mediapark, ainsi qu'au développement de la place Général Meiser et du tram 7.

Quelles options de mobilité ont été étudiées et retenues dans la nouvelle version du PAD Mediapark adoptée par le

¹²⁷³ (Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

¹²⁷³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Conform het Good Moveplan komt er een nieuwe tramlijn die op termijn het Noordstation met de UCLouvain Bruxelles Woluwe en de Cliniques universitaires Saint-Luc zal verbinden. De hele lijn afwerken is nu nog niet mogelijk; daarvoor moeten de huidige gebouwen van de RTBF en de VRT eerst afgebroken worden. Het gedeelte van de tramlijn dat Mediapark zal bedienen, loopt door de Rogierlaan, steekt dan de Generaal Wahislaan over, volgt de Reyerslaan en doorkruist vervolgens de toekomstige esplanade aan de ingang van Mediapark.

Tramlijn 25 heeft hier in feite niets mee te maken. De toekomst van die lijn hangt samen met de plannen voor de nieuwe tramlijn 10 richting Neder-Over-Heembeek. Als die er is, zal er ook een nieuwe lijn 25 rijden van Esplanade naar Boondael, langs de VUB.

¹²⁷⁷ **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- Ik zal uw antwoorden met de kaart erbij bestuderen om te zien wat de impact ervan is op de dienstverlening.

- Het incident is gesloten.

¹²⁸¹ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

¹²⁸¹ aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

¹²⁸¹ betreffende "de nieuwe inrichtingen op het Louizaplein".

gouvernement ? Il règne de nombreuses inquiétudes chez les riverains à ce sujet.

L'éventualité de créer une nouvelle ligne de tram, passant à proximité du PAD Mediapark, depuis Schuman et à destination du Cora de Woluwe-Saint-Lambert, est-elle étudiée ?

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Dans le cadre de l'approbation du PAD Mediapark par le gouvernement, un accord a été trouvé. Prévue par le plan Good Move, la nouvelle ligne de tram traversera le boulevard Général Wahis, en venant de l'avenue Charles Rogier et longera le boulevard Auguste Reyers du côté du site de la RTBF et de la VRT. Elle traversera ensuite la nouvelle esplanade à créer à l'entrée du site Mediapark et empruntera la rue Colonel Bourg pour rejoindre l'avenue Marcel Thiry, après avoir franchi l'autoroute E40. Il n'est plus question que la nouvelle ligne de tram emprunte la chaussée de Louvain.

Il s'agit d'une nouvelle liaison à créer, à terme, entre la gare du Nord et le site de l'UCLouvain Bruxelles Woluwe et des Cliniques universitaires Saint-Luc. La réalisation de cette nouvelle ligne n'est toutefois pas pour demain, car elle est tributaire de la démolition préalable des bâtiments actuels de la RTBF et de la VRT, qui ne pourra être réalisée qu'après la construction des nouveaux sièges de ces organismes.

L'avenir de l'actuelle ligne 25 n'est, en réalité, pas lié à ce projet, mais plutôt à la réalisation du projet de nouvelle ligne de tram 10 vers Neder-Over-Heembeek. Lorsque cette nouvelle ligne sera mise en service, il sera indispensable de compenser la perte de fréquence de l'actuelle ligne de tram 3 entre les arrêts Heembeek et Esplanade. Il faudra aussi augmenter la fréquence des trams sur le tronçon du boulevard Lambert entre Docks Brussel et la place Général Meiser. Dès lors, à cet horizon, une nouvelle ligne 25 liera l'arrêt Esplanade à l'arrêt Boondael, en passant par l'Université libre de Bruxelles.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- J'analyserai sur plan vos réponses pour en déterminer l'impact en matière de rupture de charge.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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

concernant "les nouveaux aménagements de la place Louise".

¹²⁸⁵ **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** (in het Frans).- *Een jaar geleden startten uw diensten overhaast met de heraanleg van het Louizaplein. Daar ging geen overleg met omwonenden of handelaars aan vooraf. Voor de weggebruikers leverde dat zeer vervelende toestanden op.*

De Brusselse regering wil de rotonde aan het Louizaplein al lang heraanleggen en gaat helaas altijd op dezelfde manier te werk. Zo liet voormalig minister Smet in 2015 verhogingen in klinkers in het midden van de weg aanleggen, wat drie weken lang ellenlange files veroorzaakte.

De wijk rond het Louizaplein telt veel winkels en trekt heel wat verkeer aan, waardoor de mobiliteit er niet altijd even vlot loopt. Na de coronacrisis, manifestaties waarbij vernielingen werden aangericht, en de sluiting van de Louizatunnel hebben heel wat handelaars het echt moeilijk.

¹²⁸⁷ *De herinrichting van de omgeving maakt het allemaal nog wat erger. Ook al is de verkeersdrukte nog niet zo hoog als voor de crisis, de gevolgen zijn nu al voelbaar, zeker tijdens het weekend. Zelfs de bussen van de MIVB staan er soms minutenlang stil.*

Ondanks de mooie beloften in het meerderheidsakkoord werd er niet over de herinrichting gecommuniceerd. Omwonenden en handelaars stonden voor een voldongen feit.

Liet u uw diensten een diepgaande analyse van de nieuwe situatie aan het Louizaplein uitvoeren? Zo ja, wat zijn de conclusies?

Overweegt u aanpassingen om het toenemende verkeer beter te stroomlijnen?

Hoe wilt u ervoor zorgen dat het openbaar vervoer weer vlot kan rijden?

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- *Voilà un peu plus d'un an, vos services procédaient dans l'urgence au réaménagement de la place Louise sans concertation avec les riverains, les comités de quartier et les associations de commerçants, notamment.*

À l'époque, mon collègue Sevket Temiz vous avait interpellée sur "le carnage pour les usagers et les automobilistes" qu'occasionnaient de telles transformations alors que certaines voiries adjacentes et dépendant du réseau communal n'avaient, souvent, pu être adaptées dans le même temps.

La volonté du gouvernement bruxellois de réaménager le rond-point Louise et ses abords existe depuis longtemps, mais la méthode ne change pas, et croyez bien que je le déplore. En effet, en 2015 déjà, votre prédécesseur avait cru bon d'installer des monticules en pavés en plein milieu de la voirie, causant des files de parfois plus de trois heures et bloquant tout un quartier. Les riverains et les commerçants s'en souviennent encore.

Pire, cet aménagement n'avait fait l'objet d'aucune annonce, d'aucune concertation avec les riverains, les autorités communales et la police, ni d'aucune demande de permis malgré les obstacles physiques, et il avait coûté un demi-million d'euros pour trois semaines de désastre !

Certes, la mobilité n'est pas toujours évidente dans ce quartier du haut de la ville, fort prisé pour ses nombreux commerces, qui en font l'un des lieux les plus attractifs de la capitale. Mais après avoir été lourdement touchés par les conséquences de la crise sanitaire et, avant cela, par le confinement, des manifestations dévastatrices ou encore la fermeture du tunnel Louise, nombre de ces commerces ont du mal à résister. Ajoutons que la circulation sur le rond-point Louise a des conséquences sur la totalité du goulet Louise, de l'avenue de la Toison d'Or et du boulevard de Waterloo, trois axes stratégiques du commerce bruxellois.

Avec la lente reprise commerciale, ces aménagements - annoncés comme temporaires - montrent déjà leurs limites. Un exemple, sur l'axe du boulevard de Waterloo vers le rond-point Louise, la voie est ainsi réduite de quatre bandes (les deux bandes du boulevard, la contre-allée et la rue du Grand Cerf) à une seule bande de circulation.

Alors, bien que le trafic n'ait pas encore complètement repris, les conséquences sont déjà très nettes, surtout durant les week-ends. La situation est alors particulièrement tendue dans cette zone commerciale, en raison de son succès. Même les bus de la STIB peuvent y rester bloqués de très longues minutes.

Quant à la communication dans le cadre de ce projet, malgré les engagements de l'accord de majorité, elle a malheureusement été totalement oubliée puisque, cette fois encore, tant les riverains que les commerçants ont été mis devant le fait accompli. Et, depuis plus d'un an, cette "politique du pied dans la porte", comme je l'appelle, n'a apparemment toujours pas été corrigée, malgré les outils dont dispose pourtant la Région.

Ontving u klachten van handelaars of omwonenden over de gevolgen van de aanpassingen op de wijk en hun leven? Zo ja, hoe reageert u daarop?

Depuis les changements censés fluidifier le trafic sur la place Louise, vos services ont-ils procédé à une analyse détaillée de la situation ? Si oui, quelles en sont les premières conclusions ?

Des adaptations ont-elles été envisagées afin de mieux calibrer les entrées et sorties en fonction de la reprise d'un trafic plus dense ?

Quelles sont les pistes pour permettre une meilleure fluidité des transports en commun de surface autour de la place Louise ?

Avez-vous déjà reçu des plaintes de la part de commerçants ou riverains de la zone à propos des conséquences parfois dramatiques que ces changements ont provoquées sur leur quartier et leur qualité de vie ? Si oui, quelles dispositions avez-vous prises afin d'y remédier ?

¹²⁸⁹ *Liet u tellingen van de verschillende voertuigen op de rotonde uitvoeren? Zo ja, kon u die vergelijken met recente gegevens uit dezelfde zone?*

Vos services ont-ils procédé à des comptages des voitures, camions et vélos traversant le rond-point ? Si oui, vous a-t-il été possible de les comparer à des données récentes dans la même zone ?

Overlegde u met de omliggende gemeenten over eventuele aanpassingen? Zo ja, kunt u daar een overzicht van geven?

Avez-vous eu des contacts avec la Ville de Bruxelles et les communes d'Ixelles et de Saint-Gilles concernant les aménagements de la place Louise et les éventuelles transformations à y apporter ? Si oui, peut-on connaître l'agenda des corrections à prévoir ?

Hoe kan het geweest de omwonenden en de handelaars van eventuele toekomstige aanpassingen op de hoogte brengen?

Quels outils la Région peut-elle mobiliser afin d'informer les riverains et commerçants des éventuels changements à venir en matière de mobilité autour du rond-point Louise ?

¹²⁹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op basis van zogenaamde floating car data kon Brussel Mobiliteit concluderen dat de herinrichting van de Louizarotonde geen grote impact had op de verkeersdoorstroming.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne les conclusions de l'analyse de la situation, dans le cadre de l'aménagement des coronapistes, Bruxelles Mobilité a réalisé une analyse pour la place Louise.

Er kwamen wel enkele klachten naar aanleiding van files op zaterdagmiddag tussen de Naamsepoort en het Poelaertplein door opstoppingen ter hoogte van de uitgang van de parking 2 Poorten, maar de files dateren al van voor de herinrichting door de heropening van de winkels in de zomer van 2020 en het feit dat de parking, waarvan de capaciteit werd uitgebreid, wel twee ingangen heeft, maar slechts een uitgang. Er vond daarover trouwens al constructief overleg plaats met de stad Brussel.

L'analyse a comparé la situation après le nouvel aménagement de 2020 avec la situation antérieure. Les Floating Car Data permettent de conclure essentiellement que l'aménagement n'a pas eu un impact important sur la fluidité du trafic.

Ik betreur alvast dat de heraanleg van de zone beperkt is tot de Guldenvlietlaan en dat de Louizarotonde daarbij niet aan bod kwam. Er moet worden nagedacht over langetermijnoplossingen voor dat hele gebied.

Les caméras ont observé des remontées de file sur l'avenue de Waterloo le samedi après-midi après la mise en œuvre de l'aménagement. Cela a suscité plusieurs plaintes, notamment à la sortie du parking Deux Portes. L'étude des Floating Car Data révèle une légère augmentation des temps de trajet le samedi après-midi entre la porte de Namur et la place Poelaert (via le rond-point). Cependant, ces augmentations étaient déjà présentes avant l'aménagement, en raison de la réouverture des magasins pendant l'été 2020. Notons aussi que la capacité du parking souterrain a augmenté et qu'il compte deux entrées, mais une seule sortie. Pour le projet définitif, le grand aménagement est prévu sur l'avenue de la Toison d'Or.

Wat de verkeersveiligheid betreft, is het nog te vroeg om conclusies te trekken uit de statistieken. De verkeersveiligheid is er alleszins sterk op vooruitgegaan door de aanleg van het fietspad, ook al blijven fietsers zich onveilig voelen op rotondes.

¹²⁹³ *Bij de herinrichting van de Guldenvlieslaan wordt ook de locatie van de bushaltes aangepast, waardoor het openbaar vervoer vlotter zal kunnen doorstromen.*

Mijn diensten ontvingen slechts één klacht over de nieuwe verkeerssituatie.

De verkeerstellingen in de Louizalaan en omgeving dateren al van 2016. Om de situatie na de heraanleg te evalueren, hebben we gebruikgemaakt van camerabeelden, vaststellingen ter plaatse en floating car data, al maken die geen onderscheid tussen de verschillende vormen van vervoer.

Buurtbewoners worden met een brochure of openbaar onderzoek geïnformeerd, afhankelijk van de omvang van de aanpassingswerken. De Louizarotonde ligt in het verlengde van de Guldenvlieslaan, waarvoor er al een openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden. Hopelijk wordt de heraanleg daarvan vlug voltooid. Alleszins overwegen we om de coronafietspaden definitief te maken of aan te passen.

¹²⁹⁵ **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** (in het Frans).- *Volgens u loopt alles gesmeerd. Onbegrijpelijk is dat!*

De rotonde zorgt niet voor vlotter verkeer en is gevaarlijk geworden voor fietsers. Autobestuurders willen er tot elke prijs voorbij en ik heb begrip voor hun frustratie. De handelaars kunnen bevestigen wat ik zeg. Overigens is het verkeer nog lang niet zo druk als voor de crisis.

Je déplore également que le rond-point Louise ne soit pas inclus au projet. Il convient d'étudier sa situation et des solutions à long terme doivent être effectivement trouvées pour toute la zone.

En ce qui concerne la sécurité routière, en 2020, depuis l'aménagement, aucun accident grave n'a été observé. Il s'agit naturellement de statistiques et il faut davantage de temps pour en tirer des conclusions pertinentes. Une amélioration générale de la sécurité routière a été constatée après l'aménagement de la piste cyclable, ce que la police confirme. Cependant, l'expérience personnelle des cyclistes n'est pas encore optimale, car un sentiment d'insécurité lié aux conflits au rond-point demeure.

Des mesures supplémentaires sont souhaitables pour augmenter à la fois le confort et la sécurité routière. Néanmoins, l'aménagement temporaire est généralement considéré comme une amélioration.

Pour la fluidité des transports en commun en surface, le projet de l'avenue de la Toison d'Or permet de revoir la position des arrêts de bus. Globalement, les transports en commun circulent bien dans la zone, mais la circulation sera encore améliorée.

Une seule plainte officielle, datant du 1er septembre 2020, a été réceptionnée par nos services sur cet aménagement. Elle émanait d'un usager et portait sur le temps de parcours supplémentaire engendré par la mise à une bande.

Dans la zone de Louise, les comptages réalisés par un bureau d'études datent de 2016. Dans le cadre de l'évaluation de l'aménagement, nous avons utilisé des observations qualitatives, faites par camera et sur place, et des Floating Car Data. Ces dernières ne font aucune distinction entre les différents modes de transport.

Au sujet des contacts, des échanges constructifs ont en effet eu lieu avec la Ville de Bruxelles concernant la sortie du parking posant problème.

Enfin, la communication aux riverains dépend toujours du niveau de complexité des modifications. Cela va du dépliant à l'enquête publique si les modifications sont plus lourdes et nécessitent un permis. Le rond-point jouxte le projet de l'avenue de la Toison d'Or qui a, lui, déjà fait l'objet d'une enquête publique. Nous espérons que ce projet pourra rapidement voir le jour, car il contribuera à un meilleur aménagement de l'espace public. Nous élaborons, en outre, des mesures pour pérenniser ou adapter les coronapistes.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Je suis consterné par vos réponses. À vous entendre, "tout va très bien, Madame la marquise". C'est incompréhensible !

Aujourd'hui, le rond-point ne joue plus son rôle de fluidification du trafic. Je l'emprunte tant en voiture qu'à vélo et j'ai habité dans le quartier pendant 21 ans. Pour bien connaître ce rond-point, je peux vous assurer que je m'y sens beaucoup moins en sécurité à vélo qu'avant. Il est devenu dangereux pour les

Hoewel ondergronds parkeren de boodschap is, zullen chauffeurs er niet voor kiezen als ze een halfuur moeten aanschuiven om de parking te kunnen verlaten.

Transparantie, participatie en goed beheer zijn geen scheldwoorden. Zolang u niet voorafgaandelijk communiceert, worden de problemen verscherpt door de woede van burgers die voor een voldongen feit staan.

De handelaars van de grootste handelszone van Brussel hebben recht op respect. Betrek hen bij het mobiliteitsbeleid.

¹²⁹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Als u denkt dat ik vind dat er niets hoeft te veranderen, moet u mijn antwoord nog eens lezen.*

¹²⁹⁷ **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** (in het Frans).- *Er zijn problemen. U beweert misschien niet dat alles in kannen en kruiken is, maar het komt op hetzelfde neer. Voor de meeste weggebruikers is de situatie verslechterd.*

- Het incident is gesloten.

¹³⁰³ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

¹³⁰³ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹³⁰³ **betreffende "de beslissing van het Hof van Beroep van Brussel om de stad Brussel te gelasten de zuidelijke lus van het Ter Kamerenbos open te stellen".**

¹³⁰⁵ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *In het dossier van het Ter Kamerenbos heeft het hof van beroep van Brussel het college van burgemeesters en schepenen van de stad Brussel veroordeeld wegens slecht beheer. In het vonnis worden daar meerdere argumenten voor gegeven.*

cyclistes. Les automobilistes veulent passer à tout prix et leur énervement est compréhensible. Ce n'est pas qu'une impression, les commerçants vous le confirmeront. Je rappelle en outre que nous sommes encore loin d'un retour du trafic à 100 %.

La sortie du parking reste un véritable enjeu. Si l'on prétend qu'il faut aujourd'hui privilégier le stationnement souterrain, encore faut-il pouvoir utiliser les parkings d'Interparking, avec des entrées et des sorties de qualité. S'il faut 30 minutes pour sortir de ce parking, les automobilistes finiront par ne plus l'utiliser.

La communication n'est pas une insulte. Parler de transparence, de participation, de gouvernance, ce n'est pas un gros mot. Il est essentiel de communiquer en amont. Tant que vous ne le ferez pas, les problèmes seront amplifiés par la colère des citoyens face à une politique du fait accompli.

Derrière ce que vous appelez "un peu plus de circulation", il y a des commerçants, dans le plus grand quartier commerçant de Bruxelles, quand on additionne le boulevard de Waterloo, l'avenue de la Toison d'or, le goulet Louise, la chaussée d'Ixelles et la rue de Namur. Ils ont droit au respect. Travaillons avec eux à cette mobilité.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si vous considérez que je vous ai répondu que tout allait bien et que rien ne devait changer, je vous invite à relire ma réponse.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Je pense au contraire qu'aujourd'hui, on nous dit que cela va mieux et qu'il n'y a pas de problème. Je constate pourtant qu'il y a des problèmes sur le terrain. Peut-être votre réponse ne disait-elle pas que tout est formidable, mais en gros, cela revient au même. Je répète juste que la situation est loin d'être optimale. Elle est même pire pour la plupart des personnes qui empruntent la voirie, y compris les cyclistes et les transports en commun.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "la décision de la cour d'appel de Bruxelles condamnant la Ville de Bruxelles à ouvrir la boucle sud du bois de la Cambre".

M. David Weytsman (MR).- La cour d'appel de Bruxelles a rendu son arrêt dans le dossier du bois de la Cambre. Le collège des bourgmestre et échevins de la Ville de Bruxelles - et, par la même occasion, votre gouvernement - est condamné pour sa mauvaise gestion du dossier et l'idéologie qu'il a défendue, au détriment de la qualité de vie d'une partie des riverains du bois.

Zo beging de stad Brussel een beoordelingsfout door de test in september 2020 uit te voeren, na de eerste lockdown, en werden de gevolgen van de beperking van het autoverkeer in het bos niet ingecalculeerd.

Verder had de stad Brussel niet mogen verwijzen naar het Good Moveplan, omdat zo de indruk wordt gewekt dat het geteste scenario voldoet aan de gewestelijke vereisten.

Het Hof van Beroep stelt dat elke wijziging van de verkeerssituatie in het Ter Kamerenbos onvermijdelijk tot meer verkeer op andere wegen in de omgeving leidt en dat de genoemde test grote ongemakken met zich meebracht.

Wat is uw analyse van dit besluit, in het bijzonder wat het niet naleven van het Good Moveplan betreft? U hebt zelf verschillende keren gesteld dat de beslissing van de stad Brussel wel in overeenstemming met Good Move was. Bevestigt u dat, of was het een beoordelingsfout?

Dans son arrêt d'une septantaine de pages, la cour considère que :

- la Ville de Bruxelles a commis une erreur manifeste d'appréciation en décidant de lancer le test en septembre 2020, après un premier confinement ;

- la Ville de Bruxelles a commis une erreur manifeste d'appréciation en négligeant de tenir compte d'un ensemble de conséquences - dont nous avons largement débattu ici - qui résulteront des restrictions de la circulation dans le bois ;

- la Ville de Bruxelles aurait dû éviter de faire référence au plan Good Move dès lors que cette référence est susceptible de faire naître la croyance inexacte que le scénario testé répondrait aux spécifications régionales ;

- la cour n'est pas suffisamment informée pour décider si le scénario 3 - ou un autre - serait disproportionné ou excessif, mais constate que toute modification restrictive de la circulation au sein du bois entraînerait nécessairement des reports ou débits de fuite sur les voiries aux abords du bois et que, dans les faits, le test du scénario 3 a révélé d'importants inconvénients pour les intimés.

Quelle est votre analyse de cette décision, en particulier concernant les parties relatives au non-respect du plan Good Move ?

Vous aviez déclaré à plusieurs reprises que la décision de la Ville de Bruxelles était conforme au plan Good Move. Confirmez-vous vos propos ? Était-ce une erreur d'interprétation ?

Quel est le coût total de cette procédure judiciaire pour les Bruxelloises et les Bruxellois ? Pourriez-vous ventiler les dépenses consenties par la Ville de Bruxelles et la Région ? Nous devons toute la transparence aux contribuables, qui sont en définitive ceux qui payent.

Quelles suites seront-elles apportées à ce dossier au niveau régional, en concertation avec les communes limitrophes affectées ?

Quelles concertations sont-elles prévues avec les riverains et les commerçants ?

Quel est le scénario ultime privilégié - le numéro 3, 4 ou 5 ? - par la Région, vu la décision de justice ? Pourriez-vous nous résumer la situation actuelle ?

Des aménagements sont-ils prévus à court terme pour améliorer la mobilité douce dans le bois ?

Vous annonciez, en réponse à une question d'actualité de M. De Bock en séance plénière, que vous travailliez à l'adaptation de différents carrefours aux abords du bois afin de fluidifier le trafic et éviter qu'il ne s'immisce dans les quartiers. Pourriez-

¹³⁰⁷ *Hoeveel heeft deze juridische procedure de Brusselaars gekost? Kunt u de uitgaven van de stad Brussel en het gewest uitsplitsen? De belastingbetalers hebben recht op transparantie, want zij draaien hier uiteindelijk voor op.*

Hoe volgt de gewestelijke regering deze kwestie verder op in overleg met de betrokken buurgemeenten? Welk overleg is er gepland met de omwonenden en de handelaars?

Aan welk scenario geeft het gewest uiteindelijk de voorkeur? Zijn er op korte termijn plannen om de zachte mobiliteit in het Ter Kamerenbos te verbeteren?

In uw antwoord op een eerdere actualiteitsvraag zei u dat u de aanpassing van verschillende kruispunten in de omgeving van het bos voorbereidde om het verkeer vlotter te laten verlopen en te voorkomen dat het door de omliggende wijken rijdt. Wat is er de afgelopen maanden concreet ondernomen?

¹³⁰⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik betreur dat het tot een gerechtelijke procedure is gekomen. Dankzij constructief overleg tussen de stad Brussel, de betrokken buurgemeenten en het gewest bestond er een consensus over de werkwijze en de testfase.*

Het hof van beroep erkent dat de rechtbank van eerste aanleg het gewest onterecht heeft veroordeeld tot het betalen van de gerechtskosten van de gemeente Ukkel, aangezien het gewest nergens voor veroordeeld is. Voorts moeten Ukkel, Sint-Genesius-Rode en een aantal andere betrokken partijen elk een vergoeding van 1.440 euro betalen aan het gewest voor de procedurekosten.

Het hof geeft de bevoegde overheid geen ongelijk over de verkeersmaatregelen. Het verkeersplan van de stad Brussel is niet buitensporig, al blijft het niet zonder gevolgen. Ook de volledige afsluiting van het Ter Kamerenbos voor autoverkeer is volgens het hof in se niet buitensporig.

In tegenstelling tot wat de gemeente Ukkel beweert, bepaalt de beschikking van de rechter in eerste aanleg niet dat de zuidelijke lus opnieuw volledig open moet. Het hof wijst erop dat de burgemeester van Ukkel heeft verklaard tevreden te zijn met de huidige verkeerssituatie.

Het gaat overigens slechts over een testfase die door alle gemeenten wordt beoordeeld.

¹³¹¹ *De vzw Mauto Défense beweerde dat vrij verkeer op bestaande rijwegen een grondwettelijk recht is, maar het hof heeft die stelling verworpen.*

De aangepaste verkeersplannen van de stad Brussel passen bij de strategische doelstellingen van Good Move: verkeersluwe zones, meer fietsers en wandelaars en een vlottere doorstroming van bus 41. Er zijn openbare ruimten aangelegd die altijd toegankelijk zijn en de verkeersveiligheid gaat erop vooruit. Voordat de aanpassingen waren doorgevoerd, raasden er soms auto's door het Ter Kamerenbos tegen meer dan 150 km/u.

De stad Brussel heeft ons geen informatie bezorgd over de gerechtskosten. Aangezien de zeventien betrokken partijen het gewest moeten vergoeden, heeft het gewest bijna geen kosten aan deze zaak. Sommige partijen moeten ook nog een vergoeding betalen aan de FOD Financiën.

Mijn diensten blijven samenwerken met alle Brusselse gemeenten om projecten te realiseren die aansluiten bij het

vous dresser l'état des lieux des travaux réalisés à cet égard ces derniers mois ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est effectivement regrettable qu'une procédure en justice ait été engagée. Des concertations constructives sur la situation actuelle ont eu lieu entre la Ville de Bruxelles, les autorités régionales et les différentes communes concernées, dans et hors de la Région. Il y a eu un consensus sur le mode de travail, la phase de test mise en œuvre et son suivi. Cela a permis d'apaiser la situation et d'envisager de réelles solutions.

La cour d'appel de Bruxelles reconnaît que la Région a été injustement condamnée par le tribunal de première instance à payer les frais de justice de la commune d'Uccle, étant donné qu'aucune condamnation n'a été prononcée à son encontre. L'arrêt condamne également les communes d'Uccle et de Rhode-Saint-Genèse, ainsi que les différents intervenants - le restaurant La Villa Lorraine, le club de remise en forme David Lloyd, l'asbl Mauto Défense, etc. - à payer chacun à la Région une indemnité de procédure de 1.440 euros.

Sur le fond, la cour ne donne pas tort aux autorités compétentes quant aux mesures de circulation adoptées. Ainsi, elle ne dit pas que le scénario de circulation mis en place par la Ville de Bruxelles est disproportionné ou excessif, même si elle reconnaît que des effets induits sont bien présents. Il en va de même pour les autres scénarios, comme la fermeture complète du bois à la circulation automobile, qui n'est pas considérée comme disproportionnée en soi. La cour précise également que, contrairement à ce que prétend la commune d'Uccle, l'ordonnance de première instance n'exige pas la réouverture de la boucle sud dans sa totalité, et rappelle que le bourgmestre d'Uccle s'est déclaré satisfait du schéma de circulation actuel.

Souignons, par ailleurs, qu'il s'agit encore d'une phase de test et que toutes les communes prennent part à son évaluation.

Par ailleurs, la cour a débouté l'asbl Mauto Défense, car elle ne reconnaît pas le droit de circuler librement sur les voiries existantes en véhicule automoteur comme un droit constitutionnel.

Les modifications des plans de circulation proposés par la Ville de Bruxelles pour la maille du bois de la Cambre sont en accord avec les objectifs stratégiques repris par le plan Good Move. Il s'agit d'une maille apaisée, avec un renforcement de l'usage du vélo et de la marche dans le bois, où les aménagements favorisent d'ailleurs la circulation du bus 41. De nouveaux espaces publics plus accessibles à tout moment et à tous les Bruxellois ont été créés. En outre, un renforcement de la sécurité routière a été effectué à destination de tous les usagers. Rappelons qu'avant ces modifications, la zone de police relevait par moment des vitesses supérieures à 150 km/h, qui allaient même jusqu'à 174 km/h.

Je n'ai pas reçu d'information de la Ville de Bruxelles quant aux coûts engagés lors de cette procédure judiciaire. Pour la Région, il s'agit en quelque sorte d'un jeu à somme nulle, car les dix-sept

Good Moveplan. Binnenkort zal de stad Brussel het huidige verkeersplan evalueren en verbeteren. Mijn diensten zullen aan dat onderzoek deelnemen.

intervenants à la cause ont été condamnés à verser une indemnité de procédure à la Région et, pour certains, également à payer une indemnité supplémentaire au ministère des finances.

Mon cabinet, mon administration et moi-même continuons à collaborer activement avec toutes les communes bruxelloises, dont la Ville de Bruxelles, pour tous les projets à réaliser, notamment dans le cadre de Good Move.

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma de circulation du bois en particulier, nous participerons à l'étude qui sera prochainement lancée par la Ville de Bruxelles. Elle vise à évaluer l'actuel plan de circulation et d'y apporter des améliorations qui puissent profiter au plus grand nombre.

Mon administration travaille aussi à la réalisation d'aménagements qui fluidifient les voiries régionales à proximité du bois. La STIB, quant à elle, planche sur la mise en œuvre de solutions permettant de rendre ses transports en commun plus efficaces.

Tout cela est réalisé en étroite collaboration tant avec la Ville de Bruxelles qu'avec les autres communes concernées. Les communes limitrophes participeront activement à l'étude et seront membres de son comité d'accompagnement. En outre, cette même étude intègre un important volet participatif. Les différents intervenants seront interrogés par le futur bureau d'étude pour établir le diagnostic ou évaluer des scénarios pour le bois.

Comme le confirme la décision de justice, il n'y a pas lieu de changer le schéma de circulation actuel. L'étude de mobilité évaluera bientôt, dès que les mesures sanitaires auront été totalement levées, les aspects et implications de ce schéma de circulation tant dans le bois que dans sa zone périphérique. Une fois ces analyses effectuées, ladite étude pourra déterminer quel sera le schéma de circulation idéal pour le bois.

Le schéma de circulation mis en place par la Ville de Bruxelles améliore déjà fortement la cyclabilité du bois. J'ai donné instruction à mon administration de travailler à l'adaptation de carrefours et de voiries bordant le bois ou y donnant accès afin de fluidifier la circulation sur les axes structurants et d'éviter tout trafic de fuite dans les quartiers.

Nous continuons de chercher des solutions. J'espère que l'étude entamée avec toutes les parties prenantes nous permettra de faire avancer ce dossier de manière constructive et collaborative.

M. David Weytsman (MR).- Je me réjouis de l'apaisement de la situation, dans la concertation et le respect de chacune des parties. Nous ne pouvons que déplorer qu'une commune ait été obligée de saisir la justice pour se faire entendre.

Maintenant, il s'agit d'avancer et, pour ce faire, il faut repartir sur de bonnes bases. Vous n'avez pas répondu à toutes mes questions, Mme la ministre. Concernant l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles, comment est-il possible d'arriver à de telles

¹³¹³ *Mijn administratie neemt maatregelen om die het verkeer op de omringende gewestwegen vlotter te laten doorstromen. De MIVB zoekt manieren om het openbaar vervoer efficiënter te maken.*

We werken nauw samen met de betrokken gemeenten. De buurgemeenten zullen deelnemen aan het participatieve onderzoek en zitting nemen in het begeleidingscomité. Het studiebureau zal hun meningen in het achterhoofd houden bij het uitstippelen van scenario's.

Een wijziging van het huidige verkeersplan is niet aan de orde. Als de coronamaatregelen eenmaal afgeschaft zijn, zal de mobiliteitsstudie uitwijzen welke gevolgen het verkeersplan heeft voor het Ter Kamerenbos en de omgeving en welk verkeersplan de beste oplossingen biedt.

Het huidige plan is alvast bevorderlijk voor het fietsverkeer in het bos. Mijn diensten zullen kruispunten en wegen dicht bij het bos aanpassen om het verkeer vlotter te maken en sluijverkeer te voorkomen.

We zijn steeds op zoek naar oplossingen. Hopelijk brengt het onderzoek vooruitgang.

¹³¹⁵ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik ben blij dat de zaken wat bedaard zijn. Het blijft jammer dat een gemeente naar de rechter is moeten stappen om gehoord te worden.*

Hoe verklaart u de uiteenlopende interpretatie in verband met de overeenstemming tussen het project en de doelstellingen van Good Move van uzelf, die van ons en die van het hof van beroep?

Het gewest ontvangt weliswaar vergoedingen, maar hoeveel geld moest het voorafgaandelijk ophoesten?

We hebben het meermaals gehad over de inrichting van kruispunten. U zegt op dat elan voort te zullen gaan. Kunt u details verschaffen over de werkzaamheden?

¹³¹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Alles bij elkaar moet het gewest ongeveer 33.000 euro aan vergoedingen ontvangen, terwijl het gewest bijna 30.000 euro aan uitgaven had. Het verschil is dus zo goed als nul.*

De kaarten die in Good Move zijn opgenomen, zijn een mooi uitgangspunt. Als echter blijkt dat er een betere oplossing voorhanden is, zullen we daar uiteraard voor kiezen.

Het doel is het verkeer naar de grote verkeersassen te brengen en zodoende uit de wijken te houden. In onderhavig dossier is het zaak om dat sluipverkeer te vermijden en tegelijk een antwoord te bieden aan het toenemend bezoek aan het Ter Kamerenbos. Met de huidige oplossing doen we alvast een stap in de goede richting.

¹³¹⁷

¹³¹⁷

¹³²³ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik vroeg u een gedetailleerd overzicht van de kruispunten die heringericht*

différences entre votre interprétation, la nôtre et la sienne sur l'adéquation ou l'inadéquation du projet au plan Good Move ? Il me paraît important de bien le comprendre afin de mieux lire les recommandations reprises dans Good Move à l'avenir.

Concernant les coûts pour la Région bruxelloise, je comprends votre réflexion à propos de la somme nulle, mais combien la Région était-elle dans l'obligation de payer avant ? Est-ce 1.400 multiplié par 17, vu que chacun des intervenants a dû payer 1.400 euros ?

Enfin, nous avons débattu à plusieurs reprises des aménagements qui pouvaient être faits à différents carrefours. Vous me dites les poursuivre. J'aurais souhaité obtenir le détail des aménagements qui sont prévus ou réalisés. Si vous ne disposez pas de cette information, je vous adresserai une question écrite sur ce sujet.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'indemnité d'un montant de 1.440 euros de base indexés représente une somme totale d'environ 33.000 euros, qui devront être versés sur les comptes de la Région. Les frais engagés par la Région s'élevaient à presque 30.000 euros, auxquels il faut ajouter 20 euros de frais de procédure. L'on obtient donc presque une somme nulle.

Je n'ai pas compris votre deuxième question, en raison du bruit.

M. David Weytsman (MR).- Je vous interrogeais sur l'interprétation de l'inadéquation au plan Good Move.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les cartes qui existent dans le cadre général du plan Good Move ont, évidemment, une valeur. Toutefois, si une meilleure solution pour la circulation dans le bois de la Cambre peut être trouvée avec les communes adjacentes et la Région dans le cadre de la procédure en cours, il faut évidemment qu'elle privilégie la mise à disposition d'espaces verts aux riverains, sans trop perturber la fluidité du trafic.

L'objectif de Good Move est de canaliser le trafic sur les axes structurants pour éviter qu'il emprunte les quartiers. Dans ce dossier spécifique, l'enjeu est d'éviter, grâce à des plans de circulation autour du bois de la Cambre, le trafic de transit dans les quartiers, contraire au plan Good Move. Il faut, entre-temps, trouver des solutions pour accueillir la fréquentation en hausse du bois de la Cambre. Même par mauvais temps, de nombreux riverains profitent en effet de l'espace libéré. Dans cette recherche de la solution optimale, la situation actuelle constitue déjà une amélioration.

M. David Weytsman (MR).- J'ai dit d'emblée que si vous ne disposiez pas de la réponse, je vous poserais la question par écrit. Alors que je vous demande de me dresser la liste

zullen worden om het verkeer er vlotter te doen verlopen. U hebt die informatie niet gegeven.

1323 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *U vraagt de details het best schriftelijk op.*

Het gaat om de kruispunten tussen de Waterlooosesteenweg en de Winston Churchillaan, tussen de Waterlooosesteenweg en de De Frélaan, tussen de Terhulpensesteenweg en de Franklin Rooseveltlaan, tussen de Waterlooosesteenweg en de Sint-Hubertusdreef en tussen de haltes aan de Europese School en de Delleurlaan. We wachten nog op sommige stedenbouwkundige vergunningen.

- Het incident is gesloten.

1329 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

1329 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1329 **betreffende "het lawaai in de MIVB-stations".**

1331 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Lawaai is slecht voor het gehoor en voor de gezondheid in het algemeen. MIVB-reizigers klagen over het schrille geluid dat de toegangspoorten van metro- en premetrohaltes uitstoten wanneer mensen zonder vervoersbewijs ze forceren.*

De poorten zijn niet de enige bron van lawaai in de stations: voertuigen, aankondigingen, rumoer, roltrappen... Zulk hinderlijk geluid is er in een stad altijd, maar we moeten bestuderen hoe we het kunnen beperken.

Is het schrille alarmsignaal wettelijk verplicht? Hoe luid is het? Welke oplossingen hanteren andere steden? Buigt de Internationale Unie van Openbaar Vervoer zich over de kwestie? Welke procedure wordt er gevolgd wanneer er een alarm afgaat? Worden de daders vervolgd? Doet de MIVB onderzoek naar lawaai in de haltes? Wordt lawaai beperking in rekening gebracht bij de bouw of renovatie van haltes? Welke maatregelen worden er getroffen voor de haltes van toekomstige metrolijn 3?

des aménagements aux carrefours, vous me dites que vous poursuivez ces aménagements, mais je n'ai pas de liste détaillée des aménagements réalisés et futurs visant à fluidifier le trafic à ces carrefours.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je peux vous répondre, mais cette liste est longue. N'hésitez pas à me demander des détails par écrit.

Les carrefours concernés sont situés aux croisements entre la chaussée de Waterloo et l'avenue Winston Churchill, entre la chaussée de Waterloo et l'avenue De Fré, entre la chaussée de La Hulpe et l'avenue Franklin Roosevelt et entre la chaussée de Waterloo et la drève Saint-Hubert. Il y a également un débat à propos des arrêts de bus de l'École européenne et de l'axe de l'avenue Delleur. Sur tous ces axes, des aménagements visant à fluidifier au maximum le trafic aux alentours du bois de la Cambre ont été réalisés ou doivent l'être. Certains permis d'urbanisme sont encore attendus.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER

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 bruit dans les stations de la STIB".

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- L'influence négative d'un excès de bruit sur la santé, et sur l'ouïe en particulier, n'est plus à démontrer. Les usagers des stations de métro et de tram munies de portiques d'entrée et de sortie sont souvent gênés par le signal strident qui émane de ceux-ci lorsqu'ils ont été forcés par des voyageurs sans titre de transport. Les auteurs du déblocage des portiques partent rapidement : ce sont les autres passagers qui subissent les désagréments de ce signal sonore.

C'est également très gênant pour le personnel travaillant en station, les clients et le personnel des commerces, etc. Ce signal strident s'ajoute aux nombreuses autres sources de bruit en station : celui qui provient des véhicules, les annonces, le brouhaha des usagers, les escalators, etc. Si cela fait bien entendu partie du paysage sonore de la ville, ces bruits, s'ils sont trop forts ou trop aigus, constituent une gêne et un stress pour les usagers et les travailleurs dans les stations et il est donc utile de s'interroger sur la façon de les limiter.

À quoi sert le signal strident associé au blocage des portiques ? Est-ce une obligation légale ? Quel est son niveau de bruit en décibels ? La STIB a-t-elle connaissance de solutions alternatives pratiquées dans d'autres villes ? Il y a-t-il des réflexions sur ces questions, à l'Union internationale des transports publics, par exemple ? Quelle est la procédure qui suit le déclenchement du signal d'alarme ? Les personnes ayant déblocé ces portiques sont-elles parfois poursuivies ?

1333 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In noodgevallen kun je alle toegangspoorten tegelijkertijd openen met de noodknop. De knop en het bijbehorende alarm zijn wettelijk verplicht. Soms maken zwartrijders daar misbruik van.*

Het alarm van oude toegangspoorten bereikt 100 dB, dat van de nieuwe 110 dB. De Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp heeft de installaties goedgekeurd.

De plek van de noodknop varieert. Ondanks het misbruik moeten reizigers en hulpdiensten hem gemakkelijk kunnen vinden.

Als iemand op de knop drukt, gaat er een alarm af bij Dispatching Field Support, dat het mogelijke gevaar analyseert, indien nodig de hulpdiensten verwittigt en het alarm vanop afstand opnieuw instelt.

Mensen die misbruik maken van de noodknop, kunnen helaas enkel geïdentificeerd worden als ze op heterdaad worden betrapt.

Telkens als er een nieuwe geluidsinstallatie wordt aangebracht, maakt een gespecialiseerd bureau een overzicht van het omgevingsgeluid, de nagalm, het aantal luidsprekers, het type luidsprekers en waar die hangen.

Tijdens de bouw of verbouwing van haltes streven de architecten en een gespecialiseerd bureau naar een zo stil mogelijke omgeving. Ze houden daarbij rekening met de architectuur, de levensduur van geluidsabsorberend materiaal en brandveiligheidsnormen. Een aantal stations is al gerenoveerd met deze factoren in het achterhoofd en het akoestische vooronderzoek voor de verbouwing van metrohalte Centraal Station is afgerond. Ook voor de stations Albert en Grondwet zullen architecten en akoestische studie bureaus samenwerken.

Le bruit en station a-t-il fait l'objet d'études particulières par la STIB ? Est-il mesuré ? La réduction du bruit fait-elle partie du cahier des charges lors du réaménagement des stations et de la construction de nouvelles stations ? Quelles mesures particulières de réduction du bruit en station sont-elles prévues pour l'aménagement des stations du futur métro 3 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le bouton d'urgence présent sur chaque ligne de portiques permet l'ouverture simultanée de ceux-ci en cas de danger. Ce dispositif d'urgence, assorti d'une alarme, répond à une obligation légale. Il arrive qu'il soit détourné par des fraudeurs.

Le volume sonore du signal sonore associé au dispositif s'élève à 100 décibels pour les anciens portiques et à 110 décibels pour les nouveaux, installés en 2021. Ces dispositifs ont été validés par le Service d'incendie et d'aide médicale urgente.

La position du bouton d'ouverture d'urgence des portiques peut varier d'une ville à l'autre et est plus ou moins accessible selon les cas. Si son détournement à des fins de fraude est à déplorer, il reste important que ce bouton soit repérable et accessible par les usagers et les services de secours en cas de danger.

En cas d'activation de l'ouverture d'urgence des portiques, une alarme se déclenche chez le Dispatching Field Support. Ce dernier analyse la cause de l'alarme et, après avoir objectivé le danger, procède au réarmement de la ligne de perception ou appelle les secours. Le réarmement de l'alarme est effectué à distance depuis le dispatching.

Il n'est malheureusement pas possible, sauf en cas de flagrant délit, d'identifier les personnes ayant frauduleusement abusé du bouton d'ouverture d'urgence pour débloquer les portiques.

En ce qui concerne les mesures de bruit dans les stations, lors de chaque renouvellement de la sonorisation qui permet la diffusion de messages en station, un bureau d'étude spécialisé en acoustique et vibrations est mandaté afin d'établir un dossier reprenant le bruit ambiant, la réverbération, le nombre, le type et l'emplacement des haut-parleurs.

Lors de la construction de nouvelles stations ou lors de rénovations importantes, il est aussi fait appel à un bureau d'étude spécialisé en acoustique, qui collabore étroitement avec les architectes pour obtenir un environnement le moins bruyant possible, tout en respectant l'intégration architecturale, la longévité des matériaux absorbants utilisés, les normes incendie, etc. Parmi ces réalisations combinées, nous pouvons citer les stations Delacroix, Sainte-Catherine, Gare de l'Ouest, La Roue, Ceria, Eddy Merckx et plus récemment De Brouckère pour la partie métro. Les pré-études acoustiques ont déjà été réalisées pour la future rénovation de la station Gare Centrale. Une collaboration entre bureau d'études acoustiques et architectes est bien entendu prévue pour les stations Albert et Constitution.

1335 *De akoestiek is in meer dan de helft van de metrohaltes onderzocht. Dankzij renovaties kan het geluidsniveau soms met factor 4 worden verlaagd.*

Het geluidsniveau wordt ook telkens opgemeten als gebruikers een anomalie melden.

Voorts zijn de aankondigingen na 22u 10 dB minder luid, worden er dicht bij de uitgangen geen luidsprekers aangebracht en beschikt elke halte over een toestel dat het volume van de aankondigingen afstemt op het omgevingsgeluid, zonder ooit boven de 92 dB te gaan.

1337 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het is geruststellend dat lawaaihinder in rekening wordt gebracht. Heb ik goed begrepen dat het alarmsignaal in de nieuwe haltes 110 dB zal bereiken?*

Worden er geluidsmetingen uitgevoerd, ook tijdens de spitsuren? Dankzij metingen kunnen we inschatten welke stations onder handen moeten worden genomen.

1337 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De toegangspoorten die in 2021 zijn aangebracht, halen inderdaad 110 dB.*

We brengen verbeteringen aan wanneer haltes worden gerenoveerd. Voor de bestaande grote haltes ligt dat moeilijker, omdat lawaai niet in overweging is genomen toen ze gebouwd werden. Roltrappen en metrostellen kunnen niet of zeer moeilijk stiller worden gemaakt.

Het verband tussen het lawaai en het veiligheidsgevoel zal worden opgenomen in de veiligheidsbarometer. Het onderzoek loopt nog.

- Het incident is gesloten.

À ce jour, nous disposons de dossiers sur les caractéristiques acoustiques de plus de la moitié des stations. Ces rénovations permettent de faire diminuer le niveau sonore de parfois six décibels, soit un volume quatre fois moins élevé.

Le niveau de bruit dans les stations fait aussi l'objet de mesures ponctuelles, lorsque des anomalies sont remontées par les voyageurs ou clients mystères. Il peut s'agir, par exemple, d'un bruit anormal au niveau des escalators ou d'un volume sonore trop élevé en station.

D'autres actions sont menées pour limiter les nuisances sonores dans les stations. Ainsi, le volume des annonces sonores est réduit de dix décibels à partir de 22 heures, il n'y a pas de haut-parleurs proches des sorties, et chaque station dispose d'un dispositif audio qui régule le niveau des annonces en fonction du bruit ambiant ou de la présence d'un véhicule, tout en ne dépassant jamais 91 à 92 décibels.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je suis rassurée par le fait que la problématique du bruit soit prise en considération dans la rénovation et la construction des nouvelles stations. Le signal des portiques est obligatoire, mais il passera de 100 à 110 décibels dans les nouvelles stations, est-ce bien ce que vous avez dit ?

Un contrôle du bruit dans les stations est-il effectué ? Le bruit dans les stations est-il mesuré régulièrement aux heures de pointe ? Il serait intéressant de le faire pour déterminer les stations où ce problème se pose et où il faudrait prendre des mesures.

Je trouve que nous n'abordons pas assez la problématique du bruit. Il est essentiel de s'en préoccuper, car il s'agit d'une nuisance très importante et néfaste pour la santé.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous passons de 100 décibels pour les anciens portiques à 110 pour les nouveaux qui seront installés en 2021. Il est vrai que le bruit est la première source de stress externe et que ce problème est souvent sous-estimé. Il importe d'agir non seulement dans les métros, mais dans la ville dans son ensemble.

Plusieurs mesures ont été prises dans les stations. Nous nous attelons à effectuer des changements lors de renouvellements ou de rénovations dans les stations, mais cette tâche est difficile dans les grandes stations existantes. Cette problématique n'avait, en effet, pas été prise en considération lors de leur conception. C'est, par exemple, le cas pour les stations Porte de Namur, Botanique ou Trône. Certaines sources sonores dans les stations ne peuvent pas être affaiblies ou ne peuvent l'être que très difficilement, comme le bruit des escalators, les rames de métro, etc. Je pense qu'il est important de chercher des solutions, mais ce n'est pas toujours facile. Le lien entre le bruit et le sentiment de sécurité est également étudié dans le baromètre de sécurité en cours. Nous ne disposons cependant pas encore de données, car l'étude n'est pas encore terminée.

1343 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN**

1343 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1343 **aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,**

1343 **en aan mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Economische Transitie en Wetenschappelijk Onderzoek,**

1343 **betreffende "de evolutie en de begeleiding van de werf in de Léon Theodorstraat te Jette".**

1345 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- De stedenbouwkundige vergunning voor de herinrichting van de Léon Theodorstraat is aangevraagd. Zo zullen de leveringszones worden geschrapt en blijven er maar vijf parkeerplaatsen over. Buurtbewoners en handelaars maken zich dus zorgen. In oktober 2020 kreeg ik geen antwoord op mijn vraag hoe de handelaars begeleid zouden worden, omdat het te vroeg zou zijn.**

Wat waren de opmerkingen van de deelnemers aan het openbaar onderzoek en aan de overlegcommissie? Wat gebeurt er met hun opmerkingen?

De gemeente Jette heeft 2.000 buurtbewoners bevroegd. Wat gebeurt er met de resultaten van die enquête?

Hebben de handelaars voorstellen gedaan, zoals een vaste bezorgdag of enkele leveringszones. Welke oplossingen zijn er in het project opgenomen?

Hoelang zal er aan de weg worden gewerkt? Wat is de planning?

Begeleidt hub.brussels de handelaars? Zo ja, met welke doelstellingen? Vanaf wanneer wordt de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg van toepassing? Is er een lijst opgesteld van handelaars die recht zouden krijgen op een vergoeding?

Veel gewestelijke plannen voorzien in de schrapping van parkeerplaatsen. Dat baart veel buurtbewoners zorgen. Het openstellen van de openbare ruimte mag niet ten koste gaan van de levenskwaliteit en de economische gezondheid van een wijk. Hoe wilt u zulke gevolgen voorkomen?

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN

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,

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

et à Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la transition économique et de la recherche scientifique,

concernant "l'évolution et l'accompagnement du chantier de la rue Léon Theodor à Jette".

Mme Clémentine Barzin (MR).- J'ai interrogé le gouvernement en octobre 2020 sur le chantier à venir rue Léon Theodor à Jette.

Ce chantier vise à renouveler l'ensemble des voies de tram de la rue Léon Theodor ; adapter les arrêts aux nouveaux gabarits de tram ; mettre ces arrêts aux normes d'accessibilité ; réaménager l'ensemble de la voirie de façade à façade de plain-pied ; planter 46 arbres et intégrer des espaces de livraison dans les voiries perpendiculaires à la rue Léon Theodor.

Le projet comporte la suppression des espaces de livraison rue Léon Theodor, ainsi que la suppression de la quasi-totalité des places de stationnement : il n'en resterait qu'environ cinq sur une septantaine actuellement.

Les riverains et surtout les commerçants de cet axe entre la place Cardinal Mercier et la place Reine Astrid - plus connue sous le nom de place du Miroir - sont très inquiets.

La demande de permis est en cours.

En octobre dernier, je n'avais obtenu aucune précision sur l'accompagnement des commerçants dans ce cadre, ni par l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique ni par hub.brussels : c'était prématuré, m'avait-on dit.

Quelles remarques les citoyens et les commerçants ont-ils émises pendant l'enquête publique (achevée le 30 septembre dernier), ainsi que la commission de concertation, et quelles suites concrètes y ont-elles été réservées ?

La commune, dans une logique de partenariat avec la Région, a mené une enquête auprès de 2.000 riverains. Qu'en ressort-il et quelles suites y seront-elles réservées ?

Les commerçants proposent des solutions pour les livraisons, comme la fixation d'un jour par semaine où il serait possible de livrer devant les commerces ou l'installation de trois ou quatre zones de livraison délimitées dans la rue Léon Theodor. Soulignons l'inconfort, par exemple, d'une livraison à 70 mètres de produits lourds tels que des fûts de 50 litres de bière. Quelles solutions ont-elles été intégrées dans le projet ?

La durée des travaux est une autre source de préoccupation pour les citoyens et indépendants. Quelle est la durée aujourd'hui prévue ? Quel est le phasage des travaux ? Quand commenceront-ils ?

Quel accompagnement des commerçants la Région assure-t-elle aujourd'hui ? Hub.brussels mène-t-elle une action, et dans l'affirmative, avec quels objectifs ? L'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique va-t-elle être appliquée, à partir de quand et selon quelles modalités ? Un recensement des commerçants éligibles est-il réalisé ?

Un grand nombre de chantiers régionaux suscitent des inquiétudes chez les riverains et les commerçants, vu les suppressions des places de stationnement connexes voulues par les plans régionaux. La rue Léon Theodor en est un exemple criant. Le partage de l'espace public ne peut se faire au détriment de la qualité de vie et de la vitalité économique des quartiers. C'est pourtant bien le cas dans ce dossier. Quelles sont vos solutions face à la suppression de 90 % des places de stationnement et pour la livraison des commerces ?

La Région doit être soucieuse de beaucoup plus d'équilibre dans les chantiers qu'elle décide de mener. Je serai donc particulièrement attentive à vos réponses à ces questions.

¹³⁴⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB wil versleten tramsporen vervangen, de haltes aanpassen aan de toegankelijkheidsnormen en de doorstroming van tram 19 verbeteren. Voor de gemeente is het een uitgelezen kans om de hele weg opnieuw aan te leggen, inclusief de voetpaden, die niet voldoen aan de normen voor een voetgangersas.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La demande de permis d'urbanisme "Theodor et abords de la gare de Jette" a été introduite par la STIB avec pour objectif de renouveler les voies de tram devenues vétustes, de mettre aux normes d'accessibilité les arrêts de transport en commun Lenoir et Gare de Jette, et d'améliorer la régularité de la ligne de tram 19.

Het openbaar onderzoek is afgerond op 30 september, de overlegcommissie is op 8 oktober samengekomen. Voor de details van het openbaar onderzoek, dat zich onder andere toespitste op alternatieven voor de geschrapte parkeerplaatsen, de afwatering en de manier waarop goederen worden geleverd, verwijs ik naar staatssecretaris Pascal Smet.

La commune y a vu l'occasion de réaménager la rue dans son ensemble, en ce compris les trottoirs, dont la largeur est en deçà des recommandations d'aménagement d'un axe piéton plus. Cet axe a obtenu une telle catégorisation notamment en raison du liseré commercial entre la place Reine Astrid et la gare de Jette, et de la présence d'écoles, d'un pôle administratif de la commune et d'un parc.

Het debat in de overlegcommissie werd gevoed door de opmerkingen van buurtbewoners, gewestelijke en gemeentelijke deskundigen en gemeenteraadsliden. Urban.brussels zal dus een uitvoerig advies kunnen uitbrengen dat met iedereen is doorgepraat. Ik kan uw vragen ter zake pas beantwoorden, wanneer de administratie van Pascal Smet de analyse af heeft.

L'enquête publique s'est clôturée le 30 septembre 2021 et la commission de concertation s'est tenue le 8 octobre 2021. Les questions posées dans le cadre de l'enquête publique portaient principalement sur :

De MIVB is niet op de hoogte van de resultaten van de gemeentelijke enquête. Ze zullen besproken worden in het begeleidingscomité van de gemeente Jette, dat op 28 oktober

- les options alternatives projetées pour compenser en partie les suppressions de stationnement prévues dans le projet ;

weer samenkomt. In het comité komen de MIVB, de gemeente, vertegenwoordigers van de scholen, de handelaars en de buurtbewoners samen.

- des précisions quant à l'écoulement des eaux du fait de la proposition d'un plain-pied ;

- la manière de livrer, déménager et emménager.

Le détail des questions dans le cadre de l'enquête publique peut être demandé au secrétaire d'État Pascal Smet, compétent en matière d'urbanisme et d'enquêtes publiques.

Le débat qui s'est tenu en commission de concertation, avec les remarques des riverains, des experts communaux et régionaux, ainsi que des élus locaux, permettra à urban.brussels d'émettre un avis circonstancié et collégialement discuté.

Le dossier étant en cours de traitement et la commission de concertation n'ayant pas encore rendu son avis, je ne peux pas répondre aux questions y relatives, car je dois laisser l'administration de M. Pascal Smet faire son travail d'analyse et poursuivre la procédure.

À ce stade, la STIB n'est pas informée des résultats de l'enquête lancée par la commune. Ils seront mis à l'ordre du jour du prochain comité d'accompagnement des riverains organisé par la commune de Jette, qui se tiendra le 28 octobre. Étant donné qu'il porte sur le processus d'obtention du permis et sur le chantier, le comité d'accompagnement regroupe la STIB, la commune et un panel citoyen composé de représentants des écoles et des commerçants, ainsi que de riverains.

La demande de permis d'urbanisme introduite par la STIB propose de créer six zones de livraison dans les rues perpendiculaires à la rue Léon Theodor et au plus près de celle-ci, c'est-à-dire dans les rues Jules Lahaye, Saint-Vincent de Paul, Henri Werrie, Ferdinand Lenoir, Tilmont et Paul Michiels. Les zones de livraison ont une longueur de 8 à 16 m, pour un total d'approximativement 120 m, soit près du double des 66 m actuels.

Sous réserve des autorisations à recevoir, le calendrier prévisionnel sera le suivant :

- travaux des impétrants au printemps 2022 ;

- pose des voies et des lignes aériennes et aménagement des espaces publics en janvier/février 2023.

Il faut compter approximativement huit mois de travaux pour la STIB et environ six mois de travaux pour la direction de l'infrastructure des transports publics.

De façon générale, hub.brussels accompagne les associations de commerçants et la commune de Jette dans leurs projets pour renforcer l'image des quartiers et l'économie en général. Une personne de contact est spécialement désignée au sein de ses équipes pour soutenir ces partenaires locaux en particulier. Dans le cadre du chantier de la rue Léon Theodor, la personne de contact de hub.brussels a été invitée à participer au comité

¹³⁴⁹ *In de vergunningsaanvraag stelt de MIVB voor om zes leveringszones aan te leggen in zijstraten van de Léon Theodorstraat. Die zouden in totaal twee keer zoveel leveringsruimte bieden dan nu.*

Volgens het voorlopige tijdschema beginnen de nutsbedrijven de werken in het voorjaar van 2022. Begin 2023 volgen de werken aan de sporen en de openbare ruimte. Die zullen naar schatting ongeveer veertien maanden in beslag nemen.

Over het algemeen ondersteunt een specifieke contactpersoon bij hub.brussels de lokale partners. Doorgaans bestaat de begeleiding uit de oprichting van een werkgroep waarin alle belanghebbenden vertegenwoordigd zijn. Daarbij stelt hub.brussels eerst de goede praktijken voor die bij andere werken al hun efficiëntie hebben bewezen. Vervolgens wordt er een communicatieplan uitgewerkt om ervoor te zorgen dat klanten blijven komen. Daarnaast kunnen handelaars ook een gepersonaliseerde begeleiding aanvragen. In het dossier maakt de contactpersoon ook deel uit van het gemeentelijk begeleidingscomité voor het project New Theodor.

De lijst van handelaars die in aanmerking komen voor een vergoeding, kan pas opgesteld worden wanneer de precieze zone bekend is die hinder zal ondervinden. Hub.brussels zorgt ervoor dat alle rechthebbende handelaars ingelicht worden en zal de wettelijke mechanismen voor financiële vergoedingen uitleggen tijdens de volgende vergadering van het begeleidingscomité.

d'accompagnement du projet New Theodor, mis en place par la commune.

Dès le mois de juin 2021, hub.brussels avait en effet proposé de collaborer à un plan d'actions pour réduire l'impact sur les commerces pendant les travaux. Plusieurs réunions sont prévues à partir d'octobre pour en discuter et préparer l'accompagnement. Ce dernier devrait ressembler à ce que hub.brussels met généralement en place dans ce type de situation, à savoir la constitution d'un groupe de travail pour le suivi régulier de l'accompagnement du chantier, composé de la commune, des gestionnaires du chantier, d'un représentant de hub.brussels, des impétrants et de l'association des commerçants.

Les premières réunions consisteront à présenter les bonnes pratiques en termes de gestion et de communication que hub.brussels a déjà testées dans d'autres chantiers accompagnés. Après quoi, il sera convenu d'un plan d'actions avec un calendrier événementiel et de communication, afin de continuer à faire venir les clients.

En parallèle, un accompagnement personnalisé ou groupé des commerçants pourra être proposé. Celui-ci sera adapté aux demandes, en fonction des informations échangées lors des réunions de suivi. Tout ceci sera donc défini avec les partenaires lors des prochaines réunions.

Un recensement des commerces éligibles aux indemnités ne sera possible qu'une fois le périmètre de l'emprise du chantier connu. Hub.brussels fera en sorte que tous les commerces éligibles soient bien informés de leurs droits. C'est à cet effet que le système de soutien financier tel que fixé dans l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique et l'arrêté relatif à l'indemnisation forfaitaire des commerces affectés par un chantier en voirie publique sera expliqué par hub.brussels au prochain comité New Theodor.

Mme Clémentine Barzin (MR).- J'attire votre attention sur le printemps. Après une crise sanitaire qui n'en finit pas, il s'agit d'un moment durant lequel les commerces peuvent reprendre une partie de leur activité d'une manière plus intense qu'auparavant. Je voudrais savoir si une modulation est envisageable à ce titre, et si les contacts avec les commerçants se poursuivront dans le but de commencer les travaux au moment le plus opportun.

Je voudrais également saluer le fait que les commerces éligibles seront informés de leurs droits en vue d'une compensation. C'est une bonne nouvelle.

En revanche, je n'ai rien entendu, hormis des éléments qui figurent déjà dans la demande de permis, concernant la question du stationnement et les rues relatives aux livraisons. Vous nous avez donné des éléments qui existent déjà, et donc aucune intention de modifier ces éléments eu égard à la contestation du projet et à la manifestation des riverains et des commerçants concernant ces deux aspects fondamentaux que

¹³⁵¹ **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *Gezien de aanhoudende gezondheidscrisis is de lente een nog belangrijkere periode voor de handelaars dan anders. Kan de planning daaraan aangepast worden?*

Het verheugt me dat rechthebbende handelaars ingelicht worden. Wat de parkeer- en leveringsplaatsen betreft, hebt u echter geen nieuwe informatie gegeven. U lijkt dus niet van plan om aanpassingen door te voeren naar aanleiding van het protest van buurtbewoners en handelaars. Toch hoop ik dat u bereid bent om te luisteren naar de betrokkenen op het terrein om een oplossing te vinden.

1353 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De Brusselse Huisvestingscode bepaalt dat aanpassingen pas gevraagd mogen worden, nadat de resultaten van de overlegcommissie bekend zijn. Urban.brussels is die nu aan het analyseren. Ik kan dus nog niets zeggen over eventuele aanpassingen.*

Uiteraard zal het advies van urban.brussels rekening houden met alle opmerkingen van onder andere handelaars en omwonenden.

1353 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *Ik noteer dat u de conclusies van urban.brussels zult volgen, die op hun beurt voortvloeien uit de resultaten van de overlegcommissie en het openbaar onderzoek.*

- 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 **betreffende "de aanpassingen die vereist zijn om controle via scanauto's te verzoenen met de integratie van mensen met een handicap".**

2107 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De scanauto's herkennen de Europese parkeerkaart voor personen met een handicap niet, waardoor er heel wat boetes onterecht worden opgelegd. Zo moest parking.brussels in 2020 meer dan 7.700 onterechte boetes schrappen.*

Een reeks verenigingen klaagde dit probleem aan bij Unia. In maart 2021 werd een oplossing gevonden. Houders van een gehandicaptenparkeerkaart kunnen hun voertuig in een databank laten registreren, zodat de scanauto's die automatisch herkennen. Houders die hun auto niet willen laten registreren of geen vaste auto gebruiken, kunnen dan weer de boete makkelijker betwisten: een eenvoudige mail volstaat om de boete te laten schrappen. Die oplossing lijkt goed te werken, aangezien

sont la suppression de 90 % des places de stationnement et l'arrêt des livraisons dans la rue Léon Theodor.

Je vous invite à rester totalement à l'écoute des personnes de terrain pour pouvoir trouver des solutions. C'est aussi la responsabilité de la Région d'apporter des solutions à partir du moment où un réaménagement de l'espace public ne convient ni aux riverains ni aux commerçants.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous ai donné des informations qui se trouvaient déjà dans l'enquête parce que l'adaptation éventuelle, comme prévu à l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, doit être demandée après la commission de concertation. Nous en attendons d'abord les résultats, je ne peux pas dire quelles adaptations seront demandées. Les services d'urban.brussels sont en train d'analyser les résultats de l'enquête publique et de la commission de concertation, et d'en rédiger les conclusions.

La commission de concertation intègre les remarques des riverains, des experts communaux, des élus locaux et des commerçants. L'avis émis par urban.brussels tiendra compte de toutes ces remarques, sera circonstancié et discuté collégalement.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je comprends de vos réponses que vous avez la volonté de suivre les conclusions d'urban.brussels, qui elles-mêmes suivront les informations de la commission de concertation et de l'enquête publique. Nous y resterons attentifs.

- 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,

concernant "les aménagements à réaliser pour concilier le contrôle via des scan-cars et l'inclusion des personnes handicapées".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Si les scanners utilisés par les véhicules de parking.brussels ont permis d'augmenter le nombre de contrôles, ils ne sont pas en mesure de reconnaître la carte européenne de stationnement pour personnes en situation de handicap. Dès lors, des amendes sont délivrées alors que les titulaires sont bien en ordre. La problématique est complexe et sensible. Elle comprend des problèmes légaux tels que le respect de la vie privée et des droits des personnes porteuses de handicap, mais aussi des côtés techniques - comment distinguer les véhicules ? - et des aspects humains, en raison des démarches administratives récurrentes que se voient imposer les conducteurs injustement sanctionnés. En 2020, parking.brussels a ainsi dû annuler plus de 7.700 redevances infligées par erreur.

u op 6 juli verklaarde dat parking.brussels heel wat minder betwistingen ontvangt.

Une série d'associations se sont émues de cette situation et Unia s'est saisi de la question. Dans le courant du mois de mars 2021, une solution avait été dégagée : la carte pour personnes à mobilité réduite (PMR) étant seulement nominative et non associée à une immatriculation, parking.brussels invitait ses titulaires à enregistrer leur véhicule dans une base de données, de sorte que les véhicules scanneurs les identifient automatiquement. Pour les détenteurs d'une carte PMR ne souhaitant pas se faire enregistrer ou ne disposant pas d'une voiture attitrée, parking.brussels avait simplifié la démarche de contestation : les détenteurs d'une telle carte ne devaient plus s'acquitter d'une redevance avant de la contester et un simple courriel mentionnant leur identifiant PMR suffisait à l'annuler. Cette solution semblait porter ses fruits, puisque vous déclariez le 6 juillet dernier que le service clientèle de parking.brussels constatait une réduction importante du nombre de contestations et que cette offre rencontrait un grand succès.

²¹⁰⁹ *Niet-geregistreerde gebruikers blijven evenwel nog altijd veel onterechte boetes ontvangen. Het probleem is dat zij moeten aantonen dat zij in hun recht zijn, terwijl het aan de overheid is om aangepaste maatregelen te nemen voor personen met een handicap.*

Il semble toutefois que des problèmes persistent pour les usagers non enregistrés. Alors qu'ils respectent la loi prévoyant que cette carte ou ce document doit être apposé sur la face interne du pare-brise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule en stationnement, des amendes indues continuent de leur être infligées.

Het wettelijke kader is duidelijk. Niet alleen het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, maar ook de ordonnantie van 5 oktober 2017 bepaalt dat er redelijke aanpassingen moeten worden gedaan voor personen met een handicap. Bovendien bevestigt de ordonnantie van 20 juli 2016 dat parkeren gratis is voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart. Parking.brussels moet zich aan die bepalingen houden.

Au-delà de ces freins constatés, c'est la démarche même visant à démontrer qu'on est en droit qui pose problème et qui est mise en avant par certaines associations et Unia. Ce n'est pas la personne en situation de handicap qui doit s'adapter aux nouveaux dispositifs mis en place par les pouvoirs publics, mais aux pouvoirs publics à prévoir des dispositifs adaptés aux personnes en situation de handicap.

Bestudeert parking.brussels nieuwe oplossingen?

Le cadre légal est par ailleurs clair. Je pense à l'article 20 de la convention de l'Organisation des Nations unies (ONU) relative aux droits des personnes en situation de handicap, mais aussi à l'article 7, 2° et 6° de l'ordonnance du 5 octobre 2017 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination et à promouvoir l'égalité de traitement, qui interdit de refuser de mettre en place des aménagements raisonnables en faveur de la personne handicapée. Quant à l'article 39 de l'ordonnance du 20 juillet 2016 portant modification de l'ordonnance stationnement de 2009, il consacre la gratuité du stationnement pour les détenteurs d'une carte pour personne handicapée. Ces dispositions sont bien sûr applicables à parking.brussels.

Is het bijvoorbeeld mogelijk om het beeld van de scanauto's aan te passen, zodat ook de voorruit wordt gefotografeerd?

Hoe verlopen de manuele controles, in aanvulling op de controles door de scanauto's?

Hebt u contact opgenomen met de federale overheid over de digitalisering van de parkeerkaarten? Hoever staat dat project?

En Région wallonne, deux jugements ont d'ailleurs été rendus par la justice de paix du premier canton de Charleroi. En substance, le tribunal rappelle l'importance du respect des principes de la convention de l'ONU relative aux droits des personnes en situation de handicap. Il constate que le système d'enregistrement préalable rend la mobilité moins aisée, en particulier pour les personnes qui ne résident pas dans la Région ou qui n'ont pas d'accès à l'outil informatique. Les moyens employés ne sont pas jugés proportionnés par rapport au but : "Les économies financières ne suffisent pas à justifier une entrave au principe repris par l'article 20 de la convention de l'ONU".

À l'heure actuelle, à combien d'annulation de redevances de stationnement infligées par erreur à des personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personne handicapée parking.brussels a-t-elle dû procéder depuis le début de cette année 2021 ? Combien depuis la possibilité de lier une plaque d'immatriculation à sa carte ?

Au-delà des aménagements déjà réalisés, au regard des objections soulevées par diverses associations et Unia, et de la législation en vigueur, des nouvelles pistes de solutions sont-elles explorées par parking.brussels pour se conformer à la loi et respecter cette logique d'inclusion qui impose aux pouvoirs publics à s'adapter aux contraintes des personnes en situation de handicap et pas le contraire ?

Parmi les solutions, est-il par exemple possible d'adapter les prises de vue des scan-cars et de photographier le pare-brise assorti, le cas échéant, de l'obligation pour les personnes en situation de handicap de placer la carte européenne de stationnement du côté de la voirie de telle sorte que la scan-car puisse la photographier ?

Comment se déroule, à l'heure actuelle, le contrôle humain, complémentaire au contrôle par scan-car ?

Des contacts ont-ils été pris avec le gouvernement fédéral pour lancer le processus de numérisation des cartes de stationnement ? Savez-vous où il en est, même s'il ne s'agit pas d'une solution adaptée à tous les problèmes liés ?

²¹¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Scanauto's zijn een efficiënt controlemiddel, behalve voor houders van een Europese gehandicaptenparkeerkaart.*

Daarom heeft parking.brussels in juli een nieuw systeem ingevoerd: houders van een gehandicaptenparkeerkaart kunnen voortaan de nummerplaat van hun voertuig vooraf registreren bij parking.brussels, zodat de scanauto's die automatisch herkennen. Het gaat om een voorstel, niet om een verplichting.

Daarnaast heeft parking.brussels het systeem voor het schrappen van boetes die niet-geregistreerde houders ontvangen, aangepast. Zij zijn niet langer verplicht om eerst de boete te betalen alvorens die te betwisten. Zij kunnen gewoon een mail naar parking.brussels sturen, met de vermelding van het boetenummer en een kopie van de gehandicaptenparkeerkaart.

Het is nog te vroeg om een echte evaluatie van het nieuwe systeem te maken. Ik kan wel al meedelen dat er in de eerste helft van dit jaar 5.060 boetes zijn geschrapt.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Votre question me permet de faire le point sur une problématique qui nous tient à cœur. Elle a déjà été abordée à plusieurs reprises et le dossier a avancé.

L'ambition du gouvernement est d'équiper l'agence du stationnement des outils de contrôle les plus efficaces possibles. Les scan-cars répondent à cet objectif car ils permettent d'augmenter le nombre de contrôles de manière significative. Cette technologie présente toutefois des lacunes pour les personnes détentrices d'une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées. Si nous voulons que parking.brussels gère le contrôle de manière efficace, cela ne peut se faire au détriment de certains usagers.

En juillet dernier, parking.brussels a mis en place un nouveau système pour faciliter le stationnement des personnes détentrices d'une telle carte. Ces personnes sont depuis lors invitées à préenregistrer l'immatriculation de leur véhicule auprès de parking.brussels afin de permettre aux véhicules scanneurs de le repérer. Notez qu'il n'y a aucune obligation, pour les personnes concernées, de se soumettre à cette proposition. C'est cette obligation qui a été dénoncée par les jugements auxquels vous vous référez.

Un système a par ailleurs été mis en place afin de permettre aux personnes qui ne souhaitent pas se faire enregistrer de faire annuler des redevances qu'elles pourraient recevoir par

²¹¹³ *Parking.brussels is zich ervan bewust dat de huidige situatie niet ideaal is. Het systeem is bijvoorbeeld niet soepel genoeg voor personen die vaak van voertuig veranderen.*

Daarom wil parking.brussels de digitale parkeerautomaten tegen 2022 met een speciale knop uitrusten, waarmee houders van een gehandicaptenparkeerkaart de nummerplaat van het voertuig kunnen ingeven. Daarnaast zou ook een registratiemogelijkheid via sms of app kunnen worden ingevoerd. Dat is niet alleen de beste optie voor zones zonder digitale parkeerautomaten en blauwe zones, maar ook voor chauffeurs uit andere gewesten.

Het systeem zou overigens in heel België kunnen worden ingevoerd als de andere Belgische gemeenten dat aan de leverancier van hun parkeerautomaten vragen.

De oplossing ligt dus eerder in een digitalisering van het recht van de gehandicapte dan in aanpassingen op het vlak van de fysieke parkeerkaart, de scanauto's of bijkomende manuele controles.

Parking.brussels heeft daarover regelmatig contact met Vlaamse en Waalse steden. Er is binnenkort ook een vergadering gepland met de kabinetten van de federale ministers Gilkinet en Lalioux.

erreur. Les personnes à mobilité réduite n'ont pas l'obligation de s'acquitter d'une redevance avant de la contester. Elles sont informées sur le site internet de parking.brussels de la possibilité de recourir à une procédure de contestation simplifiée en adressant un simple courriel à l'agence mentionnant le numéro de la redevance et accompagné d'une copie de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées.

Nous n'avons pas encore assez de recul pour évaluer les effets de cette mesure. Parking.brussels estime qu'il est prématuré de tenter de vérifier le nombre d'annulations de redevances pour ce motif avant et après leur introduction.

Les chiffres que je vais vous donner étant influencés par des éléments techniques et pratiques, l'évaluation sera réalisée à plus long terme. Nous sommes passés de 5.060 annulations au cours de la première partie de l'année 2021 à 6.014 annulations.

Quoi qu'il en soit, nous devons bien reconnaître que la solution actuelle n'est pas idéale. Je remercie l'agence d'avoir trouvé cette solution temporaire, mais d'autres pistes sont encore explorées pour remédier à cette situation. À ce stade, le système est peu flexible pour les personnes qui changent régulièrement de véhicule pour leurs déplacements en raison de la nécessité de signaler tout changement de véhicule.

Il devrait être plus facile d'apporter une solution aux porteurs de la carte de stationnement pour personnes handicapées qui ne changent pas souvent de voiture. Une option éventuelle, qui ne sera pas facile à déployer dans le pays, consiste à fournir ce type de carte de dérogation au sein du nouveau système de cartes de dérogation du programme de gestion de la relation client de parking.brussels, mais la technologie offrira bientôt d'autres possibilités sur lesquelles parking.brussels travaille actuellement.

La première sera de permettre aux personnes concernées de signaler leur véhicule en stationnement sur des horodateurs auxquels sera ajouté un bouton numérique PMR permettant d'introduire le numéro d'immatriculation du véhicule qui a transporté la personne concernée.

Le fait que ce système ne pourra être appliqué que dans les zones de paiement équipées d'horodateurs constitue cependant une limite à son utilisation. Pour développer cette option, parking.brussels a sollicité les deux fournisseurs d'horodateurs numériques pour les communes dont elle assure la gestion du stationnement, à l'exception de Ganshoren et de Berchem-Sainte-Agathe, qui ne comptent que des zones bleues, ainsi que de Forest, qui n'est pas encore équipée d'horodateurs numériques. L'objectif est d'activer ce système en 2022.

Une autre solution consiste à développer la même possibilité par le biais d'une application ou d'un texto. Il s'agit également de la meilleure option pour couvrir les zones bleues. De plus, elle pourrait également être utilisée par des conducteurs de passage à Bruxelles.

L'utilisateur devrait s'enregistrer en tant que personne à mobilité réduite en entrant un numéro de carte valide. Une fois son identification effectuée, il pourrait associer n'importe quelle plaque d'immatriculation à son numéro d'immatriculation de personne handicapée. Cette option de stationnement pourrait être disponible en 2022.

Ce système pourrait être développé à l'échelle nationale, pour autant que les autres communes belges le demandent au fournisseur. Le système lui-même ressemble également à ce que d'autres communes de Flandre et de Wallonie avaient déjà évoqué.

La solution à ce problème réside donc davantage dans la numérisation du droit des personnes à mobilité réduite que dans des adaptations au maintien de la carte physique, que ce soit par le développement d'un système de contrôle humain complémentaire ou l'adaptation de la prise de vues des caméras de contrôle des véhicules scanneurs. La prise de vues reste imparfaite et peut varier en fonction des conditions météorologiques ou de problèmes tels que des éclats de lumière, de la buée, etc.

Des contacts entre parking.brussels et les autorités compétentes de villes flamandes et wallonnes sont fréquents pour rechercher des solutions. Une réunion est prévue prochainement avec les cabinets des ministres fédéraux concernés, à savoir Georges Gilkinet et Karine Lalieux. Nous sommes tous convaincus qu'il faut trouver des solutions.

M. Marc Loewenstein (DéFI). - Il est dommage que, dans les faits, lorsque les instances concernées sont averties des potentiels problèmes de mise en œuvre, elles n'adaptent pas le système en amont. Tout ce qui est avancé dans ma question n'est pas neuf, le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles avait déjà relevé, avant la mise en service de scan-cars, les problèmes que cela causerait. Cependant, ces observations d'adaptation n'avaient pas été suivies.

C'est donc le choix de la rentabilité qui a été fait au détriment de l'inclusion effective des personnes en situation de handicap. Dans votre réponse, quand vous dites que pour 2021, même si les chiffres doivent encore être affinés, 5.000 à 6.000 annulations ont été effectuées. Comme nous sommes à la fin du mois d'octobre, nous pouvons dire que le nombre d'annulations de cette année est semblable à celui de 2020, qui s'élevait à 7.700, même si les procédures sont aujourd'hui simplifiées.

Vous citez deux solutions à venir : d'abord, à travers les horodateurs et, ensuite, par le biais de textos. Même si elles améliorent le confort de certains usagers, elles restent peu satisfaisantes, car elles impliquent une démarche de la part de la personne en situation de handicap, alors que cela ne devrait pas être le cas. À partir du moment où elle possède la carte de stationnement pour personnes handicapées, elle ne devrait normalement pas avoir à effectuer des démarches

²¹¹⁵ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Nog voor de ingebruikname van de scanauto's heeft het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles gewezen op de problemen die eruit zouden voortvloeien. Het is jammer dat parking.brussels rentabiliteit boven de inclusie van personen met een handicap heeft geplaatst.*

U zegt dat er dit jaar al vijf- tot zesduizend boetes zijn geschrapt. Dat is ongeveer evenveel als vorig jaar, ook al is de procedure vereenvoudigd.

Parking.brussels zou aan een oplossing werken via de parkeerautomaten en een sms-systeem, maar nog steeds zullen de houders van een gehandicaptenparkeerkaart extra stappen moeten zetten.

Het zou goed zijn als de scanauto's niet alleen de nummerplaat, maar ook de voorruit van de auto's zouden scannen, zodat de gehandicaptenparkeerkaarten zichtbaar worden.

2117 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op de foto van de scanauto is te zien of de bestuurder achter het stuur zit of niet. Als de parkeerkaart correct achter de voorruit is geplaatst, wordt die gedetecteerd en wordt er geen boete uitgeschreven.*

Parking.brussels heeft 5.060 boetes geschrapt tussen 1 januari en 30 juni 2021 en 6.014 tussen 1 juli en 30 september, maar die periodes kunnen niet met elkaar worden vergeleken. Door een technisch probleem was de automatische verzending geblokkeerd tussen 12 april en 7 mei en werden de dossiers pas de daaropvolgende maanden behandeld.

Parking.brussels blijft naar oplossingen zoeken en overlegt daarover met andere steden en gewesten.

2119 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Ik begrijp niet waarom er nog zoveel onterechte boetes zijn als de scanauto's de gehandicaptenparkeerkaart op de voorruit kunnen detecteren.*

2119 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Soms is de kaart niet correct geplaatst of niet goed zichtbaar.*

2119 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Een correcte plaatsing van de kaart zou dus volstaan?*

2119 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het zou het probleem deels oplossen.*

2119 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Allicht zijn er nog andere aanpassingen nodig, zowel op het niveau van de scanauto's als van de manuele gegevensverwerking.*

- Het incident is gesloten.

supplémentaires, mais devrait avoir le droit de se garer gratuitement.

Serait-il possible que les scan-cars photographient non seulement les plaques, mais également les pare-brise pour rendre visibles les cartes de stationnement pour personnes handicapées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La photo prise par la scan-car permet de savoir si le conducteur est encore derrière son volant, donc à l'arrêt et pas en stationnement. Les cartes de stationnement placées au bon endroit sont détectées et aucune redevance n'est alors exigée. Lorsqu'une amende est toutefois envoyée, une solution doit être trouvée.

Du 1er janvier 2021 au 30 juin 2021, nous avons enregistré 5.060 annulations, et du 1er juillet 2021 au 30 septembre 2021, 6.014. Ces périodes n'étant pas comparables, nous devons rester prudents.

Précisons que le système d'envoi automatique a connu un problème technique qui a bloqué les envois de redevances entre le 12 avril et le 7 mai. Le traitement de ces dernières a été reporté sur les mois suivants, ce qui a entraîné une saturation du service.

Les données relatives à Ixelles ont été traitées par un système informatique hérité de l'ancien gestionnaire du stationnement dans cette commune. Elles n'ont été transférées au système régional qu'en avril dernier, non sans erreurs. La comparaison entre la période où les nouvelles mesures ont été appliquées et celle qui précède n'est pas terminée.

Il est essentiel d'observer l'évolution de ces chiffres et de poursuivre la recherche de solutions. Pour ce faire, parking.brussels est en contact avec les autres villes et Régions du pays, car personne n'apprécie la situation actuelle.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Si la scan-car photographie le pare-brise et peut identifier la carte PMR, comment en arrive-t-on à cette situation ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La carte n'est parfois pas au bon endroit, ou pas visible.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La solution serait alors de placer la carte correctement.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cela résoudrait le problème en partie, en effet.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Vu le nombre de redevances délivrées par erreur, j'ai l'impression qu'il n'y a pas que cela. Il y a sûrement un ajustement à faire, tant au niveau des scan-cars que du traitement humain des données.

(Mevrouw Cieltje Van Achter, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

- L'incident est clos.

(Mme Cieltje Van Achter, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

2133 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME JOËLLE MAISON

2133 **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,

2133 **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,

2133 **betreffende "de stand van zaken van het plan quiet.brussels vanuit een mobiliteitsperspectief".**

concernant "l'état des lieux du plan quiet.brussels sous l'angle de la mobilité".

2135 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).**- *Het in 2019 goedgekeurde geluidsplan quiet.brussels wil de impact van geluidshinder op de gezondheid, zoals slaap- en concentratiestoornissen en cardiovasculaire aandoeningen beperken en stilte voor iedereen garanderen zonder de aantrekkelijkheid van de stad als economische en dynamische omgeving in het gedrang te brengen.*

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Le 28 février 2019, notre Région adoptait un plan régional contre le bruit, quiet.brussels. Ce plan poursuit trois objectifs : réduire les effets du bruit sur la santé, permettre à chacun d'avoir accès au calme et maintenir l'attractivité de la ville. Selon l'enquête de perception menée en 2017 auprès de 700 Bruxellois, le trafic routier, le trafic aérien et les sirènes des véhicules d'urgence constituent le top 3 des sources de bruit les plus perturbantes pour les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale.

Net zoals heel wat grootsteden staat het wegverkeer in de top drie van storende geluidsbronnen, naast vliegtuigen en sirenes. Berekeningen wijzen uit dat geluidsoverlast veroorzaakt door het wegverkeer de Brusselaar maar liefst acht maanden gezonde levensverwachting kost. Dat komt overeen met een jaarlijkse financiële aderlating van ruim 500 miljoen euro, als er geen maatregelen worden genomen.

Les enjeux de la lutte contre la pollution sonore sont multiples. La qualité de vie des habitants de la Région bruxelloise repose notamment sur un environnement économique dynamique et attractif. Notre Région doit bouger, mais la qualité de vie en ville, c'est aussi le droit de ses habitants à une certaine sérénité. À cet égard, si certains éprouvent probablement du plaisir à "pétarader", la nuit, à bord d'un véhicule trafiqué, ce plaisir est loin d'être unanimement partagé.

La Région bruxelloise n'est pas la seule à être concernée par ce fléau. Plusieurs métropoles doivent également faire face à un bruit routier qui entraîne des troubles du sommeil, du stress, des atteintes au système cardiovasculaire, ou encore une influence sur les performances, notamment d'apprentissage.

En septembre dernier, vous aviez confié au journal La Dernière Heure vos préoccupations relatives aux nuisances provoquées par le bruit routier. Vous aviez déclaré que des pistes étaient à l'étude, dont un radar qui traquerait les véhicules trop bruyants. Un tel radar sera par ailleurs très prochainement testé dans les 17e et 20e arrondissements de Paris.

Le bruit coûte cher aux Bruxellois. D'après le plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain, autrement dit le plan quiet.brussels, pour l'année 2016, en Région de Bruxelles-Capitale, le bruit des transports a ainsi induit une perte de plus de 10.000 années de vie en bonne santé du fait de

2137 *Twee jaar na de goedkeuring van quiet.brussels ondervraag ik u over het onderdeel quiet.transport. Wordt er rekening gehouden met de geluidsproblematiek bij de uitwerking van mobiliteitsplannen en -projecten?*

Hoever staat de monitoring van de blootstelling van de bevolking aan geluidsoverlast door autoverkeer?

Maakt u werk van een kaart over de blootstelling aan geluidshinder en luchtverontreiniging?

Welke maatregelen hebt u genomen om het gedrag van bestuurders van gemotoriseerde voertuigen te veranderen? Hebt u ze al geëvalueerd?

Zijn de tools om goede praktijken bij de wegbeheerders te promoten up-to-date?

Hoe komt u tegemoet aan de klachten van omwonenden over het lawaai en de trillingen veroorzaakt door het openbaar vervoer?

Ten slotte, welke acties onderneemt u tegen geluidsoverlast veroorzaakt door vliegtuigen?

gênes et de perturbations du sommeil, dont 84 % sont dues au transport routier. Cela correspond en moyenne à une perte de huit mois en bonne santé pour chaque Bruxellois.

Financièrement, cela représente un coût de l'inaction chiffré à plus de 500 millions d'euros par an. Si l'on tient compte d'une exposition prolongée, pendant plus de 20 ans, au bruit routier en journée à 50 décibels, 70 % de la population bruxelloise présente un risque accru de crise cardiaque de 40 %.

Deux ans et demi après l'adoption de plan quiet.brussels, il m'a paru intéressant de vous poser quelques questions à propos de son état d'avancement. J'aborderai en priorité celles qui touchent aux bruits sous l'angle de la mobilité, principalement sur le volet quiet.transport.

La prise en compte de l'acoustique dans l'élaboration des plans et des projets de mobilité, la mesure 1, est-elle une réalité ?

Où en est le suivi de l'exposition de la population au bruit des transports, la mesure 3 ? Notamment, où en est l'adaptation, en fonction des résultats de la dernière cartographie stratégique, en ce compris l'évaluation des scénarios, du plan Good Move et du plan régional de développement durable en matière de lutte contre le bruit ?

Qu'en est-il de la réflexion sur l'élaboration d'une cartographie de l'exposition conjointe au bruit et à la pollution de l'air ?

Dans le cadre de la mesure 4, qui prévoit de modifier les comportements des conducteurs de véhicules motorisés, quelles actions ont-elles été menées ou bien évaluées ?

La cellule d'accompagnement bruit pour les projets d'aménagement de voiries, la mesure 5, est-elle en place ?

Les outils prévus à la mesure 9, à savoir promouvoir les bonnes pratiques pour les gestionnaires de voiries, sont-ils à jour ?

Ici et là, dans Bruxelles, des riverains se plaignent de nuisances sonores provoquées par la vitesse excessive des trams, qui augmente le bruit de manière anormale, voire abîme certains édifices. Comment se déroule la poursuite de la lutte contre le bruit et les vibrations des transports publics urbains, la mesure 10 ?

Où en êtes-vous dans les actions visant à encadrer les bruits d'avions au-dessus de notre Région ?

2139 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Twee weken geleden interpelleerde ik minister Maron al over de sociale kost van geluidsvervuiling. De studie uit 2016 waar mevrouw Maison naar verwijst, werd uitgevoerd een jaar na een globale studie in Frankrijk, waarvan enkele maanden geleden een update met mogelijke oplossingen werd gepubliceerd. Dat betekent dat Brussel volgens diezelfde criteria ook met resultaten zal volgen in 2022, aldus de minister van Leefmilieu. Hij antwoordde voorts

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- *M. Maron a annoncé que des recommandations seront formulées sur la base des résultats de l'étude sur les coûts de la pollution sonore et qu'un cadre réglementaire pour l'utilisation des sirènes dans la Région devrait être élaboré au cours de l'année 2022.*

Les solutions proposées en France après une étude similaire ne demandent pas un investissement politique considérable, mais réduisent bel et bien le coût sociétal. La ville 30 et la zone

dat er in de loop van 2022 een reglementair kader komt voor het gebruik van sirenes in het gewest.

Met de update van de Franse studie kregen we al een voorproefje van bepaalde oplossingen. Die oplossingen kosten beleidsmatig niet veel, maar dringen wel de maatschappelijke kost sterk terug. U en uw collega hebben al werk gemaakt van twee maatregelen, namelijk het verlagen van de toegelaten snelheid met de stad 30, en de verregaande invoering van een lage-emissiezone, wat voor binnenkort is. Er worden natuurlijk ook nog andere zaken voorgesteld, zoals het isoleren van schoolgebouwen om concentratie- en ontwikkelingsstoornissen te ondervangen.

Volgens de studie is 84% van het lawaai waarmee we dagelijks worden geconfronteerd, afkomstig van het wegverkeer. Lawaai is een stille doder. Elk geluid van meer dan 35 dB in een slaapkamer beïnvloedt de bloeddruk en het hartritme. En 35 dB is echt niet luid. Diepe slaap is belangrijk voor een goede werking van de hersenen, het afweersysteem, de bloeddrukregulatie en het suikermetabolisme. Als we transport op basis van de reële milieu- en gezondheidsschade zouden belasten, zou volgens vermaard cardioloog Goethals ons huidige systeem meteen instorten.

2141 De schade door verkeerslawaai wordt in België op 4,5 miljard euro geraamd, waarvan 500 miljoen euro voor Brussel, zo leert ons het onderzoek uit 2016.

Die cijfers worden vaak over het hoofd gezien bij rendementsanalyses in de context van mobiliteitsprojecten. Technologie is een bondgenoot in de strijd tegen lawaai. Ze kan helpen bij de begrenzing van de geluidsoverlast en het vaststellen van excessief lawaai.

Welke projecten heeft Brussel Mobiliteit al opgezet om geluidsvervuiling aan te pakken? Komen er tests met een geluidsradar?

2143 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik heb voorstellen ingediend ter vermindering van geluidsoverlast en inzake de stille levering van goederen. Gaat u de daarin voorgestelde oplossingen toepassen?*

Het gewest moet ingevolge de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving een geluidsplan opmaken, dat elke dertig maanden wordt geëvalueerd en eventueel aangepast of zelfs vervangen op basis van aanbevelingen van Leefmilieu Brussel.

Kunt u ons het evaluatierapport bezorgen? Welke wijzigingen stelt Leefmilieu Brussel voor of komt er een nieuw plan?

Ook Vlaanderen en Wallonië worden geconfronteerd met geluidsoverlast op de Ring. Hoever staan de plannen inzake de plaatsing van geluidsmuren en geluidsradars?

de basses émissions sont deux mesures qui vont dans ce sens. L'isolation des bâtiments scolaires est également proposée pour remédier aux troubles de la concentration et du développement.

Le bruit, principalement causé par la circulation routière, est un tueur silencieux. Tout bruit de plus de 35 décibels, un volume pourtant faible, influence les rythmes sanguin et cardiaque, alors qu'un sommeil profond est essentiel pour le bon fonctionnement de l'organisme.

La technologie est une alliée dans la lutte contre le bruit, car elle permet de limiter les nuisances sonores et de fixer des seuils.

Quels projets Bruxelles Mobilité a-t-elle mis en place pour lutter contre la pollution sonore ? Des tests seront-ils réalisés à l'aide d'un radar sonore ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il y a très longtemps déjà, j'ai déposé deux propositions relatives à la lutte contre les nuisances sonores. L'une visait le bruit excessif des deux-roues et l'autre, la livraison silencieuse des marchandises. J'y mentionnais des solutions testées dans le monde depuis longtemps et évaluées positivement. Ma demande est donc que les mesures évoquées dans mes propositions soient appliquées. Je me réjouis dès lors que cette question de santé publique soit à nouveau abordée dans notre commission.

L'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain prévoit, en son article 5, la mise sur pied d'un plan régional de lutte contre le bruit. Son article 7, quant à lui, prévoit une évaluation dudit plan tous les 30 mois à dater de son adoption définitive, soit le 21 mai 2019, par Bruxelles Environnement.

Pour rappel, Bruxelles Environnement transmet son rapport au gouvernement, éventuellement accompagné de propositions ou de modifications du plan, ou d'un nouveau projet de plan. Quelles

²¹⁴⁵ *Nadat de gemeenten in 2019 een brochure met de zwarte punten inzake geluidsoverlast in dichtbevolkte zones ontvingen, konden ze eind 2020 inschrijven voor een projectoproep om een geluidsplan uit te werken. Hoeveel gemeenten zijn daarop ingegaan? Hoeveel gemeenten beschikken nu over een plan?*

Ten slotte, hoe hebt u de geluidsoverlast door trams en bussen aangepakt?

²¹⁴⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik antwoord ook uit naam van minister Maron.*

Good Move houdt ontegensprekelijk rekening met geluidsoverlast in de dimensies Green en Pleasant en in het actieprogramma Good Neighbourhood. Overigens zal de door Good Move nagestreefde vermindering van het gemotoriseerd verkeer en de modal shift de geluidsoverlast beperken.

Leefmilieu Brussel wordt ook betrokken bij de studies van Brussel Mobiliteit betreffende de lokale mobiliteitscontracten om verkeersluwe mazen te creëren. Het aspect geluid wordt dus van in het begin meegenomen in de plannen. De eerste metingen na de invoering van stad 30 wijzen alvast op een gemiddelde vermindering van het geluid met 2 tot 3 db op bepaalde plaatsen.

De opleiding tot mobiliteitsadviseur van Brussel Mobiliteit wijdt een hoofdstuk aan geluid en het departement Geluid van Leefmilieu Brussel is betrokken bij studies over de lage-emissiezones, het plan voor goederentransport en het beheersplan van de MIVB.

sont les modifications proposées ? Un nouveau projet de plan a-t-il été soumis ? Pouvez-vous nous communiquer le rapport d'évaluation ?

La problématique du bruit est transversale. Elle ne concerne pas que le transport, mais dans ce domaine précis, elle touche tant aux voitures qu'aux transports en commun, motos et avions, et tant en Région bruxelloise qu'en Flandre et en Wallonie, pour ce qui est du ring et des communes qui le jouxtent.

Quand des radars antibruits, à l'image de ceux installés en France et appelés radars méduses, le seront-ils en Région bruxelloise ?

En avril 2019, toutes les communes ont reçu une brochure reprenant les différentes cartes du bruit des transports à l'échelle locale. La cartographie des points noirs routiers et des axes routiers bruyants permet de cerner les zones les plus problématiques, qui cumulent une importante densité de population et des niveaux sonores très élevés.

Les communes étaient invitées à réaliser des plans bruit locaux, conformément à la mesure 45 du plan quiet.brussels. Un appel à projets du même nom avait été lancé à la fin de l'année 2020. Combien ont répondu à cet appel ? Combien se sont dotées d'un tel plan ?

Je me joins aux questions de ma collègue sur les nuisances sonores générées par les trams et les bus, dénoncées régulièrement par des citoyens épuisés. Depuis votre dernière réponse, qu'avez-vous mis en place à ce sujet ? Combien de kilomètres de lignes de tram ont-ils été équipés de tapis antivibrations ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cette réponse a été préparée en concertation avec le ministre M. Maron. Pour les questions supplémentaires qui relèvent de ses compétences, je vous demanderai de vous adresser directement à lui.

En ce qui concerne la mesure 1 - prise en compte de l'acoustique dans l'élaboration des plans et des projets de mobilité -, nous travaillons en étroite collaboration avec le ministre Alain Maron, chargé de la politique du bruit et du plan quiet.brussels.

Le plan régional de mobilité Good Move a intégré la problématique des nuisances sonores dans ses dimensions "green" et "pleasant", ainsi que dans le programme d'action "good neighbourhood". De manière générale, la réduction du trafic motorisé et le transfert modal prévus par le plan Good Move auront un impact positif sur les nuisances sonores. Plusieurs mesures de ce plan sont de nature à diminuer le bruit causé par le trafic routier.

Bruxelles Environnement est associé aux études de Bruxelles Mobilité relatives aux contrats locaux de mobilité dans le cadre de la mise en œuvre des mailles apaisées. L'intégration du bruit dans ces mailles apaisées est donc bien prévue et la réduction du trafic de transit visé aura en soi des effets positifs. Ainsi, les premières observations réalisées à l'issue de l'instauration de la

2149 (verder in het Nederlands)

In de ordonnantie betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving staat dat de uitvoering van het plan om de vijf jaar geëvalueerd moet worden, om de effecten ervan vast te stellen en eventuele wijzigingen of zelfs een nieuw plan voor te stellen.

In de huidige versie van quiet.brussels, die op 28 februari 2019 werd goedgekeurd, wordt ook een tussentijdse evaluatie aanbevolen. Die is momenteel in voorbereiding. Ze moet eind 2021 afgewerkt zijn en begin 2022 aan de regering worden voorgelegd. Ze zal gedetailleerde antwoorden bevatten op een reeks vragen.

2151 (verder in het Frans)

Wat de monitoring van de blootstelling van de bevolking aan verkeerslawaaï betreft, de strategische geluidskaart zal worden bijgewerkt op basis van de mobiliteitsgegevens 2021. Bovendien wordt er een alarmdrempel in het programma Mobigis geïntegreerd, zodat projectleiders van Brussel Mobiliteit hun beslissingen aan het geluidsniveau kunnen aanpassen.

Bovendien werden alle scenario's in Good Move getoetst aan hun geluidsniveau in de milieueffectenrapportering.

Leefmilieu Brussel voert ook geregeld informatiecampagnes, opdat chauffeurs van gemotoriseerde voertuigen hun rijgedrag zouden aanpassen.

2153 (verder in het Nederlands)

Er zijn een aantal van dergelijke acties, denk bijvoorbeeld aan de Autoloze Zondag. Daarnaast zijn er ook persberichten, bijvoorbeeld over stad 30 en de voordelen die daaraan verbonden

ville 30 au début de cette année ont montré à certains endroits une baisse moyenne de 2 à 3 décibels.

La formation de conseiller en mobilité de Bruxelles Mobilité prévoit un volet consacré au bruit. En outre, le département bruit de Bruxelles Environnement est associé à plusieurs études ou réflexions concernant des plans de mobilité spécifiques, comme la zone de basses émissions, le plan transport de marchandises, le plan de gestion de la STIB, etc.

J'en viens à la mesure 3, qui concerne le contrôle de l'exposition de la population au bruit des transports.

(poursuivant en néerlandais)

L'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain prévoit une révision quinquennale pour déterminer les effets de cette pollution, modifier le plan, voire en élaborer un nouveau.

En préparation, l'évaluation intermédiaire recommandée dans quiet.brussels offrira des réponses détaillées à une série de questions.

(poursuivant en français)

Concernant le contrôle de l'exposition de la population au bruit des transports, la cartographie stratégique du bruit sera mise à jour l'an prochain sur la base des données de mobilité de 2021, qui comprendront certaines mesures de Good Move déjà mises en œuvre, telles que la ville 30.

Une couche d'alerte de système d'information géographique (SIG-GIS) sera intégrée dans Mobigis afin que les chefs de projet de Bruxelles Mobilité disposent d'informations sur les zones les plus sensibles au bruit et puissent orienter les décisions quant aux projets à programmer. Une rubrique bruit est également disponible dans l'application Fix My Street.

Par ailleurs, les scénarios prévus par le plan Good Move ont été évalués sous l'angle du bruit dans le cadre du rapport sur les incidences environnementales.

Quant à la mesure 4 visant à modifier les comportements des conducteurs de véhicules motorisés, des actions d'information sont menées de manière récurrente par Bruxelles Environnement.

(poursuivant en néerlandais)

Diverses actions de communication et de sensibilisation sont en cours.

zijn, of de overgang naar flexibel en vlot rijden. Er lopen dus verschillende communicatie- en bewustmakingsmaatregelen.

Er wordt gewerkt aan een geluidstest voor motorfietsen in het kader van de technische keuring en binnenkort komt er een inspectie voor verkoop en na een ongeval, dankzij een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten.

²¹⁵⁵ (verder in het Frans)

Het team dat geluidshinder bij wegenwerken binnen de perken moet houden, is op 11 september 2019 van start gegaan en al tweemaal samengekomen. Het richt zich tot infrastructuurbeheerders en opdrachtgevers van openbare werken, zoals Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel en Beliris. Naargelang van de punten op de agenda worden ook gemeenten uitgenodigd.

Leefmilieu Brussel heeft in 2018 een dienst opgericht van de geluidsfacilitator voor de inrichting van openbare ruimten.

De maatregelen ter bevordering van goede praktijken in het wegbeheer zijn al deels bijgewerkt. Andere bijstellingen gebeurden of volgen nog. Zo werkt Leefmilieu Brussel aan sustainable.street.brussels en werd het vademecum voor wegverkeerslawaai in de stad bijgewerkt. Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel hebben een gids voor het plaatsen van verkeersdrempels samengesteld.

Aan het hoofdstuk geluid van de gids voor de Brusselse openbare ruimte (Good Move), het stimuleren van voorbeeldige stedenbouwkundige ingrepen en de integratie van het aspect geluid in investeringen in weginfrastructuur wordt nog gewerkt.

De strijd tegen lawaai en trillingen veroorzaakt door het openbaar vervoer wordt gevoerd via het milieuconvenant tussen het gewest en de MIVB. Als Leefmilieu Brussel overschrijdingen van de normen optekent, doet het aanbevelingen die de regering in nieuwe investeringsplannen kan opnemen.

Un test sonore pour les motos est en cours d'élaboration dans le cadre du contrôle technique et une inspection avant la vente et après un accident sera bientôt instaurée grâce à un accord de coopération conclu entre les Régions.

(poursuivant en français)

La cellule d'accompagnement bruit pour les projets d'aménagement des voiries, prévue à la mesure 5, a été mise en place officiellement le 11 septembre 2019 et s'est déjà réunie deux fois. Elle s'adresse aux gestionnaires d'infrastructures et aux auteurs de projets publics amenés à subsidier, à financer ou à réaliser des travaux en voirie et dans l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale, comme les différentes directions de Bruxelles Mobilité, la division des espaces verts et le département de l'eau de Bruxelles Environnement, Beliris, Bruxelles Pouvoirs locaux, la Société d'aménagement urbain, la STIB et Infrabel. Les communes pourront y être conviées en fonction de l'ordre du jour.

Bruxelles Environnement a également mis en place, depuis 2018, un service de facilitateur bruit-voiries-espaces publics à l'intention des professionnels qui aménagent des voiries ou des espaces publics.

Concernant la mesure 9 - promouvoir les bonnes pratiques pour les gestionnaires de voiries -, certaines mises à jour des outils prévus ont été réalisées, d'autres sont en cours et à venir :

- Bruxelles Environnement est en train d'élaborer l'outil sustainable.street.brussels ;

- le vade-mecum sur le bruit routier a été mis à jour ;

- le guide sur les ralentisseurs de vitesse a été établi par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement et sera mis en application par Bruxelles Mobilité ;

- le volet bruit du guide de l'espace public bruxellois (Good Move) ;

- la promotion des aménagements exemplaires ;

- l'intégration de l'aspect bruit dans les plans d'investissements routiers.

En ce qui concerne la lutte contre le bruit et les vibrations des transports publics urbains - mesure 10 -, celle-ci est assurée dans le cadre de l'application de la convention environnementale qui lie la Région et la STIB et reprend toute une série de mesures à mettre en œuvre. Y figurent notamment des valeurs seuils de bruit et de vibrations à respecter.

²¹⁵⁷ *Die aanbevelingen gaan over de snelheid, het onderhoud, de reparatie en de vervanging van het materiaal. Over het aantal kilometer stelt u beter een schriftelijke vraag.*

Leefmilieu Brussel registreert maandelijks de overschrijdingen van de geluidsnormen en berekent de boetes voor de kanaalroute, de Ringroute en landingen op baan 01. Het adviesbureau Envisa, dat een milieueffectenrapport moet opstellen, heeft de geluidsgegevens opgevraagd bij Leefmilieu Brussel.

Daarnaast is eind 2020 een contract afgesloten zodat Leefmilieu Brussel een beroep kan doen op luchtvaartexpertise in de zoektocht naar een duurzame, oplossing voor de vluchten boven het gewest.

Op 30 september kwam het federale overlegplatform voor de eerste keer samen in aanwezigheid van twee vertegenwoordigers van de minister-president en de minister van Leefmilieu.

²¹⁵⁹ *(verder in het Nederlands)*

Gelet op de gewestelijke bevoegdheden, het juridische onderzoek van bureau Sphère en ervaringen in het buitenland geven we voor geluidsoverlast door sirenes de voorkeur aan de beperking van het volume en de frequentie van het maximale geluidsniveau bij ontvangst. Op die manier kunnen we een reglementair kader uitwerken voor alle voertuigen met speciale geluidsinstallaties die in het Brussels Gewest rijden en hoeven we niet alleen op de goede wil van de hulpdiensten te rekenen.

De sectoren worden voor het einde van het jaar geraadpleegd over een ontwerp van reglementering.

Lorsque Bruxelles Environnement est saisi d'une demande d'objectivation des nuisances sonores et vibratoires liées au trafic des transports en commun, des mesures sont effectuées et comparées à ces valeurs seuils. À la suite de ces mesures et au cas où des dépassements sont constatés, des recommandations sont formulées pour être, le cas échéant, validées par le gouvernement et mises en œuvre dans le cadre des plans d'investissements.

Ces recommandations peuvent porter sur la vitesse pratiquée, l'entretien du matériel ou la réparation ou le remplacement du revêtement. Je vous invite à m'adresser une question écrite sur le nombre de kilomètres, car je ne connais pas ces chiffres de mémoire.

Pour ce qui est des actions visant à encadrer les bruits d'avions au-dessus de la Région, outre le travail récurrent du service des données relatives au bruit et de la division de l'inspectorat et des sols pollués de Bruxelles Environnement concernant la gestion du réseau de stations de mesures et les constats d'infractions conformément à l'arrêté bruit, la division des autorisations de Bruxelles Environnement poursuit, conformément au jugement du 9 décembre 2020, le relevé des dépassements et le calcul mensuel des astreintes pour la route du canal, la route du ring et les atterrissages sur la piste 01.

Des contacts ont également été pris avec Bruxelles Environnement par le bureau d'études Envisa chargé de l'étude d'incidences environnementales afin de disposer de données issues des sonomètres de la Région.

Parallèlement, un contrat d'expertise aéronautique a été passé fin 2020 afin que Bruxelles Environnement dispose d'un accompagnement technologique et d'une expertise aéronautique dans le cadre de la recherche d'une solution durable et équitable au survol de la Région bruxelloise.

Le 30 septembre dernier a eu lieu la première réunion de la plate-forme de concertation mise en place par l'État fédéral. Deux représentants du ministre-président et du ministre de l'environnement y ont assisté.

(poursuivant en néerlandais)

Pour les nuisances causées par les sirènes, nous privilégions la limitation du volume et de la fréquence du niveau sonore maximal à la réception. Nous pouvons ainsi élaborer un cadre réglementaire pour tous les véhicules munis d'un avertisseur sonore spécial dans la Région, sans devoir uniquement compter sur la bonne volonté des services de secours.

Les secteurs seront consultés à propos d'un projet de réglementation avant la fin de l'année.

Un projet pilote prévoyant le déploiement de radars sonores est prévu pour début 2022.

Het kabinet-Maron heeft met Leefmilieu Brussel afgesproken dat er begin 2022 een proefproject met geluidsraders komt. We zijn uiteraard benieuwd naar de conclusies daarvan.

2161 *(verder in het Frans)*

In verband met de geluidsmuren aan de Ring verwijs ik naar mijn antwoord op de vraag van mevrouw d'Ursel.

2163 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** *(in het Frans)*.- *Het is goed dat geluidsoverlast ook op Fix My Street gemeld kan worden.*

U had het over de modal shift, die het stadslawaai zeker zal terugdringen, maar helaas is hij niet voor onmiddellijk. De files en andere bronnen van stadslawaai zijn terug, terwijl en nog altijd veel mensen thuiswerken. De geregelde blootstelling aan lawaai kan tot stress, hart- en vaatziekten en gehoorproblemen leiden.

Uit een interessant onderzoek in het Verenigd Koninkrijk blijkt dat de schoolprestaties van kinderen afhangen van het lawaai in de klas. De mate waarin we achtergrondgeluid kunnen verdragen, hangt af van onze mogelijkheid om het geluid te analyseren en onze cognitieve capaciteit om een pertinent signaal te midden van omgevingsgeluid op te pikken, wat tot grote vermoeidheid leidt, vooral bij mensen met aandachtsstoornissen.

2165 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen)**.- Ik kijk erg uit naar de vele studies over geluidsvervuiling die in 2022 klaar zullen zijn. Het is een kwestie van voortschrijdend inzicht op het vlak van volksgezondheid. Heel veel mensen zijn er nu al van overtuigd dat we vervuilde lucht niet meer mogen aanvaarden, maar we moeten er luid en duidelijk op blijven hameren dat geluidsvervuiling ook ernstig genomen moet worden.

(poursuivant en français)

Quant aux murs antibruit du ring, je répondrai au moment de la question de Mme d'Ursel qui porte spécifiquement sur ce sujet.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je vous remercie de ces réponses très nourries et techniques. Je ne savais pas que Fix My Street servait aussi pour les problèmes de bruit : c'est une excellente nouvelle.

Je voudrais faire remarquer que, si cette période de confinement a été terrible pour tout le monde, elle nous a au moins permis de nous réapproprier la ville en profitant du calme.

Vous avez parlé du transfert modal, qui atténuera inmanquablement les bruits urbains. Malheureusement, ce ne sera pas pour tout de suite : les embouteillages et les autres sources de bruit urbain ont déjà repris leurs droits alors que de nombreuses personnes continuent à télétravailler.

L'exposition régulière au bruit, selon les contextes, peut induire du stress, des pathologies cardiovasculaires ou des problèmes d'audition. Au-dessous de 75 décibels, cette exposition n'a normalement pas d'incidences graves sur l'ouïe. Toutefois, 75 décibels, c'est le niveau sonore d'un sèche-cheveux en action ; c'est le même bruit de fond produit par une classe de 25 élèves livrés à eux-mêmes. Imaginez ce que cela donne !

Une étude très intéressante réalisée au Royaume-Uni montre que les performances scolaires des enfants sont directement liées au niveau de bruit dans les classes. On ne parle pas ici du bien-être des citoyens, des enfants ou du personnel éducatif, mais des performances.

Notre résistance au bruit de fond dépend, dans le cadre d'un travail, de notre capacité d'analyse de la scène auditive, de la capacité cognitive à sélectionner un signal pertinent au milieu du bruit ambiant, ce qui engendre une fatigue immense chez les enfants, mais aussi les adultes, en particulier ceux qui souffrent de troubles de l'attention.

Il s'agit vraiment d'une question de santé publique, à laquelle je voudrais que le gouvernement prête une attention particulière de manière structurelle.

Mme Lotte Stoops (Groen) *(en néerlandais)*.- *Nous devons continuer à rappeler que la pollution sonore doit être prise au sérieux, au même titre que celle de l'air.*

Il est encourageant que des quartiers deviennent plus calmes grâce à Good Move et que le niveau sonore ait diminué de 2 à 3 décibels en moyenne.

Het feit dat de rustigere wijken uit Good Move eraan komen en dat het algemene geluidsniveau nu al 2 tot 3 dB gedaald is, is bemoedigend nieuws en geeft ons de kracht om door te zetten.

2167 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *We verwachten veel van de evaluatie van het gewestelijk plan ter bestrijding van geluidshinder.*

2167 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Daar is de heer Maron verantwoordelijk voor.*

2167 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik vraag me af of we wel moeten wachten tot de coronacrisis achter de rug is om probleemsituaties in kaart te brengen.*

Het verbaast me dat er een studie nodig is alvorens geluidsradars in gebruik te nemen, terwijl ze hun nut al hebben bewezen. Zelfs een proefproject is overbodig. Ik heb al in 2017 een voorstel ingediend. De verenigingen die tegen lawaaioverlast strijden, zijn enorm ontgoocheld dat de regering er zo lang over doet.

Hebben de gemeenten een lokaal plan ingediend dat vooruitgang mogelijk maakt?

2173 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In Fix My Street kun je niet melden dat er in een bepaalde straat meer lawaaihinder is, maar wel geluidsproblemen signaleren. Ik wil ook zo snel mogelijk geluidsradars inzetten, maar omdat de politie daar nog nooit mee gewerkt heeft, is een praktijktest nodig.*

2173 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Is de politie erbij betrokken? Leefmilieu Brussel zou de administratieve sancties voor lawaaihinder zelf kunnen innen.*

2173 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Als we nieuwe technologie willen inzetten, is het logisch dat we nagaan of ze aan de behoeften beantwoordt.*

2173 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Voert de politie de test uit?*

2173 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Minister Maron en Leefmilieu Brussel staan in voor de testfase.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'entends bien que vous allez procéder à une évaluation du plan régional de lutte contre le bruit et nous en faire part au début de l'année prochaine. Nous en attendons beaucoup.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est M. Maron qui en est responsable.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je suis prête à attendre que nous revenions à la normale pour élaborer les cartes qui permettent d'objectiver les endroits problématiques. Je ne suis cependant pas sûre que nous devons les coupler, étant donné les confinements et déconfinements successifs.

En ce qui concerne les radars antibruit, je suis très surprise que nous ayons besoin d'une nouvelle étude, car cela fonctionne partout ailleurs. Nous n'avons même pas besoin d'un projet pilote. À un moment, il faut passer à l'action et ce n'est pas compliqué à mettre en place. J'ai déposé une proposition en 2017. Je vous assure que les associations qui militent pour la réduction du bruit à Bruxelles sont extrêmement déçues de la lenteur de votre gouvernement.

Par ailleurs, des communes ont-elles présenté un plan bruit local ou communal qui permette de réelles avancées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Fix My Street ne sert pas à indiquer qu'une rue est, en général, plus bruyante, mais à signaler des problèmes liés au bruit. Je souhaite également que des radars soient utilisés au plus vite, mais je suis heureuse qu'une phase de test soit prévue. Comme la police n'a jamais travaillé avec ce type de radars, il faut les tester pour voir comment ils fonctionnent dans la réalité. Il s'agit d'un test pilote et, si les résultats sont satisfaisants, le système sera mis en place.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La police participe-t-elle ? L'objectif pouvait également être que Bruxelles Environnement perçoive des sanctions administratives sur des dépassements de bruit.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est logique, si nous souhaitons utiliser de nouvelles technologies à Bruxelles, de tester le produit pour voir s'il répond aux besoins et s'il faut des adaptations, avant d'acheter tout un marché stock. Une phase pilote est donc nécessaire avant le déploiement. Il faut suivre cette logique pour, par exemple, éviter une situation où l'on fait l'erreur de commander 1.000 radars qui s'avèrent non adaptés.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Est-ce bien la police qui s'en occupe ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- M. Maron et Bruxelles Environnement mettront en œuvre cette phase test.

Op vragen over de bevoegdheden kan ik geen gedetailleerder antwoord geven, maar u kunt uw vraag opnieuw stellen aan minister Maron. Hetzelfde geldt voor de gemeentelijke plannen, al kan ik zeggen dat Leefmilieu Brussel betrokken is bij de lokale mobiliteitsplannen.

- Het incident is gesloten.

2185 *(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

2189 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

2189 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2189 **betreffende "het druggebruik en de aanwezigheid van daklozen in de MIVB-stations".**

2191 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Volwassenen werken niet langer uitsluitend thuis en hun kinderen gaan sinds 1 september opnieuw naar school. Dat is merkbaar op straat en op het openbaar vervoer. Door die nieuwe toename van het aantal mensen dat zich doorheen de stad verplaatst, horen we ook opnieuw waar de knelpunten in het mobiliteitsbeleid zitten.

Een van die knelpunten is veiligheid. Iedereen weet dat je als fietser in Brussel goed uit je doppen moet kijken. Maar ook op het openbaar vervoer is veiligheid een probleem. De voorbije weken kreeg ik verschillende berichten van mensen die de veiligheidssituatie in de metrostations aanklagen. Daklozen eigenen zich de ondergrondse ruimten toe en vallen mensen lastig. Drugsgebruikers spuiten openlijk heroïne in. Je wenst uiteraard niemand een dergelijk leven toe, maar als mobiliteitsminister deze situatie als een voldongen feit aanvaarden en de impact ervan op de veiligheid in de metrostations negeren, is uiteraard ook geen optie.

In het verleden wees u reeds op diverse acties van de MIVB, gaande van het ondersteunen van vzw's die zorg aan drugsverslaafden verstrekken en spuiten inzamelen tot het inschakelen van patrouilles van de MIVB. Toch lijkt de situatie er, zeker de laatste maanden, niet op vooruit te zijn gegaan. Dat zien we ook op langere termijn in de cijfers. De voorbije jaren steeg het aantal drugsmeldingen in MIVB-stations van een kleine 600 incidenten in 2017 tot meer dan 800 in 2020. Het ontbreekt de MIVB nochtans niet aan geld en middelen om dit probleem aan te pakken. De MIVB heeft een Field Support Unit, die onder meer instaat voor de veiligheid op het net. Eerder dit jaar kwam deze dienst, die ongeveer 900 werknemers telt, in opspraak naar aanleiding van fraude met hun badges.

M. Maron et moi-même avons tenté de préparer et de cibler les réponses. Cependant, vous avez des questions spécifiques sur les compétences, je ne peux pas vous fournir davantage de détails, mais vous invite à reposer la question à M. Maron. Il en va de même pour les plans communaux. Je peux vous répondre pour la partie des plans de mobilité locale : les compétences et l'expertise sont mises en œuvre et Bruxelles Environnement était associée. Toutefois, je crains que pour les détails, vous ne deviez poser vos questions lors de la commission de l'environnement.

- L'incident est clos.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "la consommation de drogues et la présence de personnes sans abri dans les stations de la STIB".

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Votre politique en matière de mobilité pêche sur le plan de la sécurité, notamment dans les transports en commun.*

Sans-abri et toxicomanes semblent avoir à nouveau envahi les stations de métro ces dernières semaines. En tant que ministre de la mobilité, vous ne pouvez pas nier l'impact de cette situation sur la sécurité ou vous y résigner.

Par le passé, vous aviez mentionné diverses actions entreprises par la STIB pour y remédier. Pourtant, la situation continue de se détériorer, comme le démontrent les derniers chiffres. La STIB ne manque ni de moyens ni de personnel pour s'attaquer à ce problème : le département Field Support, éclaboussé récemment par un scandale de fraude aux badges, est entre autres chargé de la sécurité sur le réseau.

2193 Daarnaast ontvangt de MIVB jaarlijks 3 miljoen euro aan subsidies van Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) om haar vervoersnet veiliger te maken. Dat er met zo'n budget en zo'n personeelsbestand, toch nog zo veel problemen zijn en er nog zo'n groot onveiligheidsgevoel heerst in de metrostations, is eigenlijk onbegrijpelijk.

Welke acties onderneemt de MIVB rond daklozen in de MIVB-stations? Met wie werkt de MIVB daarvoor samen?

Hoeveel MIVB-personeelsleden maken deel uit van de veiligheidspatrouilles? Welke instructies krijgen zij om op drugsgebruik te reageren? Zijn er richtlijnen over hoe ze moeten omgaan met daklozen in de MIVB-stations?

Hoe verloopt de samenwerking met de politie voor de veiligheid in de MIVB-stations? Wat kan er beter?

U zei een tijd geleden dat het beheerscomité beslist heeft om een algemene doorlichting van de MIVB te organiseren. Wat is de stand van zaken daarvan? Wordt in die doorlichting ook aandacht besteed aan drugsgebruik en dakloosheid in de MIVB-stations?

Op welke manier zijn de problemen binnen de Field Support Unit aangepakt?

Wat financiert de MIVB precies met de 3 miljoen euro die ze van BPV ontvangt?

2195 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Ik heb u al meermaals ondervraagd over drugsgebruik in MIVB-stations. Er is echter geen verbetering merkbaar. Sommige stations hebben veel weg van een spuitzaal.*

Het feit dat er in het gewest twee echte gebruiksruimten komen, stelt de buurtbewoners overigens niet gerust. Daar moet goed over gecommuniceerd worden en er moet ook geanticipeerd worden op mogelijke problemen in de MIVB-stations in de buurt van die gebruiksruimten.

Veiligheid is onze belangrijkste vorm van vrijheid. Als we de Brusselaars vragen om vaker het openbaar vervoer te gebruiken, moeten ze zich overal en altijd veilig voelen.

Wat heeft de MIVB dit jaar ondernomen tegen drugsgebruik in haar stations? Welke structurele oplossingen heeft ze ingevoerd? Hoe evolueren de cijfers van het drugsgebruik in de metro- en tramstations? Hoe verklaart u de trends?

In welke stations doet het probleem zich het vaakst voor? Zijn dat dezelfde als voorheen?

Volgen de veiligheidsagenten van de MIVB een opleiding over hoe ze moeten omgaan met drugsgebruik in stations?

Werden er dit jaar nieuwe camera's geïnstalleerd? Zo ja, waar?

Quelles actions la STIB entreprend-elle en ce qui concerne les sans-abri dans les stations ? Avec qui collabore-t-elle ?

Combien de patrouilleurs la STIB compte-t-elle ? Quelles instructions leur ont-elles été données vis-à-vis des sans-abri ou des toxicomanes ?

Qu'en est-il de la collaboration avec la police pour assurer la sécurité dans les stations ?

Où en est l'audit global décidé par le comité de gestion ? La consommation de drogues et le sans-abrisme y sont-ils abordés ?

Dans quoi sont investis les trois millions d'euros alloués par Bruxelles Prévention et sécurité ?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je remercie Mme Van Achter pour sa question très complète, qui me permet de revenir sur ce sujet ô combien important.

Le 18 février 2020, je vous avais interrogée sur la consommation de drogues dans les stations de la STIB, à la suite d'interpellations de riverains.

Un an plus tard, j'ai fait le point avec vous afin de voir si les choses s'étaient améliorées. Force était de constater que ce n'était malheureusement pas le cas. Comme nous en convenions à l'époque, les stations de métro et de tram ne sont pas des "salles de shoot" ; or, c'est bien ce que l'on peut constater dans certaines stations.

Nous empruntons tous les transports en commun et avons tous été confrontés au problème de la consommation de drogues dans les stations de la STIB, à la vue de tous, sans aucune gêne, en présence d'enfants en route avec leurs parents le matin, le midi ou après l'école.

L'ouverture de deux salles de consommation à moindre risque sur le territoire bruxellois ne rassure pas les riverains. Il y aurait lieu de bien communiquer et d'anticiper les problèmes qui pourraient survenir dans les stations de la STIB et à proximité de celles-ci.

Il est également essentiel d'enrayer ce problème de consommation de drogues et de toxicomanie dans ces lieux très fréquentés. La sécurité est la première de nos libertés. Si on

Werden er full integrated police actions uitgevoerd in 2021?

demande aux Bruxellois d'utiliser davantage les transports en commun à toute heure de la journée, ils doivent se sentir rassurés dans toutes les stations.

Il faut renforcer les moyens humains et matériels pour lutter contre la consommation de drogues, la toxicomanie et le trafic de drogues dans les stations de métro et de tram de la STIB.

Qu'est-ce qui a été entrepris par la STIB pour enrayer ce problème de consommation de drogues depuis ma dernière question datant de janvier 2021 ? Quelles solutions structurelles ont-elles été mises en place ? Pouvez-vous nous donner une tendance quant aux chiffres de 2021 concernant la consommation de drogues dans les stations de métro et de tram ? Quelles en sont les explications ? Quelle est l'évolution des plaintes et des incidents à ce sujet ?

Les stations les plus touchées par ce phénomène sont-elles toujours les mêmes ? Si non, quels sont les changements ? Quelles sont les stations les plus concernées ?

Des formations sont-elles dispensées aux agents de sécurité de la STIB pour gérer ces problèmes liés à la consommation de drogues dans les stations de métro et de tram ?

Des nouvelles caméras ont-elles été installées depuis ma dernière question ? Dans quelles stations ?

Les actions de police intégrées n'ont pu avoir lieu en 2020 en raison de la crise sanitaire. Des actions ont-elles eu lieu en 2021 ?

²¹⁹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Ik heb in februari al een en ander geantwoord naar aanleiding van een schriftelijke vraag.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai déjà apporté quelques éléments dans la réponse donnée à la question écrite n° 733 de février 2021 de Mme Czekalski.

²¹⁹⁹ (*verder in het Nederlands*)

(*poursuivant en néerlandais*)

Helaas blijft het probleem niet beperkt tot het openbaar vervoer, maar valt het onder de ruimere bevoegdheid van politie en gespecialiseerde diensten. De MIVB werkt samen met New Samusocial, Straatverplegers, Dokters van de wereld, Diogènes en de vzw's DUNE en Transit, die gespecialiseerd zijn in verslavingen en risicoverlaging bij drugsgebruikers.

La STIB collabore avec le New Samusocial, Infirmiers de rue, Médecins du monde, Diogènes, mais également avec les asbl DUNE et Transit, spécialisées dans les dépendances et la réduction des risques liés aux usages de drogues.

De MIVB neemt deel aan vergaderingen van het crisiscomité, dat alle acties van de daklozensector coördineert, en van de werkgroep van mobiele teams met alle gespecialiseerde diensten ten behoeve van daklozen en verslaafden in openbare ruimtes, dus ook op het MIVB-net.

Elle leur rapporte régulièrement des problèmes ponctuels, nouveaux ou récurrents liés à la présence de sans-abri, pas nécessairement dépendants aux drogues, trouvés par des collaborateurs sur le terrain ou à la suite de plaintes de voyageurs.

De MIVB brengt bij die diensten geregeld verslag uit over eenmalige, nieuwe of terugkerende problemen gelinkt aan de aanwezigheid van rondzwervende, al dan niet verslaafde, personen, die gevonden worden door terreinmedewerkers of na melding of klachten van reizigers.

Cette communication vise à offrir aux concernés une aide psychologique, médicale et sociale et à les rediriger vers des centres d'accueil ou de soins et des logements adaptés.

La STIB investit dans un ensemble de projets à l'intention des sans-abri.

Dans le cadre du plan global de sécurité et de prévention, des actions ciblées sont menées au niveau régional pour résoudre

De communicatie heeft als doel de betrokkenen psychische, medische en sociale hulp te bieden en ze naar opvang- en zorgcentra en aangepaste huisvesting door te verwijzen.

De MIVB levert een financiële bijdrage aan een aantal projecten ten behoeve van rondzwervende mensen, zoals Médibus van Dokters van de Wereld en DUNE. Meerdere wachtposten in de Sainctelettewijk richten zich specifiek op drugsverslaafden. Ze zetten zich in voor mensen die in de metrostations IJzer en Ribeaucourt rondhangen.

De MIVB neemt ook deel aan de werkgroep drugs en verslaving van het Globaal Veiligheids- en Preventieplan van BPV. Zo kunnen de problemen die de bevoegdheden van een openbaarvervoermaatschappij te boven gaan, met doelgerichte acties aangepakt worden op gewestelijk niveau.

2201 De MIVB organiseert opleidingen voor haar medewerkers op het terrein om ze een beter inzicht te geven in het fenomeen, het publiek en de hulpmiddelen en ze beter met de problematiek van verslavingen te leren omgaan. De MIVB werkt daarvoor samen met DUNE en Transit.

De MIVB organiseert en financiert sinds juni een proefproject in het station Kruidtuin. Dat project loopt nog tot december en wordt geleid door de vzw DUNE. Het heeft tot doel de negatieve gevolgen van de toenemende aanwezigheid van daklozen en drugsgebruikers te verminderen en bij te dragen tot het veiligheidsgevoel. Tijdens dat proefproject wordt de doorverwijzing naar gepaste externe hulp- en opvangstructuren en naar verpleging opgevoerd. Voorts wordt er werk gemaakt van de preventie van risico's die samenhangen met drugsgebruik, van de distributie van materiaal om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan enzovoort. Het project omvat ook een bewustmaking over het respect voor het station, de reizigers en het MIVB-personeel.

Nu het weer mogelijk is, zijn ook de ontmoetingen op het terrein tussen de MIVB-teams en de organisaties die daklozen en verslaafden helpen, hervat. Het doel is contact te leggen om het werk van elke partij te vergemakkelijken dankzij een betere kennis van de doelgroepen, situaties en ondernomen acties, met strikte inachtneming van het deontologische en professionele kader van elke organisatie.

Ik heb mevrouw d'Ursel daarnet de cijfergegevens over de bewakingsdiensten van de MIVB gegeven. De MIVB heeft in totaal 364 veiligheidsagenten. Ik heb ook het verschil tussen de veiligheidsagenten en de preventiemedewerkers uitgelegd. De veiligheidsagenten houden zich niet met één specifiek probleem bezig, maar verzekeren de veiligheid op het net in zijn geheel. Zoals ik al in antwoord op een vraag van mevrouw Czekalski van februari 2021 heb uitgelegd, zijn de MIVB-veiligheidsmedewerkers niet bevoegd om tussenbeide te komen bij drugsgerelateerde gedragingen. Ze kunnen de personen enkel op heterdaad betrappen en vervolgens de politie verwittigen.

les problèmes qui dépassent les compétences d'une société de transport.

La STIB organise, en collaboration avec DUNE et Transit, des formations sur les dépendances pour ses collaborateurs de terrain.

Elle met en place et finance un projet pilote visant à diminuer les conséquences négatives de la présence croissante des sans-abri et des consommateurs de drogues et à contribuer au sentiment de sécurité. Dans ce cadre, les sans-abri sont redirigés vers des structures de soins, mais aussi d'aide et d'accueil externes adaptées. La STIB travaille aussi à la prévention des risques liés à la consommation de drogues et distribue du matériel pour lutter contre la propagation du coronavirus. Le projet comprend également un volet de sensibilisation des sans-abri au respect des stations, des voyageurs et du personnel de la STIB.

Les asbl et les équipes de la STIB se rencontrent sur le terrain pour se faciliter mutuellement la tâche grâce à une meilleure connaissance des groupes cibles, des situations et des actions entreprises, dans le respect du cadre déontologique et professionnel de chaque organisation.

La STIB compte 364 agents de sécurité, qui garantissent la sécurité du réseau dans son ensemble. Ils sont uniquement chargés d'avertir la police s'ils prennent les personnes consommant de la drogue sur le fait.

Via haar partners DUNE en Transit leidt de MIVB haar terreinmedewerkers op in de problematiek van drugsverslaving om ze een beter inzicht te geven in het verschijnsel en de beschikbare hulpmiddelen.

²²⁰³ (verder in het Frans)

De instructies over hoe MIVB-medewerkers met daklozen moeten omgaan, hangen af van hun functie. De multimodale medewerkers kunnen daklozen vragen zich te verplaatsen als zij de doorgang van de klanten hinderen. De veiligheidsagenten zien erop toe dat daklozen zich niet bevinden in de zones waar een geldig vervoersbewijs vereist is. Uiteraard moeten alle medewerkers dat op een zo humaan mogelijke manier doen.

De MIVB werkt ook nauw samen met de politie. Ze voeren soms gezamenlijke controles uit op het net. Daarnaast zijn er de maandelijkse vergaderingen met de bestuurlijke directeur-coördinator van de federale politie en haalt de MIVB de banden aan met de politiezones. De MIVB en de politie onderhouden zeer goede betrekkingen.

²²⁰⁵ (verder in het Nederlands)

De MIVB heeft het rapport over de algemene doorlichting van de Field Support Unit ontvangen en een planning opgesteld. Dat dossier wordt uiteraard gevolgd.

Zoals ik reeds in het verleden heb gezegd, is er een dubbel intern onderzoek aan de gang waarbij naast de betrokken dienst ook het Chief Security Office van de MIVB, de HR-afdeling, de juridische dienst, de IT-dienst en de dienst interne audit zijn betrokken. Beide onderzoeken hebben zowel betrekking op de feiten als op de controlesystemen en het bestuur. Bovendien heeft de dienst interne audit een speciale opdracht gekregen om de controleprocessen en het bestuur te verifiëren.

Daarnaast heeft de MIVB een klacht ingediend bij de onderzoeksrechter, die veel meer bevoegdheden heeft dan de werkgever, zoals de mogelijkheid om onderzoekers van de politie in te schakelen. De onderzoeksrechter voert dus ook een extern onderzoek uit. In dat verband stelt de MIVB uiteraard alle gegevens die ze heeft ter beschikking. Het onderzoek loopt nog. Ik kan dus nog niet veel zeggen, maar zodra er conclusies zijn, zal ik u op de hoogte brengen.

Het budget van 3 miljoen euro is een jaarlijkse dotatie die de MIVB van BPV ontvangt voor haar veiligheidsplan. Die dotatie

(poursuivant en français)

S'agissant des sans-abri, le personnel de la STIB doit suivre des procédures propres à son poste et à ses responsabilités. Les agents multimodaux veillent à ce que le parcours du client ne soit pas interrompu et, si nécessaire, demandent aux sans-abri de se déplacer. Les agents de sécurité s'assurent que les sans-abri ne se trouvent pas dans la zone contrôlée, où un billet valide est requis et le personnel de la STIB agit de la manière la plus humaine possible.

Concernant la collaboration avec la police, plusieurs questions parlementaires ont été posées sur la sécurité dans les stations de métro, dont la question écrite n° 843 de Mme Ait Baala en avril 2021, la question orale de Mme Agic en mars 2022. La STIB travaille en étroite collaboration avec la police et, lorsque c'est nécessaire, la police et la STIB mènent des actions communes sur le réseau pour des contrôles de billets, assurer la sécurité, etc.

Cette collaboration comprend des réunions mensuelles avec le directeur-coordonateur administratif de la police fédérale, qui joue un rôle de coordinateur avec les différentes zones de police. En outre, la STIB renforce ses liens avec les zones de police locale sur divers sujets. Les relations qu'entretiennent la STIB et la police sont très bonnes et la STIB poursuit cette bonne coopération en privilégiant les rencontres et le dialogue.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB a reçu le rapport sur l'audit global du service Field Support, sur la base duquel elle a établi un plan de travail.

Les deux enquêtes menées en interne reposent aussi bien sur les faits que sur le système de contrôle et la gestion. En outre, il a été demandé au service d'audit interne d'examiner les procédures de contrôle et la gestion.

Ensuite, la STIB a introduit une plainte auprès du juge d'instruction, qui a ouvert une enquête externe et la STIB tient toutes les données dont elle dispose à sa disposition.

La dotation annuelle que la STIB reçoit de Bruxelles Prévention et sécurité pour son plan de sécurité ne permettant pas de financer toutes les initiatives de sécurité, la société de transport doit également investir. La dotation est notamment utilisée pour rémunérer les agents de sécurité supplémentaires et les superviseurs, l'achat de matériel additionnel, les engagements relatifs à la prévention sociale et les coûts d'exploitation des caméras de bord.

is onvoldoende om alle initiatieven te bekostigen. De MIVB moet dus ook nog eigen middelen inzetten om de veiligheid te waarborgen. De dotatie omvat onder meer de vergoeding van bijkomende veiligheidsagenten, de aankoop van bijkomend materiaal als radio's en voertuigen, de vergoeding van de supervisors, de vastleggingen inzake sociale preventie en de werkingskosten van de boordcamera's.

2207 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik heb de indruk dat er nog kordater kan worden opgetreden. Ik hoor ook vaak van mensen die in de buurt van een station wonen, dat er een gedoogbeleid is. Ik hoor u bijvoorbeeld zeggen dat er geen daklozen toegelaten worden in de gecontroleerde zone, maar wat betekent dat dan concreet?

Ook mensen met kinderen nemen de tram, de bus of de metro. We kunnen niet aanvaarden dat er drugs gebruikt worden in onze stations. We moeten er dus alles aan doen om dat probleem aan te pakken.

De MIVB kan zelf blijkbaar weinig doen, behalve samenwerken met partners uit de zorgsector of met de politie. Is er nood aan een grotere politieaanwezigheid om het probleem kordater te kunnen aanpakken? Wat kan er nog meer gedaan worden? Is er meer politie nodig? We mogen ons niet tevredenstellen met de situatie zoals die vandaag is.

2209 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *U geeft al maanden, of zelfs jaren, dezelfde antwoorden en ondertussen verandert er niets. Een modal shift is alleen maar mogelijk als u de veiligheid garandeert. U moet de strijd tegen drugsgebruik en voor de veiligheid op vele fronten voeren.*

2211 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB zet haar acties verder.*

2213 (verder in het Nederlands)

De MIVB voert een waaier aan acties uit. Er wordt ook overleg gepleegd tussen de MIVB, de opvangsector en de politie. Als daar nieuwe inzichten uit voortkomen, zullen die ook gebruikt worden.

In de betaalzones kunnen mensen gemakkelijker gecontroleerd worden, want daar heb je een vervoersbewijs nodig. Buiten die zones kan er meer overlast plaatsvinden. De leden van de Field Support Unit kunnen mensen wel vragen om het terrein te verlaten, maar daar ligt de controle toch wel moeilijker. We zoeken naar een evenwicht.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *J'ai l'impression qu'une politique plus ferme est nécessaire. Nous ne pouvons pas accepter que l'on consomme de la drogue dans nos stations de métro.*

La STIB ne peut manifestement pas faire grand-chose, si ce n'est collaborer avec des asbl du secteur des soins ou la police. Une plus grande présence policière est-elle nécessaire ?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Vous apportez donc les mêmes réponses aux questions posées, de six mois en six mois. Force est de constater qu'il n'y a pas beaucoup d'évolution. Il faut donc continuer à travailler sur plusieurs plans. La sécurité constitue un enjeu primordial. Si vous voulez encourager le transfert modal dont nous parlons tant depuis des années, la sécurité fait partie du déploiement du plan.

Les usagers doivent être rassurés dans les transports en commun, à n'importe quelle heure de la journée et de la soirée. Je vous encourage donc à poursuivre le travail en matière de sécurité et à lutter contre la toxicomanie à toute heure du jour.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les remarques des deux députées vont dans le même sens. La STIB poursuit ses actions.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB a pris un ensemble de mesures et collabore avec la police et les milieux d'accueil.

Les personnes sont plus facilement contrôlées dans les zones payantes, où un titre de transport est nécessaire. En dehors de celles-ci, les désagréments peuvent être plus nombreux et le contrôle plus complexe.

Les drogues ne devraient pas être consommées ouvertement. La STIB veille à lutter humainement contre ce problème récurrent dans les stations en orientant les personnes concernées vers les aides adéquates.

Ik ben het met u eens dat een station waar openlijk drugs worden gebruikt, niet het beeld is dat we willen voor onze kinderen. Dat is ook de bezorgdheid van de MIVB en zij treedt daar ook in de mate van het mogelijke tegen op, zeker in stations waar een recurrent probleem heerst. De MIVB probeert mensen dan, op een humane manier, door te verwijzen naar de gepaste hulpverlening.

- *Het incident is gesloten.*

2217 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

2217 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2217 **betreffende "ethiek en reclame bij de MIVB".**

2219 **De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *Elke adverteerder die reclame wil maken bij de MIVB moet het ethisch charter naleven. Daarin staat onder meer dat de reclame geen afbreuk mag doen aan de waarden en het imago van de vervoermaatschappij.*

Onlangs heeft de MIVB eenzijdig een campagne stopgezet waarin reclame werd gemaakt voor producten op basis van cannabidiol. Die producten worden nochtans geproduceerd en verspreid met inachtneming van de Europese normen.

Het contract van JCDecaux en de MIVB loopt af op 24 februari 2026. JCDecaux, de enige exploitant van reclameruimte in de metro, moet de voorwaarden van het ethisch charter uiteraard naleven, maar hoeft reclame niet vooraf voor te leggen aan de MIVB.

Tijdens een commissievergadering vernamen we dat als JCDecaux het ethisch charter niet naleeft, de exploitant ernstige sancties riskeert. Beschikt de MIVB over een ethisch comité dat reclamevoorstellen goedkeurt?

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "la STIB, l'éthique et la publicité".

M. Julien Uyttendaele (PS).- La publicité sur le réseau de la STIB est réglementée par une charte éthique qui doit être respectée scrupuleusement par tout annonceur et qui prévoit que "la publicité doit être conforme à la législation, respecter les règles et recommandations énoncées par le Jury d'éthique publicitaire, ne pas nuire directement ou indirectement aux valeurs de la STIB et ne pas porter atteinte à son image de service public et de société de transport".

Récemment, la STIB a mis fin unilatéralement à une campagne publicitaire pour des produits à base de cannabidiol respectant toutes les normes européennes de production et de distribution et qui ne semblait répondre à aucune interdiction figurant dans la charte. Lors d'une précédente réunion de commission, vous rappeliez également que "toutes les campagnes acceptées par la régie publicitaire de la STIB doivent répondre aux normes imposées par le Jury d'éthique publicitaire (JEP).

La STIB gère elle-même certains espaces et en confie d'autres à la société JCDecaux, seul exploitant commercial des espaces publicitaires dans le métro, ainsi que sur et dans les véhicules de la STIB. JCDecaux et la STIB sont liées par un contrat-cadre pour une période de douze ans, qui court jusqu'au 24 février 2026. Si JCDecaux doit donc également se conformer à la charte éthique imposée par la STIB, elle n'a en revanche pas l'obligation de préalablement lui soumettre tous les visuels, et ce, en raison de la quantité trop importante de publicités diffusées sur le réseau.

Lors d'une commission antérieure, nous apprenions que le non-respect de la charte imposée par la STIB exposerait JCDecaux à des sanctions sévères, sans plus de précisions. La soumission, même partielle, de visuels émanant de JCDecaux ou de visuels destinés aux espaces gérés en direct par la STIB, implique l'existence d'un comité qui ne dit pas son nom ou a minima d'un interlocuteur clairement identifié dont la mission est de valider les visuels en question.

2221 *Al sinds 2017 heb ik vragen over het al dan niet bestaan van dit comité.*

Hoe is het comité samengesteld, in de veronderstelling dat het bestaat? Volgens welke criteria worden reclamevoorstellen goedgekeurd? Hoeveel voorstellen legde JCDecaux aan dit comité voor?

Hoeveel campagnes werden geweigerd? Over hoeveel campagnes waren er klachten? Hoeveel campagnes werden stopgezet?

Legt de MIVB alle reclamecampagnes voor advies voor aan de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP)?

Wordt het ethisch charter regelmatig bijgewerkt?

Wat is de procedure voor de stopzetting van een goedgekeurde reclamecampagne? Heeft de adverteerder contractueel recht op een vergoeding?

Kunt u de verhoudingen preciseren tussen de MIVB en de JEP, de MIVB en JCDecaux, JCDecaux en de JEP? Welke wettelijke verplichtingen en verantwoordelijkheden hebben ze ten aanzien van elkaar?

Or, les informations relatives à la structure et la gouvernance de la STIB ne font en rien état d'un tel comité. En 2017 déjà, j'interrogeais votre prédécesseur sur l'existence éventuelle d'un comité d'éthique. Rappelons que le JEP est un organe autodisciplinaire et que son action est fondée sur la collaboration volontaire des annonceurs, des agences et des médias. On peut donc distinguer la collaboration volontaire de l'obligation contractuelle envers les normes imposées par le JEP, évoquée précédemment. En l'occurrence, j'aimerais clarifier le rôle et les responsabilités de chaque acteur lié à la publicité sur le réseau de la STIB.

Existe-t-il un comité de validation au sein de la STIB et, si oui, quelle est sa composition ? Qui valide les visuels soumis à la STIB dans les espaces qu'elle gère et dans ceux gérés par JCDecaux ? Quels sont les critères ? Quelle est la proportion de visuels soumis par JCDecaux à la STIB pour approbation ?

Avez-vous une synthèse des campagnes publicitaires et des visuels diffusés sur le réseau de la STIB faisant état, entre autres, du nombre de visuels ou de campagnes diffusés ou refusés, du nombre de visuels ou campagnes ayant fait l'objet d'une plainte, et des visuels retirés après diffusion, comme ces publicités pour le cannabidiol ?

La STIB soumet-elle tous les visuels reçus au JEP, pour avis ?

Quels sont les critères ou le tempo d'actualisation de la charte éthique de la STIB ?

Quelles sont la procédure et les conditions de retrait ou de suspension d'une campagne publicitaire survenant malgré une validation préalable de la STIB ? Les compensations éventuelles sont-elles contractuelles ?

Plus globalement, quelle est la nature exacte des liens entre la STIB et le JEP, la STIB et JCDecaux, et JCDecaux et le JEP, et quelles sont leurs obligations et responsabilités légales et contractuelles respectives ?

2223 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB beschikt niet echt over een comité dat reclamevoorstellen goedkeurt. JCDecaux past al jaren probleemloos het door de raad van bestuur van de MIVB goedgekeurde ethisch reclamecharter toe.*

In heel uitzonderlijke gevallen kan de directeur marketing van de MIVB advies inwinnen bij de juridische dienst en de dienst communicatie, waarna hij de knoop doorhakt, maar gewoonlijk kan JCDecaux zelf wel inschatten of een campagne tot onenigheid zal leiden.

Het charter wordt jaarlijks bijgewerkt, waarbij rekening wordt gehouden met de ingediende klachten. De laatste wijziging dateert van januari 2019.

De reclame op de trams en bussen wordt systematisch ter goedkeuring voorgelegd aan het comité omdat die zeer zichtbaar

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il n'y a pas à proprement parler de comité de validation dont le rôle serait de valider chaque publicité affichée sur le réseau de la STIB. Le document de référence dans ce domaine est la charte éthique publicitaire, qui a été validée par le conseil d'administration de la STIB. Cette charte a été communiquée au prestataire de la STIB JCDecaux, qui l'applique loyalement depuis plusieurs années, sans incident notoire.

Dans plus de 99 % des cas, la charte est suffisante pour effectuer le tri entre un visuel valide ou invalide. Il est à noter que la STIB est très probablement le seul diffuseur de publicité public ou privé à appliquer une charte aussi stricte et restrictive en Belgique, chose encore confirmée au premier semestre 2021 à la suite d'une comparaison effectuée avec d'autres opérateurs publics.

is in de stad. Voor de rest voert JCDecaux zelf een evaluatie door op grond van het charter, zodat maximaal 4% van de reclame ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan het genoemde comité.

In 2019 werd geen enkele campagne stopgezet en in 2020 maar twee.

²²²⁵ *Van die 4% die ter goedkeuring wordt voorgelegd, weigert de MIVB er maar 1%.*

De MIVB ontvangt slechts een twintigtal klachten per jaar over de reclame op haar net en die gaan niet allemaal over de inhoud.

Reclamecampagnes worden niet systematisch voorgelegd aan de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP). Geen enkele adverteerder gaat zo te werk in België, want een dergelijk proces is commercieel en logistiek gezien niet haalbaar. De JEP is ook niet met dat doel opgericht.

De criteria die de MIVB hanteert, staan in het charter voor ethische reclame. Ook de verhoudingen tussen de MIVB, de JEP en JCDecaux worden daarin geregeld. Alle reclame moet stroken met de wetgeving, evenals met de regels en aanbevelingen van de JEP. Het charter is contractueel bindend voor JCDecaux.

Als de JEP een klacht gegrond acht en een negatief advies geeft, moet de MIVB JCDecaux vragen de campagne te verwijderen, ook al heeft ze die zelf eerst goedgekeurd. JCDecaux heeft 24 uur om de campagne te verwijderen op straffe van een forfaitaire boete van 10.000 euro.

Dès lors, dans les faits, une bonne partie du filtre est déjà appliquée par JCDecaux, qui a été sensibilisée de longue date aux sujets susceptibles de créer la polémique. En cas de remontée ou de doute, ce qui représente donc l'exception plutôt que la règle, c'est le directeur marketing de la STIB qui est habilité à trancher, après avis des départements chargés des affaires juridiques et de la communication en fonction des dossiers.

La charte est revue sur une base annuelle, en fonction des éventuels dossiers qui auraient fait l'objet d'une polémique ou d'une plainte durant l'année. La dernière modification formelle date de janvier 2019.

Les habillages de véhicules (trams et bus) sont soumis à validation systématique, étant donné leur visibilité élevée dans la ville. Pour le reste, comme JCDecaux effectue un filtrage en amont sur la base de la charte, seules 3 à 4 % des campagnes nécessitent encore une validation chaque mois.

Il n'y a eu aucune campagne retirée en cours de diffusion en 2019 et 2020 et seulement deux en 2021.

Pour ce qui est de la proportion du nombre de campagnes refusées par la STIB, sur les 3 à 4 % nécessitant une validation, moins de 1 % mène à un refus, ce qui témoigne de l'efficacité du filtrage effectué en amont par JCDecaux.

Enfin, le nombre de plaintes reçues par la STIB au sujet de la publicité sur son réseau est très minime. On parle d'une vingtaine de plaintes sur une base annuelle, tout en sachant qu'elles ne portent que pour une partie d'entre elles sur le contenu des publicités.

Les visuels reçus ne sont pas systématiquement soumis au JEP pour avis. Aucun annonceur ou acteur média, privé ou public, ne procède de la sorte en Belgique. Un tel processus serait bien trop long et trop lourd, et dès lors commercialement et logistiquement ingérable. Par ailleurs, le JEP n'a pas été conçu pour une validation systématique. Il intervient principalement en cas de plainte jugée fondée, sur une base exceptionnelle.

Les critères d'approbation de la STIB pour les espaces dont elle assure la gestion figurent dans la charte d'éthique publicitaire. En ce qui concerne la nature des liens entre la STIB et le JEP, la STIB et JCDecaux et JCDecaux et le JEP, la charte d'éthique de la STIB prévoit que "toute publicité diffusée doit être conforme à la législation et respecter les règles et recommandations énoncées par le JEP". Cette charte est contractuellement liante pour JCDecaux, comme prévu dans le cahier des charges.

Par ailleurs, en cas de plainte jugée valide par le JEP au sujet d'une publicité de la STIB - ce qui est là aussi exceptionnel, moins d'un cas par an -, la STIB s'y soumet et respecte les avis émis par le JEP. Si la STIB demande le retrait d'une campagne, par exemple sur la base d'un avis négatif du JEP, et ce, même après une validation de la STIB, JCDecaux est tenu d'enlever la

2227 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Ik begrijp nog steeds niet waarom de campagne over cannabidiol werd verwijderd. De reclame is niet strijdig met de wet, noch met de regels en aanbevelingen van de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame, vermoed ik. Druist ze misschien in tegen de waarden van de MIVB? Welke waarde dan? Welke motivering heeft de onderneming te horen gekregen?*

Is de tweede reclamecampagne die verwijderd werd, een campagne van dezelfde onderneming? Hoe zit het trouwens met de compensatie?

2229 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *U stelt mij het beste een schriftelijke vraag over de precieze redenen voor de verwijdering. Normaal gezien wordt het betrokken bedrijf op de hoogte gebracht van de motivering.*

- Het incident is gesloten.

2233 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

2233 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2233 **betreffende "de werking van het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing (CARA) en de kwestie van de geldigheidsduur van rijbewijzen".**

2235 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing (CARA) is de enige erkende instelling voor de evaluatie van de rijgeschiktheid van personen met een handicap.*

Wanneer een arts bij een patiënt een vermindering van bepaalde lichamelijke functies constateert, ten gevolge van ongeval of ziekte, verwijst hij die persoon naar het CARA door. De evaluatie is in handen van een multidisciplinair team, dat kan beslissen om voorwaarden of beperkingen aan het rijbewijs toe te voegen of om het voertuig aan te passen. Het CARA levert goed werk, maar velen betreuren de administratieve rompslomp en de lange wachttijden.

campagne dans les 24 heures sous peine d'une pénalité forfaitaire de 10.000 euros par campagne.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il n'y a donc pas de comité de validation, pour des raisons d'efficacité que je peux entendre.

Je ne comprends toujours pas pourquoi deux publicités ont été retirées en 2021, dont une que je connais, puisque je l'ai citée dans ma question. D'après la charte d'éthique publicitaire, le produit visé par la publicité doit être conforme à la législation, ce qui est le cas du cannabidiol. La publicité doit respecter les règles et recommandations énoncées par le JEP - je ne pense pas qu'il y ait un problème à ce niveau. Il ne doit pas nuire directement ou indirectement aux valeurs de la STIB - quelles sont-elles, si c'est le cas ? Il ne peut pas non plus porter atteinte à son image de service public ou de société de transport. Pourriez-vous dès lors nous dire quelle raison concrète a été ou sera communiquée à l'entreprise à l'origine de la publicité ?

La deuxième publicité retirée émane-t-elle de la même entreprise ? Qu'en est-il en outre de la compensation ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous invite à poser une question écrite pour recevoir une réponse détaillée sur les raisons du retrait de ces deux publicités, car je ne dispose que des chiffres globaux. Normalement, l'entreprise ou l'organisation à l'origine de la publicité est informée et reçoit la motivation. Cela n'entre pas dans la charte d'éthique publicitaire en général.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON

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 fonctionnement du Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA) et la question de la durée de validité du permis de conduire".

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Depuis 1998, le Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA) est la seule instance agréée en matière d'évaluation de l'aptitude à la conduite de personnes présentant un handicap. Le CARA évalue l'influence que peut avoir la diminution de nos capacités fonctionnelles sur notre aptitude à conduire un véhicule motorisé. Toutes les fonctions essentielles susceptibles d'avoir une incidence sur la conduite, en toute sécurité, d'un véhicule à moteur pour lequel un permis de conduire est requis y sont appréhendées.

L'aptitude à la conduite est évidemment un prérequis. Lorsqu'un médecin constate une diminution des capacités fonctionnelles consécutive à un accident, à une maladie ou à toute autre affection pouvant provoquer une limitation du contrôle moteur,

Ik pleit trouwens voor een debat in deze commissie over de invoering van een verplicht rijgeschiktheidsonderzoek voor oudere personen.

Om een rijbewijs te behalen in het Brussels Gewest, dient de kandidaat-bestuurder een verklaring te ondertekenen dat hij niet lijdt "aan een van de lichaamsgebreken en aandoeningen bepaald door de Koning". Die verklaring kan door een medisch onderzoek worden aangevuld of vervangen.

²²³⁷ *Het zijn de bestuurders zelf die hun rijgeschiktheid moeten inschatten, maar die kan mettertijd achteruitgaan. In de Europese lidstaten geldt een diverse regelgeving: sommige landen hebben gekozen voor een levenslang rijbewijs, terwijl andere een medisch onderzoek voor bestuurders vanaf een bepaalde leeftijd hebben ingevoerd.*

Heeft de gezondheids crisis de wachttijden bij het CARA beïnvloed? Werd de werking van het centrum geëvalueerd? Hoe kan die worden vereenvoudigd en versneld?

Waarom is een voorafgaand medisch onderzoek verplicht? Verscheidene verzekeringsmaatschappijen onderzoeken al het reactievermogen van hun verzekerden. Volstaat dat onderzoek niet?

Heeft de regering de invoering van een verplicht rijgeschiktheidsonderzoek vanaf een bepaalde leeftijd al besproken? Wat is uw standpunt daarover?

des perceptions, du comportement ou des capacités de jugement, il renvoie son patient vers le CARA.

Cet organisme peut également être saisi de demandes émanant de compagnies d'assurance ou de magistrats, mais aussi, de particuliers qui estiment nécessaire d'évaluer leur aptitude à la conduite.

Une fois le questionnaire médical d'aptitude complété par le conducteur et un médecin, il est transmis au CARA. Le travail d'évaluation se déroule ensuite dans un cadre multidisciplinaire. Des médecins, des psychologues et des experts de la conduite déterminent les conditions ou restrictions à assortir au permis de conduire ainsi que les modifications éventuelles à apporter au véhicule des personnes examinées.

Le CARA remplit une mission essentielle. Une série de personnes souhaitant y être évaluées soulignent cependant la lourdeur de la procédure administrative en place et les délais d'attente.

D'autre part, la question du caractère obligatoire d'un contrôle d'aptitude à la conduite, à effectuer à partir d'un certain âge, est un débat que nous devrions avoir au sein de notre commission. En Région bruxelloise, l'une des conditions d'obtention du permis de conduire pour le requérant est d'avoir "souscrit une déclaration certifiant qu'il est exempt des défauts physiques et affections déterminés par le Roi. Le Roi peut compléter ou remplacer cette déclaration par l'obligation de se soumettre à un examen médical".

Outre le fait qu'une large part d'appréciation est laissée à cet égard aux conducteurs, l'aptitude à la conduite peut évoluer avec le temps. La question de la durée de validité du permis de conduire liée à l'âge du conducteur est une matière évidemment sensible. Les politiques en la matière varient d'ailleurs considérablement au sein de l'Union européenne. Certains pays ont fait le choix du "permis à vie" pour chacun, sans contrôle ou presque. D'autres misent sur une politique plus volontariste en imposant un examen médical régulier - par exemple, tous les cinq ans à partir d'un certain âge : 75 ans aux Pays-Bas, 50 ans en Italie et au Portugal.

La crise du coronavirus a-t-elle eu des conséquences sur le fonctionnement du CARA, telles que la prolongation du délai moyen d'attente, le manque de personnel dans une série de lieux de rendez-vous, etc. ? Une évaluation du système mis en place par le centre a-t-elle été ou sera-t-elle réalisée ? Comment simplifier les démarches administratives et améliorer le délai entre la prise de rendez-vous et les examens d'aptitude effectivement réalisés ?

Pourquoi est-il indispensable d'avoir consulté un médecin au préalable ? Un conducteur souhaitant tester ses réflexes, par exemple, ne devrait-il pas pouvoir le faire indépendamment d'une prescription médicale, sachant que certaines compagnies d'assurances procèdent déjà de la sorte avec leurs assurés ?

2239 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De gezondheidscrisis heeft uiteraard een impact gehad op de werking van het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing (CARA): tijdens de eerste lockdown was het centrum gesloten en daarna werden veiligheidsmaatregelen ingevoerd die de dienstverlening vertraagden.*

Tijdens bezoeken van Brussel Mobiliteit aan het CARA werden geen noemenswaardige problemen geconstateerd. De dienst ontving evenmin klachten over het CARA. Brussel Mobiliteit en het CARA onderzoeken of een online aanvraagformulier kan worden ingevoerd, om de werking te versnellen.

Ziekte of ongeval vormen de aanleiding voor een doorverwijzing naar het CARA. Het eenvoudigste middel om de controle van de rijgeschiktheid uit te voeren, is een medische vragenlijst. Aan de hand van de resultaten worden tests uitgevoerd en de geldigheidsduur van de beslissing vastgelegd.

De bevoegdheid van het CARA is beperkt tot de evaluatie van personen die een ongeluk hebben gehad of aan een permanente beperking lijden. Een bestuurder die zelf zijn reactievermogen wil testen, kan niet terecht bij het CARA.

2241 *De reactievermogenstest die door sommige verzekeringsmaatschappijen wordt gevraagd, is zeker interessant, maar bijkomende aanvragen zouden tot werkoverlast en procedurefouten bij het CARA kunnen leiden.*

Niet zozeer de regering maar wel de interministeriële conferentie Mobiliteit zou zich over de verplichting van een rijgeschiktheidsonderzoek vanaf een bepaalde leeftijd kunnen

Une discussion autour d'un test obligatoire a minima, régulier et gratuit, qui serait effectué à partir d'un certain âge pour les conducteurs du groupe 1 a-t-elle déjà été évoquée au sein du gouvernement ? À défaut, comment l'accueillez-vous ? Seriez-vous disposée à porter une telle proposition, sachant que l'aptitude de chacun à la conduite est un élément essentiel à la sécurité de tous les usagers ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La crise sanitaire a effectivement eu un impact sur le fonctionnement du Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA).

Lors du premier confinement, l'activité a dû être suspendue. Pendant les confinements suivants, un service adapté a pu être fourni en ajustant les méthodes de travail à la crise sanitaire, notamment en adoptant des mesures de protection.

Par le passé, des agents de Bruxelles Mobilité ont déjà effectué des visites du centre, qui avaient pour objectif d'appréhender au mieux la mission de CARA. Lors de ces visites, aucun problème majeur n'a été constaté. De même, aucune plainte n'est parvenue aux services de Bruxelles Mobilité au sujet du CARA.

La procédure pourrait être simplifiée en permettant d'enregistrer une demande par voie électronique. Ce sujet est en cours de discussion entre le CARA et Bruxelles Mobilité.

Le motif donnant lieu à une évaluation du CARA est une maladie ou un problème médical. Les maladies et troubles fonctionnels possibles sont déterminés par l'annexe 6 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Le moyen le plus simple de le vérifier est un questionnaire médical. Étant donné qu'il s'agit de données médicales, ce questionnaire médical doit être rempli, en partie, par un médecin. Sur la base de ce questionnaire, les tests à effectuer sont déterminés, ainsi que la durée de validité de la décision qui, dans de nombreux cas, est également déterminée par la loi.

La compétence du CARA concerne des personnes ayant eu un accident et souffrant d'un handicap permanent, pour examiner comment celles-ci peuvent être testées et quelles sont les adaptations éventuelles à apporter à leur véhicule.

Si un conducteur souhaite tester ses réflexes, cela ne relève pas strictement de la compétence du CARA. Celle-ci commence, comme cela a été précisé précédemment, par la condition médicale et le questionnaire médical.

Le fait que certaines compagnies d'assurances demandent un test des réflexes peut s'avérer intéressant, car cela porte le débat sur la place publique. Mais, sans condition médicale ou prescription d'un médecin, ces demandes risquent de générer une surcharge et des abus de procédure.

Vous me demandez si ce sujet peut être mis à l'ordre du jour du gouvernement. Je pense que la conférence interministérielle (CIM) est plus indiquée pour ce faire. Il peut être intéressant d'en

buigen. Ik zal mijn collega's in de andere gewesten vragen of het debat ook bij hen leeft.

Vergeet u niet dat de geldigheidsduur van het rijbewijs een federale aangelegenheid is.

Het zou zeker positief zijn om de rijgeschiktheid van oudere bestuurders aan de hand van een medisch onderzoek te garanderen. Tegelijk moeten we oppassen voor de mogelijke sociale impact van deze maatregel: het is niet de bedoeling dat hij het isolement van oudere personen versterkt.

²²⁴³ *De organisatie van tests over de kennis van de verkeersregels telkens als de Wegcode een wijziging ondergaat, is evenzeer een optie.*

Een andere mogelijkheid is om de geldigheid van het rijbewijs in de tijd te beperken, waarna de bestuurder een test over de nieuwe verkeersregels moet afleggen. Een laatste optie is om een puntensysteem aan het rijbewijs toe te voegen. Aangezien de federale regering daarvoor bevoegd is, zal ik het ter sprake brengen tijdens de volgende interministeriële conferentie.

²²⁴⁵ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Een bejaarde uit mijn omgeving wou zich laten testen, maar kon daarvoor niet bij het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing (CARA) terecht, omdat de procedure vier maanden zou duren en er een medisch attest werd gevraagd.*

Verschillende verzekeringsmaatschappijen organiseren een reactievermogenstest voor hun oudere klanten die willen blijven autorijden. Waarom kan die mogelijkheid niet worden geboden

discuter avec les deux autres Régions pour découvrir ce qu'il s'y passe. En Région bruxelloise, nous avons un test de perception du risque, préalable à l'examen pratique. Je poserai la question à mes collègues de la CIM pour savoir si des réflexions existent à ce sujet dans les autres Régions.

Notez que la validité du permis reste une compétence fédérale. Cette mesure pourrait en effet être bénéfique en garantissant que les conducteurs soient toujours en état physique de conduire et connaissent les changements apportés au Code de la route depuis l'obtention de leur permis. Les rues cyclables, par exemple, sont un outil assez nouveau, ainsi que les panneaux tourne-à-droite pour les cyclistes ou encore la mise en œuvre de la ville 30. La remise en question périodique de la validité d'un permis est un débat qui pourrait en effet être mené dans le cadre de la CIM.

Toutefois, il y a lieu de distinguer la nécessité de passer un examen médical à partir d'un certain âge pour s'assurer de la capacité suffisante à conduire et les cours de remise à niveau existant aussi dans certains pays, qui permettent une mise à jour des connaissances.

Le fait de s'assurer que les usagers ont encore les capacités physiques et cognitives d'utiliser leur véhicule est un élément qui pourrait être contrôlé par le passage d'un test régulier. Il faut toutefois étudier cette idée avec prudence, en gardant en tête le but final et en veillant à ce que la mesure soit proportionnelle au but recherché. Si cette mesure devait voir le jour, il faut en effet éviter qu'elle n'aggrave l'isolement social des personnes pour qui l'autonomie, et particulièrement l'autonomie de déplacement, est un élément indispensable.

Les tests de mise à jour des connaissances (Code de la route, etc.) pourraient aussi être envisagés. La mesure pourrait viser tout le monde dès que le Code de la route subit une réforme ou une modification. Dans ce cas, il ne s'agirait pas de viser uniquement les personnes possédant un permis de longue date, mais aussi les plus jeunes. Une manière équitable d'aller dans ce sens serait d'accorder au permis de conduire une durée de validité limitée, au-delà de laquelle un examen intégrant les dernières modifications du Code de la route et des règles de circulation devrait être passé.

L'instrument du permis à points mériterait également d'être débattu. Il s'agit là aussi d'une compétence fédérale, mais je mettrai le point à l'ordre du jour d'une des prochaines CIM de la mobilité.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Ma question comporte deux volets. Le premier repose sur une expérience vécue dans mon entourage immédiat. La situation est la suivante : une personne âgée se demande si elle est toujours apte à conduire, notamment sur l'autoroute où la vitesse est plus rapide et les accidents souvent plus lourds. Elle demande de se faire tester au CARA, ce qui n'est pas possible notamment, car la procédure dure quatre mois et qu'il lui faut un certificat médical. Vous avez éclairci les motifs pour lesquels cette personne n'a pas pu être accueillie

aan alle Brusselaars die hun reactievermogen willen laten testen?

Ook de geldigheidsduur van het rijbewijs is een problematisch gegeven. Als minister van Verkeersveiligheid zou u moeten zoeken naar een goed evenwicht tussen de vrijheid van de automobilist en de veiligheid van de andere weggebruikers. De invoering van een test om de rijgeschiktheid van oudere bestuurders te garanderen, zou misschien geen populaire maatregel zijn, maar zou de verkeersveiligheid sterk doen toenemen.

rapidement. Je pense qu'il existe un vide dans le système à Bruxelles.

Les compagnies d'assurance préparent, pour d'autres motifs, des tests pour vérifier de manière très sommaire les réflexes des personnes qui souhaitent continuer à conduire. Il faut offrir la possibilité de suivre une procédure semblable aux citoyens bruxellois qui souhaitent, de leur plein gré, évaluer leur aptitude à conduire un véhicule. Il ne faut pas leur faire passer tous les tests, mais certains tests pertinents, comme les tests de réflexes, de perception des risques, etc. Il est tout à fait légitime et louable que des personnes qui atteignent un certain âge ou qui se posent certaines questions, indépendamment de leur âge, puissent le faire facilement, rapidement et aisément.

Le second volet porte sur la durée de validité du permis de conduire. En tant que ministre de la sécurité routière, vous devriez, par l'observation de ce qui se passe ailleurs, réaliser un subtil équilibre entre d'une part, la liberté de chacun de pouvoir utiliser un véhicule et de continuer à pouvoir l'utiliser et, d'autre part, la sécurité des autres usagers. Dans une carrière professionnelle antérieure, en tant qu'avocate, j'ai été amenée à plaider le dossier extrêmement triste d'un homme très âgé ayant renversé un enfant sur un passage pour piétons, sans avoir été sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants. Il n'avait tout simplement pas vu l'enfant. Au départ de ces réflexions, il faut observer la situation dans les pays voisins et se rendre compte qu'un test a minima, régulier, à partir d'un certain âge à déterminer serait une mesure, certes pas populaire pour les politiques, mais favorisant la sécurité de chacun.

²²⁴⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Om levens te redden, zijn er soms onpopulaire maatregelen nodig. Ik zal de kwestie op de volgende interministeriële conferentie aankaarten.*

- Het incident is gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il faut parfois prendre des mesures impopulaires si l'on veut sauver des vies. Je mettrai ce sujet à l'ordre du jour de la conférence interministérielle. Je ne doute pas que vous me réinterrogez dans quelque temps pour en savoir plus.

- L'incident est clos.