



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

---

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

---

**RÉUNION DU  
MARDI 8 NOVEMBRE 2022**

---

**SESSION 2022-2023**

---

**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 8 NOVEMBER 2022**

---

**ZITTING 2022-2023**

---

### *Sigles et abréviations*

PIB - produit intérieur brut  
BECEI - 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

### *Afkortingen en letterwoorden*

bbp - bruto binnenlands product  
BECEI - 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

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 00  
E-mail : [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

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

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

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 00  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

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

## SOMMAIRE

Question orale de Mme Ingrid Parmentier 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 le suivi donné au bilan du Gracq et  
du Fietsersbond.

Question orale de M. David Weytsman 10

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du  
Gouvernement de la Région de Bruxelles-  
Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux  
publics et de la Sécurité routière,

concernant la digitalisation des services  
proposés en boutique par la STIB.

Question orale de M. Jamal Ikazban 14

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'avenir de la place de la Duchesse  
de Brabant à Molenbeek-Saint-Jean.

Question orale de M. Jamal Ikazban 16

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 système de paiement par carte de  
banque sur le réseau de transport de la STIB.

Question orale de Mme Anne-Charlotte  
d'Ursel 18

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du  
Gouvernement de la Région de Bruxelles-

## INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid 7  
Parmentier

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

betreffende het gevolg dat is gegeven aan de  
evaluatie van GRACQ en de Fietsersbond.

Mondelinge vraag van de heer David 10  
Weytsman

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

betreffende de digitalisering van de diensten  
die in de MIVB-winkel worden aangeboden.

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 14

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

betreffende de toekomst van het Hertogin van  
Brabantplein in Sint-Jans-Molenbeek.

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 16

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

betreffende het betaalsysteem met  
bankkaarten op het MIVB-vervoersnet.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne- 18  
Charlotte d'Ursel

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister  
van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant l'avenir du plan de stationnement de Schaerbeek.		betreffende de toekomst van het parkeerplan van Schaerbeek.	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	20	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	20
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant l'optimalisation de la gestion des chantiers impactant la mobilité en Région bruxelloise.		betreffende de optimalisering van het beheer van bouwwerven die een impact hebben op de mobiliteit in het Brussels Gewest.	
Demande d'explications de M. Martin Casier	25	Vraag om uitleg van de heer Martin Casier	25
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la tramification de la ligne de bus 95.		betreffende het omvormen van buslijn 95 tot een tramlijn.	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Martin Casier (PS)		De heer Martin Casier (PS)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)		Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Question orale de M. Marc Loewenstein	31	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	31
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la collecte et le traitement des données issues des comptages de cyclistes et des cyclistes gravement blessés.		betreffende het verzamelen en verwerken van gegevens die verkregen werden uit de tellingen van fietsers en ernstig gewonde fietsers.	
Question orale de M. Jonathan de Patoul	34	Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul	34

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 sécurité des dépôts, des bus, du personnel et des voyageurs de la STIB et du personnel du Siamu suite à l'acquisition de bus électriques à l'horizon 2024.

Question orale de M. Marc Loewenstein

37

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

betreffende de veiligheid van de stelplaatsen, de bussen, het personeel en de passagiers van de MIVB en het personeel van de DBDMH naar aanleiding van de aankoop van elektrische bussen tegen 2024.

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 37

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 le stationnement dangereux ou gênant.

Question orale de M. David Weytsman

40

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

betreffende het bestrijden van gevaarlijk of hinderlijk parkeren.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 40

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 coût pour l'économie bruxelloise de l'absence de mise en œuvre d'un service minimum garanti à la STIB.

Question orale de M. David Weytsman

44

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

betreffende de kosten voor de Brusselse economie van het niet invoeren van een gegarandeerde minimumdienst bij de MIVB.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 44

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'amélioration des fréquences sur certaines lignes du réseau STIB.

Question orale de M. Sevkem Temiz

47

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

betreffende de verbetering van de frequentie op sommige lijnen van het MIVB-net.

Mondelinge vraag van de heer Sevkem Temiz 47

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

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

concernant l'état des trottoirs régionaux.		betreffende de toestand van de stoepen in het gewest.
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	49	Mondelinge vraag van mevrouw 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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant les tarifs étudiants pour le Brupass XL.		betreffende de studententarieven voor de Brupass XL.
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	52	Mondelinge vraag van mevrouw 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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant les plans de déplacements scolaires.		betreffende de schoolvervoerplannen.
Question orale de Mme Ingrid Parmentier	56	Mondelinge vraag van mevrouw 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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant la sensibilisation à une réduction du bruit issu des smartphones dans les transports en commun.		betreffende de bewustmaking rond een vermindering van de geluidshinder door smartphones op het openbaar vervoer.
Question orale de M. Thomas Naessens	58	Mondelinge vraag van de heer Thomas Naessens
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant l'offre des distributeurs alimentaires sur le réseau STIB.		betreffende het aanbod van voedingsautomaten op het MIVB-netwerk.

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

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

1105 **QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

1105 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

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

1105 concernant le suivi donné au bilan du Gracq et du Fietsersbond.

betreffende het gevolg dat is gegeven aan de evaluatie van GRACQ en de Fietsersbond.

1107 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Juste avant les vacances parlementaires d'été, les associations cyclistes Gracq et Fietsersbond ont dressé le bilan de l'action des gouvernements fédéral, wallon et bruxellois en matière de politique cycliste. Ces bulletins vélo sont l'occasion d'évaluer la politique cycliste des gouvernements, en regard de leurs engagements notamment, et de lister les actions principales à mettre en œuvre d'ici la fin de la législature, en 2024.

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- Net voor het zomerreces maakten de Fietsersbond en de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) de balans op van het fietsbeleid.

*De verenigingen wijzen erop dat de fiets meer dan ooit een oplossing biedt voor een hele reeks uitdagingen, onder meer op economisch en ecologisch vlak. Er wordt steeds meer gefietst in Brussel, maar om na te gaan of de doelstellingen uit het regeerakkoord gehaald worden, moeten er meer middelen uitgetrokken worden om die toename te kunnen meten.*

*Good Move biedt volgens hen een ambitieus referentiekader om het fietsen te bevorderen. De invoering van stad 30 draagt dan weer in belangrijke mate bij aan de veiligheid.*

*De verenigingen merken op dat het fietsnetwerk aanzienlijk uitgebreid wordt, maar nog te weinig continuïteit en samenhang vertoont.*

*Ten slotte blijft de autodruk in het Brussels Gewest te hoog. Hopelijk zullen de eerste verkeersluwe wijken het tij keren. Kortom, de fietsersverenigingen geven u een goed rapport.*

*Het rapport bevat uiteraard ook een reeks aanbevelingen. De verenigingen adviseren bijvoorbeeld om het gemotoriseerd verkeer naar de grote wegen te leiden, om een slimme kilometerheffing of stadstol in te voeren en om een ambitieus parkeerbeleid te voeren.*

*Welke conclusies trekt u uit het verslag van de Fietsersbond en de Gracq? Op welke vlakken ondervindt u nog problemen om uw fietsbeleid uit te voeren?*

Ces associations soulignent que, plus que jamais, le vélo permet d'apporter une réponse concrète aux enjeux stratégiques, économiques, climatiques, environnementaux et sanitaires qui secouent notre société.

Que contient votre bulletin ? Le gouvernement bruxellois s'est engagé à doubler la part modale du vélo d'ici 2024. La pratique du vélo est en pleine croissance et il faudrait plus de moyens pour quantifier cette croissance et voir si elle répond aux objectifs.

Le plan Good Move, adopté sous cette législature et auquel le groupe Ecolo est particulièrement attaché, offre une vision ambitieuse et un cadre de référence favorisant le développement du vélo.

En matière de sécurité routière, la ville 30 constitue une étape majeure pour assurer davantage de sécurité sur nos routes.

Le réseau cyclable progresse. Les aménagements ont continué à se développer sur le réseau structurant vélo, notamment sous la pression de la crise sanitaire. Par contre, on reste encore dans une logique de morcellement qui affecte la continuité et la cohérence des tracés cyclables.

Enfin, la pression automobile et son impact délétère sur la sécurité routière, la qualité de l'air et le cadre de vie, reste un gros point noir en Région bruxelloise. Il est à espérer que les premiers quartiers apaisés donneront le ton et permettront d'améliorer la situation à cet égard, malgré tous les obstacles. Nous vous félicitons pour ce beau bulletin et pour les espoirs qui devront se concrétiser ces deux prochaines années.

Les associations cyclistes ont listé seize recommandations, regroupées en six catégories principales :

- réduire la pression automobile ;
- développer un réseau cyclable de qualité ;
- améliorer la sécurité routière ;
- améliorer la qualité de l'air ;
- développer le stationnement vélo et lutter contre le vol ;
- encourager l'usage du vélo par la communication, la formation, etc.

Les recommandations présentées comme les plus importantes sont les suivantes :

- canaliser au maximum le trafic motorisé vers les grands axes, pour réduire le trafic sur les voiries de quartiers ;
- mener une politique de stationnement ambitieuse, destinée à libérer de l'espace en voirie ;
- mettre en œuvre un système de taxe kilométrique intelligente ou de péage urbain.

Quelle est votre analyse du bilan du Gracq et du Fietsersbond ? Quelles sont les demandes qui ne sont pas encore rencontrées par les actions en cours du gouvernement, ou qui rencontrent des difficultés majeures ? Quelles sont ces difficultés ?

<sup>1109</sup> *(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

<sup>1109</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons évidemment pris acte de cette analyse claire et approfondie, dont nous partageons la plupart des constats.

Bruxelles Mobilité élabore actuellement une méthodologie pour évaluer la mise en œuvre du plan Good Move et l'apport de ces associations de cyclistes est le bienvenu. Comme vous le dites, le bilan comporte de nombreuses recommandations. La plupart concernent des actions qui sont en cours.

La première partie a trait à la réduction de la pression automobile, qui est effectivement trop élevée dans les quartiers. Les associations demandent de poursuivre la mise en œuvre des quartiers apaisés, pour que 25 le soient d'ici la fin de la législature. Vous connaissez très bien la situation, dont nous avons déjà débattu. Le but du gouvernement reste, même après une évaluation et une adaptation de la méthodologie, de poursuivre son objectif dans le domaine, en collaboration avec les communes.

Mon collègue Sven Gatz est chargé de la mise en œuvre de la réforme fiscale automobile. Comme vous le savez, il a pris ses responsabilités en la matière. Une fiscalité automobile basée sur l'usage de la voiture et sur les caractéristiques du véhicule

*(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Wij zijn het eens met de meeste bevindingen van die grondige analyse. De meeste aanbevelingen hebben betrekking op acties waar we mee bezig zijn.*

*Om de autodruk te verminderen vragen de verenigingen bijvoorbeeld dat de invoering van de autoluwe wijken voortgezet wordt. Ondanks alle discussies en verwikkelingen houdt de regering vast aan haar doelstellingen op dat vlak in samenwerking met de gemeenten.*

*Minister Gatz werkt ook aan een hervorming van de verkeersbelasting. Zo loopt er met de app Smart Move een testproject met een verkeersbelasting die afhangt van het gebruik en de eigenschappen van de wagen. Er werd nog geen definitieve beslissing genomen over een kilometerheffing of over Smart Move, maar zelf ben ik alvast een groot voorstander. De verschillende fases van de lage-emissiezone worden overigens verder uitgevoerd.*



est actuellement testée via l'application Smart Move, sur un échantillon d'utilisateurs. Pour appliquer une telle fiscalité, le réseau de caméras du système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR) est également renforcé. Aucune décision finale au sujet d'une taxe kilométrique ou de Smart Move n'a encore été prise, mais j'y reste favorable. On peut par ailleurs souligner la mise en œuvre de la zone de basses émissions, qui est en cours.

<sup>1113</sup> Un deuxième volet de recommandations vise à développer un réseau cyclable de qualité et à finaliser le bouclage d'axes structurants et emblématiques pour le vélo. Les mesures prises pendant les confinements ont permis d'ajouter plus de 40 kilomètres au réseau structurant vélo plus. Nous atteignons 65 % du réseau réalisé ou réalisé de façon provisoire, alors que près de la moitié de ce réseau était encore inexistant en 2019. Évidemment, la qualité de ces infrastructures est variable et il manque quelques axes majeurs, mais le progrès est indéniable et beaucoup de projets sont en préparation. Nous voulons pérenniser les structures provisoires et poursuivre la mise en œuvre de ce réseau.

Une troisième recommandation est d'assurer la cohérence et la continuité des itinéraires cyclables régionaux (ICR). L'évaluation du réseau ICR démarre cet automne ; c'est une première depuis sa conception.

Pour ce qui est de renforcer les normes de qualité pour les infrastructures cyclables et veiller à leur application, les nouveaux collaborateurs de Bruxelles Mobilité suivent systématiquement la formation de conseiller en mobilité. Le guide « Le bon aménagement cyclable au bon endroit » constituera également un outil précieux pour garantir le niveau de qualité des aménagements à créer.

Pour ce qui concerne la proposition de recruter le personnel nécessaire au sein de Bruxelles Mobilité pour la mise en œuvre et l'entretien des réseaux cyclables, plusieurs recrutements de profils sont en cours : des chefs de projets et microprojets d'aménagement de voirie pour la direction projets des voiries, un topographe pour le service construction, des dessinateurs techniques pour le service construction, des conducteurs de chantier revêtement pour la direction entretien, des ouvriers pour la régie des routes de la direction entretien, des responsables du suivi des dossiers signalisation pour la direction entretien. Par ailleurs, le recrutement de contrôleurs de chantier à la direction projets des voiries et d'un contrôleur chantier à la direction entretien a été réalisé.

<sup>1115</sup> En ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière, il est nécessaire de sécuriser les principaux points noirs et les zones à concentration d'accidents (ZACA) du réseau cyclable, l'infrastructure devant être sécurisée pour l'ensemble des usagers. Les ZACA ont été définies selon ce principe. Nous examinons en ce moment les dernières ZACA de priorité 1. De nombreuses ZACA de priorité 2 ou 3 ont déjà été traitées.

*Tijdens de lockdowns werd 40 km toegevoegd aan het fietsnetwerk plus. Ondertussen is 65% van dat netwerk klaar, hoewel het op sommige plekken een tijdelijk fietspad betreft. Er ontbreken nog schakels en de kwaliteit is niet overal even hoogwaardig, maar we hebben heel wat vooruitgang geboekt en er staat nog veel op stapel.*

*De continuïteit van de gewestelijke fietsroutes wordt dit najaar geëvalueerd.*

*Alle nieuwe medewerkers van Brussel Mobiliteit volgen de opleiding tot mobiliteitsadviseur. Boven op de gids over het correct aanleggen van fietspaden, zal dat bijdragen tot een betere kwaliteit van de fietsinfrastructuur.*

*Brussel Mobiliteit is ook bezig met de aanwerving van uiteenlopende profielen die kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de inrichting en het onderhoud van de fietsnetwerken, zoals projectleiders, een topograaf en technisch tekenaars.*

*Inzake verkeersveiligheid werden al talrijke ongevalgevoelige zones aangepakt. We onderzoeken nu de laatste zones die de hoogste prioriteit hadden. Bovendien zullen de ongevalgevoelige zones geüpdatet worden In het kader van het Actieplan verkeersveiligheid.*

Des projets importants comme ceux soutenus par le programme du Fonds européen de développement régional vont de surcroît offrir un énorme avantage et une sécurité supplémentaire aux cyclistes. Les passerelles à la hauteur des ponts Saintelette, de Trooz et Van Praet font l'objet d'une enquête publique.

Le plan d'actions régional de sécurité routière prévoit une actualisation des ZACA au regard des points noirs multimodaux. Les futures ZACA permettront d'identifier les victimes en présence.

J'en viens à la systématisation sur le terrain du principe STOP sur lequel se fonde notre politique de mobilité. Mon collègue Pascal Smet l'applique donc à sa révision en cours du plan Good Living. Bruxelles Mobilité est également en train d'évaluer la coordination des chantiers.

En ce qui concerne la ville 30, nous poursuivons la crédibilisation des voiries à 30 km/h.

N'ayant pas le temps de développer tous les aspects abordés dans le cadre de votre question orale, je vous invite à déposer une question écrite, notamment sur le vol de vélo et les formations qui s'adressent aux cyclistes.

**1117 Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je comprends qu'il est difficile de répondre à une question aussi vaste en cinq minutes.

De nombreuses initiatives sont lancées et il faut avoir le courage politique de poursuivre leur mise en œuvre. Le bilan est cependant assez bon. C'est donc bien parti et il convient de continuer dans cette voie.

*- L'incident est clos.*

**1121 QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

**1121 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,**

**1121 concernant la digitalisation des services proposés en boutique par la STIB.**

**1123 M. David Weytsman (MR).**- Le réseau de la STIB est doté de points de vente (nommés Kiosk et Bootik) dans lesquels les utilisateurs peuvent se rendre pour acheter leurs titres de transport, commander un abonnement ou encore obtenir des informations.

En plus de permettre l'achat des tickets et de fournir des renseignements utiles, les cinq Bootik situées respectivement aux stations de métro Gare du Midi, Roodebeek, Gare de l'Ouest, Rogier et Porte de Namur offrent la possibilité d'acheter un premier abonnement, de demander un abonnement gratuit ou à tarif préférentiel, de renouveler un abonnement, d'acheter une

*Ook de bruggen voor voetgangers en fietsers die met de steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling aangelegd worden, zullen voor meer veiligheid zorgen.*

*Het hele gewestelijke mobiliteitsbeleid is gebaseerd op het STOP-principe. Staatssecretaris Pascal Smet past het bijvoorbeeld ook toe op Good Living.*

*We zetten onze inspanningen voort om de geloofwaardigheid van de stad 30 kracht bij te zetten.*

*Voor meer details over fietsdiefstal en opleidingen voor fietsers stelt u mij het best een schriftelijke vraag.*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).**- *U bent al goed bezig, maar het vergt politieke moed om nu door te pakken.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

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

**betreffende de digitalisering van de diensten die in de MIVB-winkel worden aangeboden.**

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *MIVB-reizigers kunnen in de Bootiks in het Zuidstation, Roodebeek, Weststation, Rogier en Naamsepoort niet alleen terecht voor kaartjes en informatie, ze kunnen er ook een abonnement of Mobibkaart kopen en hun abonnement verlengen. De veertien Kiosken hebben een beperkter aanbod.*

*Ik vraag me af waarom dat onderscheid tussen Bootik en Kiosk bestaat. Het komt de duidelijkheid in geen geval ten goede.*

*De digitalisering van bepaalde diensten biedt ruimte voor rationalisering. Ik denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om*

carte Mobib personnelle ou une carte Mobib basic ou encore de remplacer une carte Mobib perdue ou défectueuse.

Les quatorze Kiosk, quant à eux, permettent de recharger ou de renouveler un abonnement classique (uniquement), d'acheter une carte Mobib basic ainsi que tous les autres types de tickets et de demander des renseignements.

Si je distingue ces deux lieux, c'est parce que je m'interroge sur les raisons de cette séparation entre plusieurs types de points de vente. En effet, les utilisateurs du réseau éprouvent peut-être des difficultés à différencier les deux espaces. De plus, je m'aperçois que les horaires entre les différentes Bootik ne sont pas les mêmes, certaines étant même ouvertes le samedi alors que d'autres ne le sont pas.

Tout cela entraîne un manque de lisibilité et pourrait sans doute, grâce à la numérisation de certains services, faire l'objet d'une rationalisation, voire d'un renforcement. Je pense par exemple à la possibilité, pour l'utilisateur, de commander un abonnement en ligne, ce qui lui évite de se rendre dans une Bootik en station, ou même à la possibilité de recharger instantanément sa carte Mobib depuis son application.

J'aimerais faire le point, d'une part, sur l'offre numérique renforcée et, d'autre part, sur l'amélioration du fonctionnement de ces points de vente et d'information.

Concernant la numérisation, pourquoi ne pas permettre l'achat par internet des abonnements et cartes Mobib ? Quels sont les obstacles techniques et/ou budgétaires ?

Il me revient également que lorsque l'on effectue un achat de ticket via l'application, 24 à 96 heures d'attente sont nécessaires pour que les voyages se chargent sur la carte. La seule façon de charger directement les voyages achetés est de passer par le service Go Easy, qui nécessite l'utilisation d'un lecteur de carte. En 2022, c'est incompréhensible ! Quels sont les obstacles matériels, humains ou budgétaires qui empêchent un traitement des achats en temps réel et sans lecteur de cartes ?

Combien de personnes au total travaillent-elles à la numérisation des services proposés en boutique aux clients de la STIB ?

Concernant les points de vente, la STIB a-t-elle étudié la nécessité d'augmenter ou de diminuer le nombre de Kiosk et de Bootik en permettant d'effectuer une série de services en ligne ?

Quant à l'évaluation des services, avez-vous mesuré le taux de satisfaction des clients de la STIB à propos du service qui leur est proposé dans les Bootik et Kiosk ? Si oui, comment et si non, pourquoi ? Quel est le temps d'attente moyen dans une Bootik ? Quel est le nombre de clients journaliers ? Quel est le type de service le plus sollicité ?

*abonnements online te bestellen en om een Mobibkaart via de app op te laden.*

*Via de app een kaartje kopen, duurt nu 24 tot 96 uur. Alleen via Go Easy kun je het onmiddellijk op je kaart laden. Dat valt niet uit te leggen in 2022! Waarom kan dat niet sneller?*

*Hoeveel mensen werken aan de digitalisering van de MIVB-diensten die in Bootiks en Kiosken worden aangeboden?*

*Heeft de MIVB bekeken of er meer of minder Kiosken en Bootiks moeten komen als ze een aantal diensten online beschikbaar maakt?*

*Hoe zit het met de klanttevredenheid in Bootiks en Kiosken? Hoelang is de gemiddelde wachttijd in een Bootik? Hoeveel klanten komen er dagelijks over de vloer? Welke dienst is het populairst?*

*Waarom hebben niet alle Bootiks dezelfde openingsuren en waarom zijn ze niet allemaal op zaterdag open?*

*Wat belet de MIVB om in Kiosken dezelfde diensten aan te bieden als in Bootiks?*

Pourquoi toutes les Bootik n'ont-elles pas toutes le même horaire d'ouverture et pourquoi ne sont-elles pas toutes ouvertes le samedi ?

Enfin, quels sont les obstacles qui empêchent de proposer dans les Kiosk, plus nombreux, les mêmes services que dans les Bootik ?

<sup>1125</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB offre à ses clients la possibilité d'effectuer leurs achats en ligne. Ce canal leur permet de commander une carte Mobib personnelle, d'acheter des abonnements et des titres à la prestation, ainsi que de remplacer une carte personnelle perdue ou volée.

Le délai pour qu'un titre acheté sur le site internet ou dans l'application mobile de la STIB soit disponible sur une carte Mobib est dû au fait qu'il est chargé sur la carte lors d'un contact avec un appareil de la STIB, à savoir un valideur ou un automate de vente. Grâce à l'installation des nouveaux automates de vente, le délai a pu être raccourci à quinze minutes après l'achat en ligne. Aux valideurs dans les stations de métro et prémétro, le délai est de maximum 24 heures, ces appareils fixes étant mis à jour chaque nuit. Toute commande faite avant 20h est disponible sur ces équipements le lendemain à l'ouverture du réseau. Dans les véhicules, la mise à jour se fait au dépôt, raison pour laquelle cela peut prendre plus longtemps.

Les voyageurs peuvent aussi effectuer un achat en ligne avec un lecteur de carte. Dans ce cas, le titre de transport est chargé en temps réel sur la carte et est directement utilisable sur le réseau. Depuis juillet 2021, il est aussi possible de payer son titre de transport au valideur avec une carte de banque ou un dispositif connecté grâce au paiement sans contact.

En ce qui concerne la numérisation des services proposés, plusieurs projets sont en cours pour faire évoluer l'expérience client. La STIB travaille, par exemple, à la création d'un ticket Brupass numérique qui pourra être acheté et validé immédiatement dans l'application mobile de la STIB. Ces projets sont transversaux et impliquent nombre d'équipes de différents services. Étant donné la multitude d'intervenants au long du processus, il n'est pas possible de définir le nombre exact de personnes travaillant sur ces projets.

Il n'est actuellement pas prévu d'augmenter ou de diminuer le nombre de Kiosk et Bootik présents sur le réseau. La STIB poursuit le développement de ses services d'achat en ligne, en particulier avec la préparation du Brupass numérique. Mais les clients peuvent aussi, depuis peu, consulter le solde de leur carte Mobib dans l'application mobile de la STIB, par exemple.

<sup>1127</sup> Le taux de satisfaction des clients de la STIB par rapport au service proposé dans les différents canaux de vente est analysé annuellement dans le cadre du baromètre de satisfaction de la STIB, organisé par Bruxelles Mobilité et réalisé par un bureau d'études indépendant. Les différents canaux de vente obtiennent des niveaux de satisfaction élevés, avec une note de 7,7 sur

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *MIVB-klienten kunnen online een Mobibkaart bestellen, abonnementen en kaartjes kopen en een vervangexemplaar voor een verloren of gestolen Mobibkaart aanvragen.*

*Wanneer iemand via de website of de app een kaartje koopt, wordt dat pas op zijn kaart geladen wanneer hij zijn kaart aan een valideertoestel of een verkoopautomaat gebruikt. Dankzij de nieuwe verkoopautomaten neemt het opladen nu nog maar vijftien minuten na de aankoop meer in beslag. Bij valideertoestellen duurt het maximaal 24 uur omdat ze gedurende de nacht een update krijgen. Aankopen die voor 20 uur gebeuren, zijn de volgende ochtend beschikbaar.*

*Reizigers kunnen ook online kopen met een kaartlezer. In dat geval worden de vervoerbewijzen onmiddellijk op de kaart geladen. Sinds juli 2021 kun je aan valideerapparaten ook contactloos betalen met een bankkaart of connected device.*

*Er lopen projecten om de klantenervaring te verbeteren. Zo werkt de MIVB aan een digitale Brupass die onmiddellijk beschikbaar is in de app. Daar komen meerdere teams bij kijken. Het is dan ook moeilijk te zeggen hoeveel mensen daar precies aan werken.*

*Er zijn geen plannen voor meer Kiosken en Bootiks. Uit de recentste jaarlijkse peiling blijkt dat Bootiks 7,7 op 10 en Kiosks 7,6 op 10 scoren.*

*Door de digitalisering van bepaalde diensten zijn de wachtrijen in Bootiks en Kiosken korter geworden, wat*

10 pour les Bootik et de 7,6 sur 10 pour les Kiosk, au dernier baromètre.

La numérisation de certains services a permis de diminuer les files d'attente aux points de vente Bootik et Kiosk. Les agents de vente peuvent ainsi encore plus se concentrer sur l'accompagnement et le conseil aux clients dans les Bootik et servir rapidement les clients dans les Kiosk. Le temps d'attente est très limité, et ce, autant dans les Kiosk que dans les Bootik. Vu la nature des services qui y sont proposés, il peut être légèrement plus élevé en Bootik, bien qu'il ne dépasse que rarement les dix minutes d'attente. En moyenne, il varie entre trois et dix minutes, excepté quelques situations exceptionnelles, comme en début d'année scolaire.

Le nombre de clients servis quotidiennement dans les points de vente varie en fonction des lieux et des périodes de l'année. C'est pour cette raison que les horaires des Bootik varient : ils sont définis en tenant compte de la fréquentation du lieu et du nombre de transactions par tranche horaire. En moyenne, les points de vente physiques de la STIB enregistrent 7.000 transactions par jour, chiffre auquel il faut ajouter les nombreuses demandes d'information auxquelles répondent les agents de vente.

En Bootik, le service le plus sollicité est la création d'un nouveau compte client ou la création d'un duplicata en cas de perte ou de vol de carte Mobib. Les deux types de points de vente répondent à des besoins différents de la clientèle : les Kiosk sont destinés à la vente rapide, pour les clients qui souhaitent simplement acheter un titre. Les clients peuvent y acheter des titres à l'unité et tous types d'abonnements, pour autant qu'ils disposent déjà d'une carte Mobib personnelle et que leur profil soit en ordre pour les tarifs réduits. Le but est de limiter autant que possible le temps de transaction par client.

Dans les Bootik, les services peuvent prendre un peu plus de temps. Les clients peuvent y obtenir des informations personnalisées sur les différents abonnements, s'inscrire comme nouveau client, faire adapter leur profil ou encore bénéficier d'un service après-vente étendu.

<sup>1129</sup> **M. David Weytsman (MR).**- Madame la Ministre, votre réponse est très complexe et je la relirai donc car je ne maîtrise pas bien le sujet. Les retours du terrain que nous avons eus m'ont encouragé à vous demander de faire une évaluation de votre action.

Si j'ai bien compris, il est toujours impossible d'acheter un abonnement ou une carte Mobib via internet. D'autres produits peuvent l'être, pourquoi pas ceux-là ? Pourquoi ne pas faire en sorte de numériser l'offre au maximum tout en maintenant évidemment un service, car il existera toujours des personnes qui n'auront pas accès à la numérisation ? Cela permettrait de répondre à une vraie demande tout en évitant les files d'attente dans les Bootik et les Kiosk.

Je vous ai aussi demandé pourquoi les horaires des Bootik n'étaient pas plus harmonisés. Le fait que certaines soient

*verkoopmedewerkers meer tijd geeft om klanten te helpen. Gemiddeld bedraagt de wachttijd drie tot tien minuten.*

*Het aantal klanten varieert van Bootik tot Bootik en doorheen het jaar. Daarom hebben ze niet allemaal dezelfde openingsuren. Gemiddeld zijn er dagelijks 7.000 transacties in de verkooppunten en daarnaast nog mensen die informatie komen vragen.*

*De populairste diensten in Bootiks zijn de opening van een nieuwe klantenrekening en de vervanging van een verloren of gestolen Mobibkaart. Kiosken zijn er voor de snelle verkoop van kaartjes.*

*In Bootiks kan het soms wat langer duren omdat klanten er informatie over de abonnementsformules kunnen krijgen, zich als nieuwe klant kunnen inschrijven en er met klachten en problemen terecht kunnen.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Als ik het goed begrijp, kun je nog altijd geen abonnement of Mobibkaart online kopen. Waarom laat u het aanbod niet maximaal digitaliseren?*

*Misschien zijn er economische redenen voor de verschillende openingsuren van Bootiks, maar ik denk niet dat u mijn vraag hebt beantwoord.*

*Er verloopt maximaal 24 uur tussen de aankoop van een kaartje en het moment waarop het beschikbaar wordt als de apparaten niet online zijn. Zijn er plannen om die apparaten permanent online te houden, zodat kaartjes onmiddellijk bruikbaar zijn?*

ouvertes le samedi et d'autres pas n'est pas très lisible pour les clients. Des raisons économiques justifient peut-être cette absence d'uniformisation mais je ne pense pas avoir entendu de réponse.

Vous avez expliqué que le délai entre l'achat d'un titre de transport sur internet et sa disponibilité n'était pas de 24 à 96 heures, mais de 24 heures maximum, dans le cas où les appareils ne sont pas connectés. Existe-t-il un projet de connecter davantage ces appareils pour que demain, nous puissions disposer des titres en temps réel, comme dans la plupart des grandes villes, notamment Londres ? Quels sont les freins à une telle initiative ?

1133 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les horaires des Bootik et Kiosk sont adaptés à la demande et au nombre de clients : les heures de passage diffèrent en effet selon les gares.

Plusieurs projets - comme le ticket Brupass numérique, formule d'abonnement que l'on achète et valide immédiatement dans l'application - et études sont en cours pour faire avancer davantage encore la numérisation des services, sachant que nous avons toujours besoin de services non numériques.

Des contraintes techniques s'imposent parfois : ainsi, le délai de 24 heures est indispensable pour, entre autres, adapter tous les portiques. Pour l'instant, aucun projet n'est prévu à cet égard, mais nous cherchons toujours des solutions techniques pour répondre aux enjeux et faire en sorte que l'« expérience clientèle » soit la meilleure possible.

Vous faites référence à Londres : nous nous en inspirons pour appliquer le sans-contact à des tickets d'un voyage.

1135 **M. David Weytsman (MR).**- Si, après avoir analysé la question, la STIB estime que fixer des heures d'ouverture en fonction de la réalité du terrain est la meilleure solution, je le comprends. Pour le reste, je vous propose d'évaluer les avancées tous les six mois, ainsi je pourrai mieux comprendre les engagements de la STIB et les vôtres dans ce domaine.

- *L'incident est clos.*

1141 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

1141 **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,**

1141 **concernant l'avenir de la place de la Duchesse de Brabant à Molenbeek-Saint-Jean.**

1143 **M. Jamal Ikazban (PS).**- La place de la Duchesse de Brabant rencontre d'énormes problèmes de mobilité et de sécurité depuis de trop nombreuses années.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De openingsuren van de Bootiks zijn afgestemd op de plaatselijke vraag.*

*Er lopen meerdere projecten om de diensten verder te digitaliseren, al blijft er altijd nood aan conventionele diensten.*

*Soms zijn er technische beperkingen. Er zijn geen plannen om alle apparaten permanent met het internet te verbinden, maar we blijven zoeken naar technische verbeteringen.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik kan begrijpen dat de MIVB de openingsuren afstemt op de concrete vraag. Voor het overige wil ik aandringen op een zesmaandelijks evaluatie van de vooruitgang.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

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

**betreffende de toekomst van het Hertogin van Brabantplein in Sint-Jans-Molenbeek.**

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Er zijn al jaren enorme mobiliteits- en veiligheidsproblemen aan het Hertogin van Brabantplein in Sint-Jans-Molenbeek. De buurtbewoners verdienen een modern en aangenaam plein met minder lawaai*

Érigée en 1847 dans le sud-est de la commune, cette place qui a accueilli durant des décennies un marché aux chevaux se situe dans l'artère de la chaussée de Ninove, entre la place de Ninove et la gare de l'Ouest et est connectée à plus de cinq rues : la rue Birmingham, la rue de Manchester, la rue de la Princesse, la rue Vanderstraeten et la rue Isidore Teirlinck.

Magnifique lieu de convivialité, notamment lors de la tenue de son marché hebdomadaire du mardi, cette place, qui est la plus étendue de la commune de Molenbeek-Saint-Jean, ne demande qu'à être balisée pour en faire un espace moderne et attractif. Cependant, au cœur d'un réseau entremêlé de plusieurs voies, elle inquiète les riverains, résidents et autres commerçants en raison de problèmes de mobilité de plusieurs ordres.

D'une part, les riverains expriment une volonté légitime de quiétude, et d'autre part, cette voirie régionale accueille un tram dont la STIB souhaite augmenter la vitesse commerciale.

La commune s'est adressée à plusieurs reprises à la Région de Bruxelles-Capitale pour un réaménagement complet de cette place, en concertation avec les Molenbeekois. Cependant, hormis quelques petits aménagements, il n'y a pas d'améliorations de mobilité et de sécurité.

En effet, il faut complètement repenser l'aménagement de cette place, notamment pour la sécurité des enfants et de leurs parents à la sortie de l'école n° 5, en semaine, et particulièrement le mardi, jour de marché, avec une circulation rendue dangereuse en raison de la présence du tram.

Les Molenbeekois, et plus largement les Bruxellois, méritent une place aérée et moderne avec moins de pollution sonore et automobile.

Qu'est-il sorti de la concertation entre la commune de Molenbeek et Bruxelles Mobilité sur l'avenir de la place de la Duchesse de Brabant ?

Une concertation plus large a-t-elle eu lieu entre la commune, Bruxelles Mobilité et la STIB en vue d'apaiser et de sécuriser cette place ?

Un vaste projet de réaménagement complet est-il enfin sur la table ? Dans l'affirmative, quel en sera le calendrier ?

<sup>1145</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La commune et la Région ont décidé de commun accord de profiter du renouvellement obligatoire des voies de tram et des équipements aériens de la STIB pour lancer un projet de rénovation urbaine.

Il consiste en un réaménagement, de façade à façade, de la chaussée de Ninove, entre le quai de Mariemont et la gare de l'Ouest en passant par la place de la Duchesse de Brabant. La gare de l'Ouest n'est pas comprise dans le projet, puisqu'elle a déjà été rénovée. Les trois objectifs principaux sont :

*en vervuiling, maar het plein ligt in het hart van een netwerk van verschillende wegen, wat de zaak bemoeilijkt. Bovendien rijdt op de Ninoofsesteenweg een tram waarvan de MIVB de reissnelheid wil verhogen.*

*De gemeente heeft het gewest meermaals benaderd om het plein volledig te heraanleggen, in overleg met de Molenbeekse bevolking. Op een paar kleine veranderingen na zijn er echter geen verbeteringen op het vlak van mobiliteit en veiligheid. De inrichting van het plein moet volledig worden herzien om de veiligheid van de schoolkinderen te garanderen, in het bijzonder tijdens de markt op dinsdag.*

*Wat heeft het overleg tussen de gemeente en Brussel Mobiliteit opgeleverd? Heeft er ook overleg plaatsgehad met de MIVB?*

*Komt er eindelijk een volledige herinrichting van het plein? Wanneer?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De gemeente en het gewest hebben beslist de noodzakelijke vernieuwing van de tramspooren en de bovenleiding aan te grijpen om de Ninoofsesteenweg van gevel tot gevel te herinrichten tussen de Mariemontkaai en het Weststation, met inbegrip van het Hertogin van Brabantplein.*

*Het project heeft hoofdzakelijk tot doel de reissnelheid, de regelmaat en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren, de veiligheid en het comfort van de*

- l'amélioration de la vitesse commerciale, de la régularité et de l'accessibilité des transports en commun des réseaux STIB et De Lijn, primordiaux dans cette zone urbaine ;

- la sécurisation des modes de transport doux et l'augmentation du confort d'utilisation des personnes à mobilité réduite, des piétons et des cyclistes, actuellement insuffisant ;

- la déminéralisation des espaces et la végétalisation de la chaussée.

Un appel à projets a été lancé dans le cadre du plan de qualité paysagère et urbanistique de la zone du canal. La désignation du bureau d'études est prévue pour cet automne. Les grands jalons prévus sont la réalisation des études, y compris pour les volets participatif et consultatif, en 2023 et la demande du permis d'urbanisme au dernier trimestre 2023. Si tout va bien, les travaux commenceront donc en 2024. Le calendrier est étroitement lié au renouvellement des voies de tram.

Tout le monde est d'accord sur le fait qu'il faut avancer dans ce projet. J'espère donc obtenir le permis d'urbanisme sous la présente législature afin que les travaux débutent rapidement.

1147 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je vous remercie d'avoir confirmé l'existence d'un projet et votre volonté de rénover et repenser en profondeur cette place qui en a grandement besoin. Les riverains ont le sentiment qu'elle a été bombardée tant elle est déstructurée ! La mobilité s'y passe mal, de même que le partage de l'espace public. Cela fait des années que la situation est très compliquée et cette rénovation me paraît donc importante.

Je sais qu'il faut toujours faire preuve de prudence lorsqu'on avance des dates, car on n'est jamais à l'abri d'un retard. Je plaide néanmoins pour qu'une concertation avec les habitants ait lieu le plus tôt possible dans le processus. Aujourd'hui, on ne peut plus rien faire à Bruxelles sans cette concertation. Votre projet contentera tout le monde si vous recueillez les avis des citoyens et échangez avec eux suffisamment tôt.

- *L'incident est clos.*

1151 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

1151 **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,**

1151 **concernant le système de paiement par carte de banque sur le réseau de transport de la STIB.**

1153 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Depuis le mois de juillet 2020, la STIB a installé de nouveaux valideurs sur l'ensemble de son réseau, qui permettent aux voyageurs de payer leur trajet avec leur carte bancaire sans contact ou au moyen de leur smartphone. Un tel système est intéressant pour les voyageurs occasionnels

*zwakke weggebruikers te vergroten en de openbare ruimte te vergroenen.*

*Er werd een projectoproep uitgeschreven in het kader van het Beeldkwaliteitsplan voor de kanaalzone. Het studie bureau zal in het najaar 2022 worden aangewezen en moet de studies, met inbegrip van de inspraak- en raadgevingsprocedures, in 2023 voltooien, zodat in het laatste kwartaal van 2023 de bouwvergunning kan worden aangevraagd en in 2024 met de werken kan worden gestart. De planning hangt nauw samen met de vernieuwing van de transporen.*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *Het is goed om te horen dat het plein eindelijk zal worden aangepakt. Ik raad u aan om de bewoners zo vroeg mogelijk bij het proces te betrekken. Dat is de beste manier om iedereen tevreden te houden.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

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

**betreffende het betaalsysteem met bankkaarten op het MIVB-vervoersnet.**

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *Sinds juli 2020 installeert de MIVB op haar net betaaltoestellen zodat reizigers hun rit contactloos kunnen betalen met hun bankkaart of smartphone. Dat is interessant voor occasionele reizigers en toeristen, maar sommige gebruikers hebben problemen*



et les touristes, mais également pour les utilisateurs habituels qui auraient oublié leur carte Mobib.

Si je salue l'existence d'un tel dispositif, certains usagers constatent toutefois des dysfonctionnements. En effet, chaque fois qu'une personne qui a oblitéré par le biais de ce dispositif passe par un portique et présente à nouveau sa carte de banque, il semblerait que cette dernière soit débitée alors que l'utilisateur est en correspondance, puisque le ticket STIB d'un voyage a une validité d'une heure à compter de la première validation. Autrement dit, un voyageur qui utilise sa carte de banque risquerait de la voir débitée chaque fois qu'il la présente sur le valideur.

Malgré un test pilote effectué en février 2020, il semble qu'il faille revoir la fiabilité de ces appareils. Avez-vous eu connaissance de tels dysfonctionnements et quelles sont les solutions mises en place pour les résoudre ? Deux ans après le placement de ces valideurs sur le réseau de la STIB, des tests de fiabilité sont-ils régulièrement réalisés ? Quels en sont les enseignements ?

Pouvez-vous me préciser si ce type de dispositif est apprécié des voyageurs ? Dans la négative, en connaissez-vous les raisons et qu'est-il mis en place pour le rendre plus attractif ?

<sup>1155</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Depuis juillet 2020, les voyageurs ont la possibilité de payer leur ticket directement aux valideurs, grâce au paiement sans contact. Cette formule rencontre un grand succès. Actuellement, le paiement sans contact représente près de 40 % des voyages effectués avec un ticket d'un voyage. En 2021, plus de 3 millions de voyages ont été effectués avec ce mode de paiement.

Le paiement sans contact repose sur trois grands principes. Premièrement, il est anonyme. La STIB ne dispose d'aucune information personnelle liée aux moyens de paiement dont disposent les clients.

Deuxièmement, une personne voyage avec un même moyen de paiement. Un voyageur doit systématiquement utiliser la même carte, le même smartphone ou la même smartwatch au cours d'une même journée. S'il passe d'une carte de débit à une carte de crédit, s'il utilise sa carte et ensuite, son smartphone, les voyages ne pourront pas être liés à cette même personne, et ils seront décomptés séparément.

Troisièmement, lors de la première validation, un montant de 7,50 euros est systématiquement réservé. Il correspond au montant maximal pour une journée, ce qui permet de limiter le risque financier pour la STIB. Ce système est très courant dans certains automates de vente, mais on le remarque peu. Le système calcule ensuite le prix à payer sur la base du nombre de validations payantes. Le montant est alors débloqué et le prix réel déduit, soit 2,10 euros par trajet, soit 7,50 euros pour quatre voyages ou plus. Le système calcule automatiquement le moins cher.

*gesignaleerd. Zo zou hun rekening bij een overstap telkens opnieuw zijn gedebiteerd terwijl het biljet in principe een uur geldig is.*

*Bent u op de hoogte van dat probleem? Is het ondertussen opgelost? Wordt de betrouwbaarheid van de apparaten regelmatig getest? Wat zijn de resultaten?*

*Stellen de reizigers het systeem op prijs? Zo niet, weet u waarom en wat er wordt gedaan om het aantrekkelijker te maken?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Sinds juli 2020 kunnen reizigers hun rit contactloos betalen. Die betaalmethode is een groot succes: bijna 40% van de losse tickets wordt contactloos betaald. In 2021 ging het om meer dan 3 miljoen ritten.*

*Het systeem is gebaseerd op drie belangrijke principes. Ten eerste is het anoniem. De MIVB heeft geen persoonlijke informatie over de gebruikte betaalmiddelen.*

*Ten tweede moeten de reiziger steeds dezelfde kaart, smartphone of smartwatch gebruiken op dezelfde dag. Anders worden de ritten afzonderlijk gerekend.*

*Ten derde wordt bij de eerste validatie systematisch een bedrag van 7,50 euro gereserveerd. Dat is het maximumbedrag voor een dag, wat het financiële risico voor de MIVB beperkt. Het systeem berekent vervolgens de te betalen prijs op basis van het aantal validaties. Dat is altijd de goedkoopste prijs.*

*Toen het contactloos betalen van start ging, ontving de MIVB veel vragen, maar vandaag zijn de reizigers al veel beter vertrouwd met het systeem.*

*In het begin waren er nog enkele kleine technische problemen, maar die zijn ondertussen opgelost. De MIVB controleert de betaaltoestellen wekelijks om eventuele problemen snel te kunnen corrigeren.*

Au lancement du paiement sans contact, à l'été 2020, les voyageurs ont dû s'habituer à ces principes. La STIB recevait des questions sur l'utilisation de plusieurs moyens de paiement et sur la réservation de 7,50 euros. Aujourd'hui, les voyageurs semblent habitués à ce moyen de paiement et les questions sont moins fréquentes. Toute personne qui pose une question à la STIB reçoit une réponse.

Par ailleurs, s'il y avait plus de petits couacs techniques au début, ceux-ci ont été réglés et le système fonctionne. Toutefois, la STIB effectue un suivi hebdomadaire des valideurs afin de corriger rapidement toute irrégularité et de détecter les vrais enjeux.

1157 **M. Jamal Ikazban (PS).**- La STIB semble avoir résolu les problèmes et surveille ces appareils en permanence. J'espère que tel est vraiment le cas.

Je retiens surtout de votre réponse que 40 % des paiements sont effectués avec un ticket d'un voyage.

1157 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Oui, sur la totalité des voyages, 40 % sont effectués avec un ticket d'un voyage. Le dispositif connaît un vif succès.

1157 **M. Jamal Ikazban (PS).**- C'est considérable ! Cette formule semble répondre à la demande des usagers. Si la STIB parvient à éviter les dysfonctionnements, cela nous donnera deux raisons de nous réjouir.

- *L'incident est clos.*

1165 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1165 **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,**

1165 **concernant l'avenir du plan de stationnement de Schaerbeek.**

1167 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- En 2019, Schaerbeek introduisait un nouveau règlement de stationnement, fortement décrié. Faut-il rappeler les interpellations, les sorties dans la presse de riverains ulcérés, les déboires de parking.brussels, la pétition de 7.000 signatures ou encore les deux plaintes déposées devant le Conseil d'État ?

Cette dernière procédure suit son cours. Nous apprenions, au début du mois de septembre, que l'auditeur près le Conseil d'État venait de rendre un avis négatif qualifiant la décision du collègue d'illégale. Il reconnaît, en l'espèce, un vice de procédure, puisque le collègue aurait modifié son plan sans respecter la procédure habituelle : enquête, interrogation des habitants et présentation au conseil communal.

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *U zegt dat 40% van de losse tickets contactloos wordt betaald.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Inderdaad.*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Het systeem beantwoordt duidelijk aan een vraag. Het is dus belangrijk dat het goed werkt. Ik ben blij dat de MIVB de betaaltoestellen regelmatig controleert.*

- *Het incident is gesloten.*

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

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

**betreffende de toekomst van het parkeerplan van Schaerbeek.**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *In 2019 voerde Schaerbeek een sterk betwist parkeerplan in, met zelfs twee klachten bij de Raad van State tot gevolg. Die procedure loopt nog. Begin september bestempelde de auditeur van de Raad van State het nieuwe parkeerplan als illegaal omdat het college het plan had bijgestuurd zonder de gebruikelijke procedure te volgen.*

*Als de Raad van State de auditeur bijtreedt, kunnen heel veel mensen de terugbetaling van boetes vragen. Dat leidt tot onzekerheid over de financiën van de gemeente en van parking.brussels.*

*Hebt u weet van het advies van de auditeur van de Raad van State? Wat is uw standpunt? Bent u op de hoogte van het*

Le danger est grand, car si le Conseil d'État suit l'avis de l'auditeur, la commune et parking.brussels pourraient faire face à de lourdes conséquences. En cas d'invalidation du nouveau plan de stationnement, en effet, nombreuses seraient les personnes qui pourraient demander le remboursement de leurs amendes. Cette situation fait planer une grande incertitude sur les finances de la commune et celles de parking.brussels, et elle doit à tout le moins faire l'objet d'un plan d'action en cas de confirmation de cet avis.

Avez-vous pris connaissance de l'avis de l'auditeur près le Conseil d'État ? Quelle est votre position à ce sujet ?

Après réception de la plainte par le Conseil d'État, l'auditeur remet son avis, la partie adverse y répond dans les trente jours et le plaignant réagit ensuite. Avez-vous été avertie de la position de la commune de Schaerbeek face à cet avis ? Quand pourrions-nous prendre connaissance de celle du Conseil d'État ?

Parking.brussels a-t-elle calculé le déficit financier - y compris les frais de personnels supplémentaires et autres - qui serait engendré par un remboursement de l'ensemble des amendes infligées depuis 2019 à Schaerbeek ?

Combien d'amendes ont-elles été infligées par parking.brussels depuis 2019 sur le territoire de Schaerbeek, et pour quel montant total ?

Comment avez-vous préparé parking.brussels aux conséquences d'une annulation du règlement de 2019 ?

Le nouveau contrat de gestion de parking.brussels serait-il affecté, notamment quant à ses ambitions, si des remboursements devaient être effectués ?

<sup>1169</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les questions relatives aux règlements communaux de stationnement relèvent de l'autonomie communale. Il ne m'appartient dès lors pas de les commenter.

Il est toutefois à noter que le règlement schaarbeekois est antérieur à la délégation par la commune du contrôle du stationnement sur son territoire à parking.brussels, lequel a débuté le 1er janvier 2020.

Je ne peux par ailleurs vous fournir une estimation des redevances annuelles, les changements ne s'appliquant pas à la totalité de la commune.

Ni la Région, ni parking.brussels n'ont donc de rôle à jouer dans la procédure devant le Conseil d'État et qui concerne la commune. Lorsqu'un arrêt aura été rendu par le Conseil d'État, nous l'étudierons. D'ici là, nous laissons à la commune le soin de réagir car le sujet concerne sa propre réglementation.

<sup>1171</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je pensais bien que ma question arrivait trop tôt, car le Conseil d'État n'a pas encore rendu de décision. Nous ne pouvons juger de ce que

*standpunt van de gemeente Schaerbeek? Wanneer kennen we het verdict van de Raad van State?*

*Heeft parking.brussels berekend welk tekort ontstaat bij terugbetaling van alle boetes die sinds 2019 in Schaerbeek zijn uitgedeeld? Hoeveel boetes heeft parking.brussels sinds eind 2019 uitgeschreven in Schaerbeek? Hoe bereidt u parking.brussels voor op de annulatie van het parkeerreglement uit 2019? Heeft de eventuele terugbetaling van boetes gevolgen op het nieuwe beheerscontract van parking.brussels?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Gemeentelijke parkeerreglementen vallen onder de gemeentelijke autonomie. Daarom komt het mij niet toe om er commentaar op te geven.*

*Het Schaarbeekse parkeerreglement dateert van voor 1 januari 2020, de dag waarop het parkeertoezicht in Schaerbeek naar parking.brussels ging.*

*Ik kan u geen schatting van de jaarlijkse parkeergelden geven, omdat het parkeerreglement niet in de hele gemeente is gewijzigd.*

*Het gewest noch parking.brussels zijn betrokken bij de procedure tegen het Schaarbeekse parkeerreglement. Als de Raad van State een arrest velt, zullen we dat bekijken.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Ik dacht wel dat mijn vraag te vroeg kwam, want de Raad van State is er nog niet uit.*

donnerait une contestation des règlements dont parking.brussels est responsable.

J'apprends par votre réponse que la délégation a eu lieu par après. Il est bien entendu qu'il n'y a pas d'effet immédiat sur la gestion de parking.brussels. Cependant, cela pourrait constituer un précédent et poser question.

Le suivi doit ici être opéré au niveau de la commune de Schaerbeek, car ce sont essentiellement ses finances qui risquent d'être mises à mal.

- *L'incident est clos.*

1175 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1175 **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,**

1175 **concernant l'optimisation de la gestion des chantiers impactant la mobilité en Région bruxelloise.**

1177 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- À l'heure où la mise en place des nouvelles mailles inscrites dans le plan Good Move implique de revoir la mobilité dans de nombreux quartiers bruxellois, il est plus que jamais crucial d'assurer la fluidité la plus grande sur les axes structurants qui doivent permettre un report efficace du trafic.

Bruxelles vit et évolue. De grands chantiers sont résolument nécessaires pour améliorer notre qualité de vie. C'est le cas du chantier du métro nord et des autres lignes que nous appelons de nos vœux, ainsi que du chantier de la rénovation des tunnels et des axes du réseau auto plus, qui doivent permettre un écoulement optimal du trafic.

Comment expliquer la signalisation résolument décevante - pour ne pas dire inefficace - de ces chantiers depuis les autres axes structurants, qui annonce qu'il faut éviter la Petite ceinture au moment même où les mailles exigent d'y reporter le trafic ?

J'ai déjà eu souvent l'occasion de rappeler que la gestion de ces chantiers affectant la mobilité demande un accompagnement de précision, de leur conception à leur livraison. Le rapport accablant de la Cour des comptes les concernant illustre à la fois un manque de maîtrise, par Bruxelles Mobilité, des délais comme des coûts des chantiers, mais également une mauvaise connaissance de l'état du réseau de voiries, en sous-sol comme en surface.

Le suivi d'exécution des chantiers est dès lors résolument affecté par une gestion qui n'est pas satisfaisante, et le récent examen des dépenses réalisé sur Bruxelles Mobilité ne disait pas autre chose. Vous reconnaissiez d'ailleurs début septembre qu'il y avait

*Het spreekt voor zich dat er geen gevolgen zijn voor parking.brussel als dat het parkeertoezicht pas na de invoering van het nieuwe reglement heeft overgenomen. De financiële gevolgen voor Schaarbeek zouden daarentegen groot kunnen zijn.*

- *Het incident is gesloten.*

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

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

**betreffende de optimalisering van het beheer van bouwerven die een impact hebben op de mobiliteit in het Brussels Gewest.**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Nu de wijken verkeersluwer worden, is het van cruciaal belang dat het verkeer op de grote assen vlot verloopt.*

*Om de levenskwaliteit van de Brusselaar te verbeteren zijn er grote werkzaamheden nodig, zoals de aanleg van de nieuwe metrolijn en de renovatie van de tunnels.*

*Ingrijpende wijzigingen behoeven goede bewegwijzering en daar loopt het vaak mis. Dat bleek ook uit een vernietigend rapport van het Rekenhof over de gebrekkige aanpak van grote werven, waardoor de kosten uit de hand lopen. In september gaf u toe dat er nog problemen waren en u zei dat er een evaluatie aan de gang was. Wat zijn de resultaten van die evaluatie? Welke maatregelen hebt u genomen om de duur van de werven te beperken?*

*Wordt op alle werven die gevolgen hebben voor het autonetwerk plus ook 's avonds, 's nachts en tijdens het weekend gewerkt? Hoe bepaalt u de werkwijze per verkeersas? Hanteert u dezelfde werkwijze voor alle werven op het autonetwerk plus?*

*Hoe verklaart u dat de bewegwijzering bij grote werven tekortschiet? Hoe zet u Brussel Mobiliteit aan tot het uittekenen van alternatieve routes?*

encore quelques problèmes avec la coordination des chantiers, arguant qu'une évaluation était en cours. Il serait intéressant d'en connaître les résultats.

Pouvez-vous nous communiquer les résultats de l'évaluation susmentionnée ? Quelles mesures avez-vous prises afin d'optimiser la durée de ces chantiers, qu'il s'agisse du renforcement des équipes en interne ou de la constitution d'équipes plus importantes à travers un marché public ?

Le travail le soir, la nuit et le week-end est-il généralisé sur les chantiers qui affectent des axes du réseau auto plus ? Si non, pourquoi ? Comment choisissez-vous la manière de procéder d'un axe à l'autre ? Est-ce le même modus operandi pour les axes du réseau auto plus ?

À l'heure où des chantiers très lourds touchent notre réseau supposé structurant, comment expliquez-vous une telle absence de balisage clair pour informer les automobilistes ? Comment procédez-vous pour que Bruxelles Mobilité puisse proposer des parcours alternatifs ?

<sup>1179</sup> À la suite de la dernière réunion du gouvernement bruxellois, douze personnes auraient renforcé les rangs de Bruxelles Mobilité. Il s'agit d'une condition de réussite du plan Good Move. Combien de postes vacants sont-ils encore à pourvoir au sein de Bruxelles Mobilité ? Je pense aux fonctions de contrôleur de chantier, assistant technique de coordination ou encore à la cellule de police technique des chantiers. Combien de personnes ont-elles été embauchées et combien ont-elles quitté leur fonction depuis 2021 ?

Quel est le personnel affecté désormais à la mise en œuvre et l'optimisation de la plateforme Osiris ? Pourquoi celle-ci n'est-elle toujours pas accessible au public ? Comment avez-vous tenté d'améliorer l'outil ? Quels sont les résultats de l'objectivation réalisée par les nouveaux bureaux d'études ? Des pistes de travail étaient par ailleurs explorées en collaboration avec talent.brussels pour renforcer les équipes de contrôleurs et de profils beaucoup plus techniques.

Dans ce cadre, la mise en place d'une étude de cas commun à tous les contrôleurs a été évoquée. Il pourrait se faire à distance et remplacerait les épreuves du Selor ou la réalisation d'une vidéo destinée à promouvoir les métiers techniques au sein de Bruxelles Mobilité. Qu'en est-il ?

<sup>1181</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Outre les autoévaluations effectuées par la commission de coordination des chantiers, une évaluation externe a également été menée. Cette dernière, limitée à un rapport synthétique des perceptions des différents acteurs consultés, a mis en évidence la nécessité de réfléchir à une éventuelle modification de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique.

À la suite de cela, un marché public a été lancé afin d'obtenir une analyse approfondie portant sur les procédures, les ressources régionales et les outils régissant la coordination des chantiers

*Hoeveel vacatures heeft Brussel Mobiliteit? Hoeveel medewerkers zijn sinds 2021 in dienst getreden en hoeveel hebben er Brussel Mobiliteit verlaten?*

*Hoeveel medewerkers worden er ingezet om Osiris in te voeren en te optimaliseren? Waarom is de applicatie nog niet toegankelijk voor het publiek? Hoe hebt u geprobeerd het instrument te verbeteren? Wat zijn de resultaten van de objectivering door de nieuwe adviesbureaus?*

*In samenwerking met talent.brussels werd ook gewerkt aan de aanwerving van meer technische profielen. Hoeveer staat het daarmee?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen heeft meerdere zelfevaluaties uitgevoerd. Daarnaast werd er ook een externe evaluatie verricht. Daaruit bleek dat we het best overwegen om de ordonnantie uit 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg te wijzigen. Daarop werd een overheidsopdracht uitgeschreven voor een grondige analyse van de procedures, middelen en instrumenten voor de coördinatie van bouwplaatsen in het Brussels Gewest. Die opdracht wordt in principe voor het eind van het jaar gegund.*

en Région de Bruxelles-Capitale. L'attribution de ce marché est prévue avant la fin de l'année, en fonction des offres reçues.

Ce n'est pas la première fois que nous abordons le sujet. Bruxelles Mobilité n'est pas seule à intervenir sur ce type de chantier. Les premiers travaux, qui ne peuvent être simultanés, émanent souvent des concessionnaires d'eau, de gaz, d'électricité et de télécommunications. Ainsi, la coordination des chantiers permet d'assurer un regroupement et une optimisation des travaux de l'ensemble des concessionnaires. Chacun est tributaire du travail des autres, et chacun peut être affecté par un imprévu, tant au niveau des autorisations que des livraisons ou des finances, par exemple. Les retards des uns entraînent un report de l'ensemble des autres chantiers. Sans un texte réglementaire, en l'occurrence l'ordonnance « Voirie », le gestionnaire n'a que peu de moyens de pression sur les autres impétrants.

La coordination de l'ensemble des chantiers permet en outre de garantir a minima trois ans sans grande réouverture de la voirie et influence l'ensemble des plannings des chantiers d'une même zone. La durée du chantier visible est donc la concaténation de l'ensemble des contraintes, dont une importante partie échappe au contrôle de Bruxelles Mobilité et concourt à l'idée d'une extrême longueur.

Une date de fin de chantier est également souvent communiquée. C'est une erreur manifeste. La durée d'un chantier est exprimée en jours ouvrables hors intempéries. Dès lors, chaque interruption pour raison valide reporte la fin du chantier sans en prolonger la durée.

Bruxelles Mobilité s'efforcera, lors de prochains marchés spécifiques, d'utiliser un double critère d'attribution basé sur le prix et la durée du chantier, comme le demande la Cour des comptes.

<sup>1183</sup> Le principe du travail en double plage horaire, qui est en vigueur depuis le 1er décembre 2020, se heurte régulièrement à des décisions locales, vu que le bourgmestre peut s'opposer in fine à l'autorisation du travail de nuit. Il n'y a pas de généralisation de la double plage horaire en fonction de la catégorie des axes, mais effectivement, sur le réseau auto plus, le travail en double plage horaire peut être imposé par la commission de coordination des chantiers si les conséquences des travaux l'imposent.

En cas de fortes répercussions d'un chantier, cette commission peut conditionner l'avis favorable à des travaux uniquement de nuit, hors heures de pointe ou pendant les congés scolaires. Durant l'expérience de l'arrêté des pouvoirs spéciaux et la tentative de réforme qui a suivi, nous avons proposé une modification afin que la double plage horaire soit davantage appliquée sur le terrain. C'est en ce sens qu'une proposition d'horaire élargi - consistant à travailler pendant dix heures en continu, entre 6h et 22h - a été faite. L'issue de cette proposition dépendra des consultations et des résultats du rapport du bureau d'études externe dont la mission est d'analyser les procédures,

*Zulke bouwprojecten beginnen vaak met werken door nutsbedrijven, die niet tegelijkertijd uitgevoerd kunnen worden. De werkzaamheden moeten dan optimaal gecoördineerd worden, bijvoorbeeld door ingrepen te groeperen die zich daartoe lenen. Het is echter onvermijdelijk dat onverwachte problemen of vertraging bij een nutsbedrijf gevolgen hebben voor alle andere uitvoerders en voor andere bouwplaatsen in dezelfde zone. Er zijn dus heel wat aspecten waar Brussel Mobiliteit geen vat op heeft.*

*Vaak wordt er een einddatum meegedeeld, terwijl de duur uitgedrukt moet worden in werkdagen. Er kunnen zich immers altijd omstandigheden voordoen, zoals slecht weer, die een geldige reden zijn om de werken te onderbreken.*

*Brussel Mobiliteit probeert om in de volgende specifieke opdrachten een dubbel gunningscriterium te hanteren, gebaseerd op de prijs en de duur van de werken, zoals het Rekenhof vraagt.*

*Sinds eind 2020 kan er gewerkt worden met twee ploegen, maar geregeld staan burgemeesters geen nachtwerk toe. Voor ingrijpende werken op het autonetwerk plus kan de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen in haar advies als voorwaarde opnemen dat de werken alleen 's nachts, buiten de spits of tijdens schoolvakanties uitgevoerd mogen worden. Nu ligt er een voorstel voor om onafgebroken te kunnen werken van 6 uur 's morgens tot 10 uur 's avonds. Of dat mogelijk wordt, hangt af van het overleg en de resultaten van de externe analyse van de procedures, middelen en instrumenten voor de coördinatie van bouwplaatsen.*

*Het verkeer in de Hallepoorttunnel werd om veiligheidsredenen beperkt tot een rijstrook. In die zin is die ingreep het gevolg van de start van de bouwplaats voor metrostation Grondwet. Door die bouwplaats kan het verkeer op de weg voor de tunnel ook maar over een rijstrook en daardoor heeft de ingreep in de tunnel geen invloed op de capaciteit van de Kleine Ring.*

ressources régionales et outils régissant la coordination des chantiers afin de proposer des solutions d'amélioration.

La mise à une bande du tunnel Porte de Hal est une mesure de sécurité prônée par l'agent de sécurité tunnel. Dès la congestion atteinte, la réduction du nombre de bandes dans un tunnel augmente la sécurité des usagers, l'espace gagné permet aussi le passage des services d'urgence. L'ouverture du chantier du métro Constitution a ainsi induit la mise à une bande du tunnel Porte de Hal.

La capacité sur une bande est plus en cohérence avec la capacité en aval, réduite à cause du chantier du métro Constitution. Cette bande unique ne diminue donc pas la capacité de la Petite ceinture. Nous évitons ainsi que trop de véhicules se retrouvent bloqués dans le tunnel. La problématique est différente concernant le tunnel Joyeuse entrée, dont la réduction a été demandée par la police à la suite de la réduction de capacité de la rue de la Loi pendant le test, afin d'éviter de créer une zone accidentogène à la sortie du tunnel Loi.

<sup>1185</sup> Bruxelles Mobilité dispose, principalement aux entrées des tunnels, de panneaux à message variable (PMV) qui peuvent être commandés via la permanence mobilité, anciennement Mobiris. Un projet est en cours pour permettre l'affichage des temps de trajet en temps réel.

La commission de coordination des chantiers peut imposer le placement de PMV déplaçables aux maîtres d'ouvrage d'importants chantiers. Il est également demandé que ces PMV soient commandables via la permanence mobilité afin de permettre plus de réactivité dans l'adaptation des messages. Cela permettrait également le déploiement du téléjalonnement dynamique des parkings.

Ces panneaux sont gérés par parking.brussels, mais la permanence mobilité de Bruxelles Mobilité peut directement commander ces panneaux, notamment en cas d'incidents ou d'événements, ou demander l'adaptation de la signalisation. Les temps de trajets pourraient également être affichés sur ces panneaux.

En ce qui concerne les postes vacants, je ne pourrai vous les citer exhaustivement. Je tiens toutefois à vous informer que nous travaillons à pallier le manque historique de personnel de Bruxelles Mobilité. Les longs délais de recrutement via l'agence talent.brussels demeurent toutefois problématiques. Nous recensons pour 2021 et 2022 au total 73 entrées en fonction et 41 sorties.

La maintenance, d'un point de vue « métier » – et non du point de vue des infrastructures informatiques, celles-ci dépendant de Bruxelles ConnectIT – de la plateforme Osiris est assurée via un marché externe. Un agent de Bruxelles Mobilité assure le rôle de fonctionnaire dirigeant de ce marché.

Un marché public a été publié l'été dernier. L'ouverture des offres pour ce marché est prévue cet automne. En fonction des

*Het aantal rijstroken in de Blijde Inkomsttunnel werd dan weer beperkt op vraag van de politie naar aanleiding van de verminderde capaciteit in de Wetstraat.*

*Brussel Mobiliteit beschikt over dynamische route-informatiepanelen, die het voornamelijk inzet bij tunnelmonden. Er loopt een project om de reistijden in realtime weer te geven.*

*De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen kan de opdrachtgever verplichten om mobiele dynamische panelen te installeren bij grote bouwplaatsen. Doel is dat die panelen rechtstreeks bediend worden door de diensten van Brussel Mobiliteit, zodat de verkeersinformatie sneller kan worden aangepast. Dat zou meteen ook dynamische parkeergeleiding mogelijk maken.*

*We werken het historische personeelsgebrek waarmee Brussel Mobiliteit kampt, geleidelijk aan weg. Doordat de aanwervingen via talent.brussels verlopen, kunnen we de inhaalbeweging niet verder versnellen. Sinds begin 2021 traden 73 medewerkers in dienst en verlieten 41 mensen Brussel Mobiliteit.*

*Brussel ConnectIT staat in voor de informatica-infrastructuur van Osiris. Het overige onderhoud wordt uitbesteed via een overheidsopdracht, met een medewerker van Brussel Mobiliteit als leidend ambtenaar.*

*Het blijft moeilijk om technische profielen te vinden. Daarom promoot Brussel Mobiliteit zijn beroepen aan de hand van een video op sociale media en bij elke vacature. We hebben talent.brussels ook gevraagd om te onderzoeken of het het statuut en de aanwervingscriteria kan versoepelen.*

offres reçues, le travail du bureau d'études devra être entamé avant la fin de l'année.

Face à la difficulté de recruter certains profils techniques en pénurie, un lien vers une vidéo promotionnelle des métiers de Bruxelles Mobilité est ajouté aux offres d'emploi, lesquelles sont systématiquement relayées sur les réseaux sociaux de Bruxelles Mobilité.

Nous avons par ailleurs demandé à talent.brussels d'étudier la possibilité de modifier le statut, d'une part en vue de permettre l'engagement de stagiaires au terme d'un stage favorable, et d'autre part pour y inclure des dispositions contraignantes en cas de formation de profils ne disposant ni de la formation ni de l'expérience requise, et ce, afin d'élargir les critères de recrutement.

<sup>1187</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La visite du tunnel Trône s'est avérée très instructive. Nous nous sommes rendu compte que dans cette zone, on fait tout en même temps : la maille Pentagone, la rénovation de la station de métro de la gare Centrale, et vous envisagiez même de transformer la rue Belliard. Fort heureusement, la Ville de Bruxelles vous en a dissuadé et vous avez interrompu le rétrécissement de cette rue.

Ensuite, le balisage pose problème dans le chantier du tunnel Trône et dans bien d'autres chantiers à Bruxelles d'ailleurs. Vous évoquez aujourd'hui des panneaux à message variable. Nous vous les demandions depuis longtemps. On met toujours la charrue avant les bœufs ! Sans doute des trajets alternatifs seront-ils proposés, mais vous n'en avez pas parlé.

À ma connaissance, tout automobiliste engagé ces tunnels rate la sortie adéquate pour sortir de la Petite ceinture. En raison du mauvais balisage, il va trop loin, jusqu'à la place Madou dans un sens ou jusqu'à la porte Louise dans l'autre sens.

Les chantiers sont mal encadrés et l'information utile n'est pas communiquée aux automobilistes, aux livreurs, aux chauffeurs de taxi, etc. Il convient de trouver rapidement une solution à cette situation problématique.

Nous nous sommes aussi rendu compte qu'il était possible de travailler en double et triple shifts et que les ouvriers travailleraient de nuit car des budgets avaient été dégagés à cet effet. Il reste donc beaucoup de travail à faire, ce qui montre à quel point ces chantiers ont été mal gérés.

Enfin, vous nous informez que l'ordonnance sera modifiée. Dans quelle mesure ? Nous reviendrons sur ces différents sujets.

<sup>1189</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le travail de nuit est intéressant pour autant qu'il soit possible. Or, on se heurte souvent au refus des bourgmestres - y compris les bourgmestres appartenant au groupe MR - à cause des nuisances pour les riverains.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *In de zone rond de Troontunnel wordt alles op hetzelfde moment gedaan en als de stad Brussel niet op de rem had gestaan, zou de Belliardstraat nu ook versmald worden.*

*Voorts is de bewegwijzering ontoereikend. De MR-fractie vraagt al jaren om dynamische route-informatiepanelen en u hebt met geen woord gerept over alternatieve routes. Nagenoeg alle automobilisten, onder wie ook leveranciers en taxichauffeurs, missen de uitrit van de Kleine Ring. Dat moet dringend opgelost worden.*

*Daarnaast werden er plots middelen uitgetrokken om in meerdere shiften te werken, ook 's nachts. Er is dus nog werk aan de winkel, wat illustreert hoe slecht bouwplaatsen tot nu toe worden beheerd.*

*Ten slotte zegt u dat de ordonnantie gewijzigd wordt, maar u zegt niet op welke manier.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Sommige burgemeesters, ook van de MR, verbieden nachtwerk, omdat dat omwonenden stoort. Soms is nachtwerk om praktische redenen onmogelijk en het is per definitie duurder. Werken die alleen 's nachts uitgevoerd worden, duren overigens langer. We moeten dus steeds op zoek naar het beste evenwicht.*



Ensuite, le travail de nuit n'est pas toujours possible : ainsi, lorsque l'on manipule de l'amiante, la fermeture doit être totale. Par ailleurs, il entraîne un surcoût, que nous sommes évidemment prêts à supporter s'il permet de réduire l'impact sur la circulation automobile.

Le travail de nuit a également une incidence sur le calendrier et sur le plan pluriannuel d'investissement (PPI) : le chantier « Trône », par exemple, va durer un peu plus longtemps car l'on n'y travaille que la nuit. Les bourgmestres veulent toujours que l'on fasse au plus vite mais les chantiers sont liés.

Nous cherchons toujours le meilleur équilibre : pour le chantier « Trône », nous avons décidé de ne travailler que de nuit, vu l'impact sur la Petite ceinture, et ce, dès l'instant où c'était possible. Nous prenons dès lors en charge le surcoût.

Ces travaux sont un mal nécessaire : les embouteillages qu'ils engendrent peuvent provoquer un agacement légitime, mais il faut investir dans ces tunnels afin de les rénover si l'on veut éviter leur fermeture définitive.

1189 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous ne répondez pas tout à fait à mes questions. Il est bien entendu qu'il faut rénover ces tunnels. Du reste, il fallait mieux les entretenir dès le départ.

Mais ni la qualité de vie, ni l'activité économique de la capitale n'ont suffisamment été prises en compte jusqu'à présent dans ce dossier.

- *L'incident est clos.*

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

1197 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARTIN CASIER**  
1197 **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,**

1197 **concernant la tramification de la ligne de bus 95.**

1199 **M. Martin Casier (PS).**- La mobilité au sein de la Région bruxelloise est un enjeu capital. C'est tout le sens de cette commission, de votre travail et de la politique du gouvernement.

La déclaration de politique régionale mentionne le recours à la tramification de lignes de bus particulièrement saturées aujourd'hui comme l'un des moyens d'améliorer la mobilité intrabrugeoise. On peut y lire en page 75 : « Par ailleurs, en vue de la mise en service de nouvelles lignes de tram d'ici 2025, le gouvernement initiera la tramification de lignes de bus structurantes, dont la ligne 95 - afin de connecter en priorité la Gare Centrale avec le nouveau site Usquare - et la ligne 49 ».

*Aangezien de werken in de Troontunnel een grote verkeersimpact hebben, worden die alleen 's nachts uitgevoerd. De bijkomende kosten daarvoor nemen we voor lief. De renovatie van de tunnels is een noodzakelijk kwaad.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *De tunnels hadden in de eerste plaats beter onderhouden moeten worden.*

*Ik blijf erbij dat er tot dusver te weinig gedaan werd om de hinder voor de levenskwaliteit en de economie te beperken.*

- *Het incident is gesloten.*

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

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

**betreffende het omvormen van buslijn 95 tot een tramlijn.**

**De heer Martin Casier (PS)** (*in het Frans*).- *In de algemene beleidsverklaring staat dat de regering oververzadigde buslijnen tot tramlijnen wil omturnen. Buslijn 95 en 49 worden uitdrukkelijk vermeld. Bus 95 zit op meerdere tijdstippen van de dag eivol. De frequentie en de capaciteit moeten dus omhoog.*

*Binnenkort starten werken op de Kroonlaan, die minimaal 480 werkdagen zullen duren. Als lijn 95 een tramlijn wordt, moeten we in het globale plan rekening houden met die werken, anders dreigen ze een maat voor niets te worden.*

*Zijn er haalbaarheidsstudies uitgevoerd over de vervanging van bus- door tramlijnen, meer bepaald op lijn 95?*

C'est un enjeu majeur, car il s'agit de lignes de bus structurantes pour le sud-est et l'ouest de Bruxelles. Plusieurs créneaux horaires de la ligne de bus 95, que j'emprunte régulièrement, atteignent la saturation, tant au niveau du nombre de véhicules que du nombre de passagers. Il est donc nécessaire d'augmenter activement sa fréquence et sa capacité.

Par ailleurs, un long chantier - pour lequel il est question de 480 jours ouvrables au minimum - va débiter au niveau d'une partie de l'avenue de la Couronne, entre le cimetière d'Ixelles et le boulevard Général Jacques, tronçon sur lequel circule le bus 95.

Si le projet de tramification du bus 95 doit voir le jour, les aménagements de ce tronçon doivent être pris en considération dès aujourd'hui dans le projet global, au risque de faire et de défaire.

La tramification pose de nombreuses questions en matière de gestion de la mobilité des utilisateurs de cette ligne.

Des études de faisabilité ont-elles été réalisées quant à la tramification des lignes de bus annoncée dans la déclaration de politique régionale, et particulièrement celle du bus 95 ?

Quels sont le niveau de fréquentation et l'état de saturation de ces lignes de bus aux heures de pointe ?

Concernant la ligne 95, certaines rues de Watermael-Boitsfort ne sont a priori pas compatibles avec la pose de rails de tram. Jusqu'où la tramification des lignes de bus concernées pourrait-elle aller ? Pour pallier ces difficultés, une division de la ligne est-elle envisagée, afin de ne tramifier qu'une seule partie ?

Auquel cas, comment la question de la rupture de charge pour les Bruxellois sera-t-elle gérée ? Actuellement, la ligne 95 offre l'avantage de relier directement Watermael-Boitsfort au centre-ville. Quelles sont les conclusions des études de faisabilité à ce sujet ? Comment régler cette rupture de charge, qui serait un véritable frein à la mobilité collective ?

Alors que l'enquête publique vient d'être lancée pour la rénovation de l'avenue de la Couronne entre le cimetière d'Ixelles et le boulevard Général Jacques, la mobilité du bus 95 a-t-elle été évaluée ? La pose de rails de tram est-elle prévue ?

Quelles mesures Avanti ont-elles été mises en place afin d'améliorer la vitesse commerciale des véhicules de la STIB pour les lignes concernées, autre élément d'attention de la déclaration de politique régionale ?

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais). - *Le métro, le tram et le bus ne s'excluent pas, mais se complètent. Les bus de la ligne 95 sont souvent bondés, y compris en dehors des heures de pointe, parce qu'ils desservent des quartiers de sortie très fréquentés.*

*Il est important d'étendre le réseau de trams et de bus de la STIB et de le rendre plus écologique, mais une ligne de tram est parfois*

*Hoe vaak rijden de bussen tijdens de spits en hoe vol zitten ze dan?*

*Een aantal straten in Watermaal-Bosvoorde zijn niet geschikt om tramrails te leggen. Overweegt u om een gedeeltelijke tramlijn aan te leggen? Waar moeten reizigers in dat geval overstappen? Lijn 95 vormt nu een rechtstreekse verbinding tussen Watermaal-Bosvoorde en het stadscentrum.*

*Wordt de mobiliteit van bus 95 bekeken nu het openbaar onderzoek voor de heraanleg van een deel van de Kroonlaan van start gaat? Worden er tramrails gelegd?*

*Welke Avantimaatregelen hebt u genomen om de reissnelheid van MIVB-voertuigen op de betrokken lijnen te verbeteren?*

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**. - Het openbaar vervoer is altijd een en-verhaal. De metro, de tram en de bus sluiten elkaar niet uit. Ze vullen elkaar aan en in dit dossier kan de tram de bus versterken. Buslijn 95 is een zeer belangrijke lijn, die in de buurt van zeer druk bezochte wijken stopt, zoals het Flageyplein. Vele reizigers stappen over op andere buslijnen, zoals buslijn 38, of zetten hun traject te voet verder naar de uitgaansbuurten. De

*la meilleure solution, en raison de sa capacité plus importante et du temps d'embarquement plus court.*

*Où en est la procédure de permis ?*

<sup>1203</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *L'interconnexion des modes de transports publics inclut aussi le train. Nous avons transmis au gouvernement fédéral nos priorités en la matière.*

<sup>1205</sup> (poursuivant en français)

L'étude relative à la création d'une ligne de tram pour remplacer la ligne de bus 95 sur sa partie la plus critique est prioritaire.

Le gouvernement bruxellois a chargé la STIB de réaliser une étude d'impact visant à déterminer le tracé le plus approprié et la manière dont il s'intégrerait au mieux dans le réseau, ainsi que des tracés alternatifs avec leurs impacts et leur faisabilité. Ceci permettra au gouvernement bruxellois de prendre la décision la plus adéquate.

La STIB a lancé un marché d'étude et vient de désigner le bureau d'études qui l'accompagnera. Le travail d'étude, qui sera mené en concertation avec les acteurs régionaux et communaux concernés, va débiter très bientôt. Le premier comité d'accompagnement est prévu le 14 novembre.

Avec une fréquentation annuelle de 7,25 millions de voyageurs, la ligne 95 est la plus utilisée du réseau de bus, ex æquo avec la ligne 71, qui suit un tracé très parallèle. Il aurait d'ailleurs été judicieux d'avoir tramifié cette dernière à l'occasion de la rénovation de la chaussée d'Ixelles, mais on ne refait pas le passé !

La fréquentation de la ligne 95 est variable selon les endroits. Elle offre une capacité de transport de 1.000 places par heure et par sens aux heures de pointe. Sur le trajet situé entre l'arrêt Trône à l'arrêt Etterbeek Gare, les bus sont à saturation. Cette situation est également causée ou aggravée par la mauvaise ponctualité de la ligne. Des mesures ambitieuses s'imposent donc pour en améliorer le fonctionnement dès maintenant.

L'étude d'impact en cours examine quelles portions de la ligne il faudrait tramifier. Si elle envisage une tramification complète jusqu'au terminus Keym, d'autres options doivent aussi être étudiées, notamment la limitation de la tramification à la partie principale de la ligne, qui pourrait alors se rabattre vers d'autres pôles (par exemple ULB-Solbosch ou Delta). Il en va de même en

bussen op lijn 95 zitten dan ook vaak overvol, ook buiten het spitsuur. Dat is bijzonder onaangenaam.

Het is erg belangrijk dat we het tram- en busnet van de MIVB milieuvriendelijker maken en uitbreiden. In sommige gevallen is een tramlijn echter eenvoudigweg een betere oplossing. Trams hebben een veel grotere capaciteit en kortere instaptijden. Ze kunnen bovendien vlotter doorrijden enzovoort.

Ik sluit me aan bij de vragen van collega Casier. Hoever staat de vergunningsprocedure?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het is inderdaad een en-verhaal en dan nog liefst samen met de trein, die niet onder de bevoegdheid van het Brussels Gewest valt, maar waarvoor we onze prioriteiten onlangs nog aan de federale regering hebben bezorgd. We willen dat netten van openbaar vervoer zo goed mogelijk op elkaar aansluiten.

(verder in het Frans)

*De Brusselse regering heeft de MIVB opgedragen om te onderzoeken welk tramtraject aangewezen is ter vervanging van buslijn 95 en wat de alternatieven zijn. Het studie bureau is net aangeduid en het onderzoek gaat binnenkort van start. Het begeleidingscomité komt op 14 november voor het eerst samen.*

*Met jaarlijks 7,25 miljoen passagiers behaalt buslijn 95 een ex aequo met lijn 71, die een parallel traject rijdt. De bezetting van lijn 95 varieert per onderdeel van het traject. Tijdens de spits zijn er 1.000 plaatsen per uur en per richting beschikbaar. De bussen zitten vol tussen de halten Troon en Etterbeek Station en de ondermaatse stiptheid maakt het allemaal nog erger.*

*De impactstudie kijkt op welke delen van de lijn een tram moet komen. Er wordt uitgegaan van een volledige tramlijn tot eindhalte Keym, maar ook andere opties worden onderzocht, zoals een gedeeltelijke tramlijn op het belangrijkste deeltraject met verlenging naar andere eindhaltes. Hetzelfde geldt in de richting van het centrum.*

*U weet dat er ook een tramlijn van Thurn & Taxis naar Brussel-Centraal komt. Het lijkt me logisch om daar goede overstapmogelijkheden te organiseren.*

*Het openbaar onderzoek gaat over het gemeentelijke deel van de Kroonlaan waarvoor de gemeente net een stedenbouwkundige vergunning heeft aangevraagd. Het project is zowel met de huidige situatie met bussen verenigbaar, als met een scenario met trams. Het project omvat geen tramrails omdat de Brusselse regering nog geen traject heeft gekozen. Die kunnen we later nog leggen, zonder zware ingrepen.*

*Naast een aantal minder zichtbare ingrepen, zoals de optimale programmering van de verkeerslichten, zijn er wegmarkeringen en bewegwijzering aangebracht op het gewestelijke deel van de Kroonlaan.*

direction du centre-ville : la ligne de bus 95 circulant également dans des petites rues (passage par le Sablon ou la rue des Teinturiers), d'autres options doivent être envisagées.

L'intérêt même d'une étude approfondie des options est, précisément, de jauger les avantages et inconvénients de chacune via une analyse multicritères.

Vous savez également que la tramification d'un axe allant de Tour & Taxis à la gare Centrale est prévue. Pour l'avenir, prévoir une connexion, qu'il s'agisse d'une unique ligne ou de deux lignes qui se rejoignent, me semble donc logique.

L'enquête publique concerne la partie communale de l'avenue de la Couronne - qui compte également une partie régionale -, pour laquelle la commune d'Ixelles vient de déposer une demande de permis d'urbanisme.

Élaboré en collaboration avec la STIB, ce projet convient tant à la situation actuelle (pour les bus) qu'à une situation future où les bus seraient remplacés par des trams ; l'un n'exclut pas l'autre.

La pose de rails n'est pas reprise dans le projet actuel, le gouvernement bruxellois ne s'étant pas encore prononcé sur un quelconque itinéraire. Ils pourront être posés ultérieurement, sans nécessiter de grands réaménagements.

Outre quelques interventions moins visibles, comme des optimisations locales de la programmation des feux afin de fluidifier le passage des bus, des travaux de marquage et de signalisation ont été réalisés sur la partie régionale de l'avenue de la Couronne, dans le but d'éviter les accrochages avec les véhicules garés, vu l'étroitesse des zones de stationnement.

La ligne bénéficie également des mesures visant à limiter les flux de trafic de transit à l'intérieur du Pentagone, notamment dans le quartier du Sablon.

<sup>1207</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Nous espérons obtenir rapidement le permis pour la ligne vers Neder-Over-Heembeek, qui devrait être mise en service en 2024.*

*Le tracé de la ligne de tram entre Tour & Taxis et la gare Centrale a été fixé, mais il reste à obtenir le permis. Les autres projets concernent la ligne 95, la Moyenne ceinture et les lignes vers le parking de transit dans le cadre du plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux. J'espère pouvoir présenter rapidement le plan tram au gouvernement.*

*Er zijn ook maatregelen genomen om de verkeersstromen binnen de Vijfhoek te beperken, meer bepaald in de Zavelwijk.*

(verder in het Nederlands)

Uiteraard worden er momenteel nog een aantal andere tramlijnen onderzocht of gerealiseerd. Voor de lijn naar Neder-Over-Heembeek hebben we de vergunning aangevraagd. We hopen die snel te krijgen, zodat de werken van start kunnen gaan. Er wordt al een begin gemaakt met een aantal nutsvoorzieningen. We streven ernaar om de tramlijn in 2024 in gebruik te nemen.

Het tracé van de tramlijn tussen Thurn & Taxis en treinstation Brussel-Centraal werd vastgelegd. Nu bestaat de uitdaging erin om een vergunning te krijgen. Andere lopende tramprojecten betreffen lijn 95, de Middenring en de lijnen naar de overstapparking in het kader van het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux. Daarom gaf minister-president Vervoort in zijn verklaring van een jaar geleden ook aan dat de regering werk maakt van een tramplan, zodat iedereen een goed overzicht krijgt van de verschillende projecten die aan de gang zijn. Ik hoop dat snel te kunnen voorleggen aan de regering.

<sup>1209</sup> **M. Martin Casier (PS)** (*en néerlandais*).- *Vous dites que le gouvernement considère ce dossier comme prioritaire. Il est dès lors d'autant plus regrettable que la STIB n'ait attribué le marché que maintenant. Si c'était vraiment une priorité, nous verrions déjà des résultats. Quand pouvons-nous attendre les premières conclusions ?*

<sup>1211</sup> (*poursuivant en français*)

Ce point est crucial pour toutes les questions de rupture de charge. Je comprends que toutes les options soient ouvertes à l'heure actuelle, mais toutes les études de mobilité confirment que les ruptures de charge constituent un élément déterminant dans le choix ou non de lancer une ligne de transport. Je ne peux imaginer que l'on décide, par exemple, de tronçonner la ligne 95 en trois parties, avec un bus menant au centre-ville, un tram entre le quartier du Solbosch et la Petite couronne et un bus qui desservirait le reste de Watermael-Boitsfort. Cela rendrait la ligne tout à fait inopérante pour les nombreuses personnes qui, tout comme moi, au quotidien, l'empruntent quasiment d'un terminus à l'autre.

Quand pouvons-nous attendre les premiers résultats de cette étude afin que je puisse vous interroger sur des éléments plus précis ?

Pourquoi le marché vient-il seulement d'être attribué ?

<sup>1213</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- En ce qui concerne les délais, le marché a été attribué. Le gouvernement prendra, je l'espère, une décision en 2023 et nous pourrons lancer les demandes de permis et autres procédures.

Concernant les ruptures de charge, je suis d'accord avec vous : les utilisateurs préfèrent qu'il y en ait le moins possible. C'est tout à fait logique et c'est un élément dont nous tenons compte en développant le réseau. Cependant, les lignes de tram très longues créent d'autres problèmes. Par exemple, un tram bloqué sur la Moyenne ceinture affecte la régularité de la ligne. Pour la fluidité et la régularité - qui sont aussi importantes pour les clients -, il vaut parfois mieux couper un axe en deux tronçons.

Je vous réponds ce qui me paraît logique sur la base des premières analyses, mais une étude va être faite sur ce sujet. La ligne 95 sera tramifiée et connectée au tram qui reliera la gare Centrale et Tour & Taxis, ce qui permettra de traverser toute la Région, même avec une rupture de charge, puisque le transfert sera facile. Mais que faire avec le trajet du bus entre Trône et le centre-ville ? Les bus ont évidemment un impact sur la qualité de vie dans le piétonnier, mais la connexion avec le centre est aussi indispensable.

**De heer Martin Casier (PS)**.- U zei dat de regering het dossier als prioritair beschouwt. Dat staat ook zo in de gewestelijke beleidsverklaring. Het ontgoochelt me daarom dat de MIVB de opdracht nu pas heeft aanbesteed. Ik begrijp dat zoiets tijd vergt, maar het vierde jaar van de huidige regeerperiode is al aangebroken. Als het echt een prioriteit was, zouden we intussen resultaat zien, vooral omdat bus 95 overvol zit, zeker tijdens de spitsuren.

Het is goed dat er nu eindelijk werk van wordt gemaakt. Ik begrijp dat u nog geen details uit de studie kunt geven. Wanneer mogen we de eerste conclusies verwachten?

(*verder in het Frans*)

*Ik begrijp dat alle opties nog openliggen, maar uit alle mobiliteitsstudies blijkt dat overstappen of niet bepalend is voor de keuze van reizigers om een openbaarvervoerlijn te gebruiken of niet. Ik kan me niet voorstellen dat lijn 95 in drieën wordt geknipt.*

*Wanneer mogen we de eerste resultaten van het onderzoek verwachten? Waarom is de opdracht nu pas toegewezen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *De opdracht is toegewezen en ik hoop dat de regering in 2023 een beslissing neemt, zodat we alle procedures kunnen starten.*

*Ik ben het met u eens over het aantal overstappen: hoe minder, hoe beter. Voor de vlotte doorstroming en de regelmaat moeten we echter bepaalde lijnen doormidden knippen.*

*Ik baseer mijn antwoord op wat logisch lijkt uit de eerste analyses. Lijn 95 wordt een tram en zal verbonden worden met de tram tussen Brussel-Centraal en Thurn & Taxis, waardoor je met een gemakkelijke overstap het hele gewest kunt doorkruisen. Het aantal overstappen, maar ook de regelmaat, komen in het onderzoek aan bod.*

*Ik ben soms net zo ongeduldig als u, maar de MIVB en de regering proberen vooruitgang te boeken. De MIVB geeft voorrang aan de verbindingen die in de beleidsverklaring zijn vermeld. De tram in Neder-Over-Heembeek vergt veel tijd en energie.*

Quant au bus 71, il n'a pas été tramifié au moment du réaménagement de la chaussée d'Ixelles. Que décidons-nous maintenant ? Toutes ces questions seront sur la table, et cette étude permettra de nous éclairer sur les détails et les tracés. Nous allons examiner les ruptures de charge, mais aussi la régularité et la fonctionnalité de ces lignes.

Comme vous, je suis parfois impatiente, mais tant la STIB que le gouvernement essaient d'avancer sur ces projets. La STIB met la priorité sur les axes cités dans la déclaration gouvernementale. Le projet de tram à Neder-Over-Heembeek requiert beaucoup de temps et d'énergie. Il a été mis en œuvre dans un délai encore jamais vu : presque en une législature de la conception à la réalisation, ce qui demande d'énormes ressources humaines et a des conséquences sur les autres projets.

<sup>1215</sup> Nous sommes en train de renforcer les équipes car je partage votre impatience et j'aimerais aussi que l'on aille plus loin. Nous mettons tout en œuvre pour que ce chantier avance le plus vite possible.

La ligne 95 est effectivement prioritaire car le trajet actuel en bus n'est pas très agréable, il en est de même pour le bus 71. Faire en sorte que cette partie de Bruxelles soit mieux desservie est donc essentiel. Les travaux sur la ligne 95 auront aussi un impact sur la mobilité. Il faudra faire en sorte qu'ils avancent tout en conservant une bonne circulation de ce bus. Nous n'en sommes pas encore là, mais ce sera un enjeu important.

<sup>1215</sup> **M. Martin Casier (PS).** - En effet, nous avons sans doute raté un momentum pour la tramification de la ligne de bus 71, qui aurait été logique. Les responsables en fonction à l'époque, et ceux qui se sont opposés au projet, devraient faire preuve d'introspection.

Vous dites que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale devrait rendre sa décision en 2023. Je vous réinterrogerai donc dans six mois pour faire le point sur le dossier. Les premières conclusions et ébauches de l'étude de faisabilité devraient alors être disponibles.

Concernant les ruptures de charge, je partage vos intentions et espère que cette question sera prise en considération de la manière la plus pertinente possible dans ce projet qui est essentiel.

Par ailleurs, vous avez raison, la gestion des travaux sera essentielle pour la qualité de vie des quartiers avoisinants et la mobilité de toute la Région bruxelloise. En effet, tram ou pas, si la ligne 95 doit être rénovée en profondeur, c'est toute l'avenue de la Couronne qui est concernée. Or cette avenue est un axe crucial pour la gestion de la mobilité en Région bruxelloise, que nous évoquions avec la question précédente posée par madame d'Ursel. Les riverains de cet axe, aujourd'hui, vivent un enfer à cause de la pollution de l'air et de la pollution sonore. Cette transformation est donc très importante pour ces habitants.

- *L'incident est clos.*

*We breiden de teams uit, want ik deel uw ongeduld.*

*Lijn 95 heeft prioriteit, want het huidige bustraject is niet erg aangenaam. Hetzelfde geldt voor lijn 71. De werken op lijn 95 zullen ook gevolgen voor de mobiliteit hebben.*

**De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans). - *U zegt dat de regering in 2023 een beslissing moet nemen. Ik zal er over zes maanden op terugkomen. Ik hoop dat u het aantal overstappen zo doeltreffend mogelijk vastlegt.*

*Tram of geen tram, niet alleen lijn 95 moet een make-over krijgen, maar de hele Kroonlaan en dat is een belangrijke verbindingsweg. De omwonenden kreunen momenteel onder de lucht- en geluidsvervuiling.*

- *Het incident is gesloten.*

1221 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1221 **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,**

1221 **concernant la collecte et le traitement des données issues des comptages de cyclistes et des cyclistes gravement blessés.**

1223 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- La qualité de la collecte, du traitement et de l'interprétation des données est centrale pour toute organisation. Lors d'une question posée le 5 juillet 2022 à propos de l'étude du CHU Saint-Pierre sur les accidents de trottinettes à Bruxelles, ma collègue Joëlle Maison s'interrogeait sur la fiabilité des chiffres officiels des accidents à trottinette ainsi que sur l'affinage de la collecte de données. En réponse, vous aviez indiqué que les bases de données des hôpitaux sont plus complètes que celles de la police.

Récemment, l'Institut Vias publiait une étude intitulée « Les blessés de la route hospitalisés. Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020 ». Cette étude souligne qu'il n'existe actuellement pas en Belgique de couplage entre les données policières et les données hospitalières.

Or, selon l'Institut Vias, ce couplage fournit l'ensemble le plus complet d'informations sur les blessures dues aux accidents de la route et est considéré comme la méthode préférée pour la collecte de données.

L'étude de l'Institut Vias dénonce une sous-estimation du nombre réel de cyclistes grièvement blessés : « la sécurité routière ne s'est pas améliorée autant que ce qui avait été évalué sur la base des données policières. Le nombre de blessés hospitalisés a diminué de 21 % entre 2005 et 2019, alors que le nombre de personnes gravement blessées a baissé de 44 % dans les données policières ». L'étude révèle également que ce sont surtout les cyclistes, les usagers les plus jeunes (âgés de zéro à dix-sept ans) et les seniors de plus de 65 ans qui semblent être sous-représentés dans les données policières. Le nombre de cyclistes gravement blessés selon les données policières doit être multiplié par sept pour concorder avec le nombre de cyclistes hospitalisés.

L'étude indique que plus de quatre blessés graves sur dix sont des cyclistes. « En 2019, ils représentaient 43 % des blessés graves ; en 2005, cette proportion n'était que de 27 %. Ce sont surtout les plus jeunes et les plus âgés qui sont souvent gravement blessés en tant que cyclistes. »

En outre, l'étude précise la localisation des blessures. Pour 40 % des blessés graves, celles-ci se situent à la tête.

On lit régulièrement dans la presse que le nombre de cyclistes bruxellois a augmenté de 25 % entre janvier 2021 et janvier 2022 ou qu'il connaît une croissance annuelle de 11 % depuis 2010.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende het verzamelen en verwerken van gegevens die verkregen werden uit de tellingen van fietsers en ernstig gewonde fietsers.**

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Elke organisatie heeft baat bij goede gegevensverwerking. Eerder maakte mevrouw Maison zich zorgen over de betrouwbaarheid van de officiële cijfers over ongevallen met steps en over hoe de gegevens verzameld worden. U legde haar uit dat ziekenhuizen over vollediger gegevensbanken beschikken dan de politie.*

*Dat wordt bevestigd in het rapport "Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers. Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020" van het Vias Institute. Volgens het instituut liggen de politiecijfers over zwaargewonde fietsers zeven keer lager dan het werkelijke aantal. Het instituut betreurt dan ook dat ziekenhuizen en de politie hun gegevens niet aan elkaar koppelen, aangezien dat het meest volledige overzicht van verwondingen door ongevallen zou opleveren.*

*Volgens het rapport was in 2019 43% van de zwaargewonden fietser, terwijl hun aandeel in 2005 slechts 27% bedroeg. Vooral jongeren en ouderen raken zwaargewond met de fiets. Bovendien blijkt uit de studie dat 40% van de ernstige verwondingen zich aan het hoofd voordoet.*

*De pers bericht vaak over het groeiende aantal fietsers in Brussel. In september 2021 mocht u in Lissabon zelfs een prijs in ontvangst nemen voor uw aandeel in de ongeziene stijging van 60%.*

*In Brussel gebeuren de handmatige tellingen sinds 1998 door Pro Velo. In 2021 is de methode gewijzigd. Bovendien telt Brussel zeventien automatische telpalen. Uit beide soorten metingen blijkt dat het aantal fietsers is gestegen. Wel geldt er een foutenmarge, aangezien de telpalen fietsen en steps niet uit elkaar kunnen houden. Bovendien blijkt uit onderzoek uit Nantes dat telgegevens soms vertekend kunnen raken door defecte toestellen.*

*Het is belangrijk dat het aantal fietsers juist wordt ingeschat. Het kan best dat er meer ongevallen voorkomen door veranderende mobiliteitsgewoontes, maar de stijging moet kleiner blijven dan de groei van het aantal fietsers en stepgebruikers. U verklaarde eerder dat het feitelijke risico daalt. Daar moet zekerheid over bestaan.*

*Wat is uw reactie op het rapport van het Vias Institute? Zult u de meetmethode herzien zodat de resultaten beter aansluiten bij de werkelijkheid? Zullen ziekenhuis- en politiegegevens vergeleken*

En septembre 2021, vous avez reçu à Lisbonne un prix récompensant votre action ayant mené à l'augmentation exceptionnelle de plus de 60 % du nombre d'adeptes de la petite reine dans la capitale.

À Bruxelles, les comptages manuels incombent à Pro Velo depuis 1998. La méthodologie a été revue en 2021. Il existe en outre dix-sept bornes de comptage automatique. Les relevés manuels et automatiques révèlent une augmentation du nombre de passages. Il convient toutefois de soulever la question de la marge d'erreur, étant donné que nos bornes de comptage ne semblent pas être en mesure de différencier les vélos des trottinettes.

À Nantes, une étude a été menée concernant la fiabilité des données de comptage de vélos sur certaines pistes cyclables. Cette étude relève des dysfonctionnements ponctuels des compteurs faussant les données, ainsi que des données manquantes ou anormalement basses ou hautes. Ces erreurs créent des biais statistiques à la hausse ou à la baisse lors du calcul des moyennes.

Or, il est important de s'assurer que le nombre de cyclistes n'est ni sous-évalué ni surévalué. Nous pouvons comprendre l'argument selon lequel il y a plus d'accidents parce que les habitudes de mobilité évoluent, mais cette augmentation ne peut pas suivre la courbe de croissance des cyclistes et trottinettes. Il faut donc s'assurer que le risque réel est bien en diminution comme vous le déclariez il y a quelques mois en commission.

Madame la Ministre, comment réagissez-vous à cette étude de l'Institut Vias ? La méthodologie de collecte des données relatives aux accidents dans notre Région, mais également dans les deux autres Régions et au niveau fédéral, va-t-elle être revue pour que nous disposions de chiffres correspondant davantage à la réalité parfois plus dramatique du terrain ? Le couplage des données policières et hospitalières est-il prévu ?

Les chiffres précédents d'accidentologie (2005-2022) sont-ils actuellement revus à la lumière des données hospitalières ? Quand seront-ils disponibles ?

À Bruxelles, des algorithmes permettant la détection d'anomalies, l'analyse de tendances et la prédiction, sont-ils utilisés pour améliorer la fiabilité et l'analyse des données brutes de comptage ? En d'autres termes, la progression annoncée régulièrement du nombre de cyclistes à Bruxelles devrait-elle, le cas échéant, être revue à la hausse ou à la baisse ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les conclusions de l'étude sont bien évidemment interpellantes. Malgré toutes les mesures entreprises, les chiffres de cette année en matière de sécurité routière sont mauvais. Il faut continuer à travailler, en gardant en point de mire la vision « All for zero ».

Ces conclusions mettent également en lumière le sous-enregistrement non uniforme des modes de déplacement et âges des victimes. Même les chiffres formels ne sont pas

*worden? Zult u de verkeersongevallencijfers opnieuw analyseren door het spectrum van de ziekenhuisgegevens?*

*Worden er in Brussel algoritmes gebruikt om anomalieën in de meetgegevens op te sporen en tendensen vast te stellen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De vaststellingen in het rapport baren me zorgen. Ondanks alle maatregelen zijn de verkeersveiligheidscijfers slecht dit jaar. We moeten blijven streven naar "All for zero".*

*Uit het rapport blijkt voorts dat de verplaatsingswijze en de leeftijd van de slachtoffers niet altijd op uniforme wijze worden vermeld bij de registratie van ongevallen en dat zelfs de officiële politiecijfers niet representatief zijn. Zo staat 75% van*

1225



représentatifs de la réalité du terrain bruxellois. Il faut préciser que cette collecte de données est gérée par les zones de police, et non par la Région, et doit évoluer en parallèle dans toutes les Régions du pays.

Le couplage des données est souhaitable, mais il faut également vérifier que les données reprises dans la base de données des hôpitaux comprennent des informations sur la géolocalisation, sur l'opposant impliqué ou sur le risque de doublon ou de dédoublement d'accidents. Le couplage semble complexe. Il apparaît en effet que 75 % des accidents relevés dans la base de données des hôpitaux n'apparaissent pas dans la base de données de la police.

Comme le rapport le suggère, la comparaison entre les données hospitalières et les données policières est une première étape vers une analyse plus approfondie des différences entre les deux sources de données et de leurs causes. La proposition de couplage de ces données ou toute autre proposition sera examinée dans le cadre du groupe de travail relatif aux statistiques, comprenant des représentants des trois administrations régionales, du SPF Mobilité, de la police, de Statbel et de l'Institut Vias.

Concernant la fiabilité et l'analyse des données brutes de comptage dans le cadre de la centralisation des données régionales sur le data hub, le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise et Bruxelles Mobilité sont en train de travailler sur la qualité des données de comptage des vélos et des voitures.

Les données sont agrégées tous les quarts d'heure. Lorsqu'il n'y a pas de données sur une ou deux périodes de quinze minutes, les données sont extrapolées à l'heure, au niveau du volume et de la vitesse. Lors de l'ajout d'un nouveau poste de comptage ou l'absence de données pendant 24 heures, une alerte est envoyée via courriel vers un opérateur et vers le Brussels Mobility Center.

Par ailleurs, la société qui installe et entretient les Totems de comptage doit indiquer à Bruxelles Mobilité toutes les opérations techniques réalisées sur les compteurs automatiques susceptibles de modifier, donc d'améliorer, la qualité des données. Lorsque de telles opérations sont réalisées, les données des périodes problématiques sont supprimées du jeu de données.

Dans le cadre de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, Pro Velo effectue des comptages manuels de vérification pour le compte de Bruxelles Mobilité. Tout problème de qualité des données est ensuite communiqué au fonctionnaire dirigeant de Bruxelles Mobilité, responsable des Totems de comptage sur les pistes cyclables.

Le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise est également en train de développer un système d'alerte qui permettra de détecter automatiquement les compteurs et périodes présentant des changements de volume trop importants par rapport à l'ensemble des autres points de comptage.

*de ongevallen die ziekenhuizen hebben geregistreerd, niet in politiedatabanken.*

*Gegevens vergelijken is volgens het Vias Institute een eerste stap om te kunnen analyseren waarom politie- en ziekenhuisgegevens van elkaar verschillen. De werkgroep statistiek zal zich over de gegevensvergelijking of andere voorstellen buigen. In die groep zijn de drie gewesten, de FOD Mobiliteit, de politie, Statbel en het Vias Institute vertegenwoordigd.*

*Het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest en Brussel Mobiliteit maken werk van betere en betrouwbaardere auto- en fietstellingen.*

*De meetgegevens worden elk kwartier verzameld. Als er in die periode geen gegevens zijn, worden ze geëxtrapoléerd naar een uur. Als er een tellocatie wordt toegevoegd of er 24 uur geen gegevens worden doorgegeven, krijgen de operator en het Brussels Mobility Center een melding.*

*De installateur van de automatische telpalen moet Brussel Mobiliteit inlichten over alle technische ingrepen die de gegevens kunnen verbeteren. Na verbeteringsaanpassingen worden gegevens uit probleemperiodes geschrapt uit de dataset.*

*Als deel van het Brussels Fietsobservatorium voert Pro Velo handmatige tellingen uit. Elk probleem met de meetgegevens wordt overgemaakt aan Brussel Mobiliteit.*

*Het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest ontwikkelt een systeem dat opspoort welke tellers in welke periodes te grote wisselingen vertonen.*

*Zodra ze gecontroleerd zijn, zullen de gegevens via een nieuwe interface openbaar raadpleegbaar zijn.*

*Brussel Mobiliteit volgt de multimodale mobiliteit elke maand op. Het aantal getelde fietsers per dag wordt geanalyseerd op basis van mediaaantallen. Dankzij de medianen kan de evolutie structureler worden geanalyseerd en hebben uitzonderlijke situaties zoals stakingen bij het openbaar vervoer geen groot effect.*

*Elk jaar worden de meetgegevens van dezelfde telpalen met elkaar vergeleken. De evoluties kunnen getoetst worden aan de manuele tellingen van het Brussels Fietsobservatorium.*

Les données de comptage hébergées sur le data hub régional ayant fait l'objet d'un contrôle de qualité seront bientôt mises à disposition du public via une nouvelle interface de programmation d'application dédiée.

Bruxelles Mobilité a en outre mis en place un observatoire mensuel de la mobilité multimodale. Dans ce cadre, les analyses de l'évolution des volumes d'usagers par Totem vélo et par jour sont basées sur les flux médians par type de jour. L'utilisation des flux médians permet de lisser les évolutions et de mettre en évidence les évolutions structurelles des flux vélos par Totem vélo et par jour sans que des événements ponctuels tels que des grèves de transports en commun n'affectent trop les analyses.

Les évolutions sont systématiquement calculées en comparant les mêmes points de comptage d'une année à l'autre, pour un même mois de comptage. Les comptages manuels de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale permettent également de vérifier les tendances et évolutions.

1227 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Mesurer, c'est savoir. La qualité de la collecte des données est centrale. Nous ne pouvons pas nous satisfaire de données qui reflètent une image déformée de la réalité.

Il faut des données complètes et fiables pour mesurer l'ampleur des problèmes, mener des politiques et prendre les bonnes décisions. Je vous invite donc, Madame la Ministre, à veiller, au niveau bruxellois mais aussi en concertation avec les autres acteurs concernés, à ce que les données policières soient bien couplées aux données hospitalières, ainsi qu'à affiner les techniques de comptage des cyclistes afin d'améliorer la précision de ces chiffres en Région bruxelloise.

- *L'incident est clos.*

1231 **QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

1231 **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,**

1231 **concernant la sécurité des dépôts, des bus, du personnel et des voyageurs de la STIB et du personnel du Siamu suite à l'acquisition de bus électriques à l'horizon 2024.**

1231 **Mme la présidente.**- En l'absence de M. Jonathan de Patoul, sa question orale est lue par M. Marc Loewenstein.

1235 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- À partir de 2024, la STIB disposera d'une centaine de bus électriques. Ces bus, comme le rappelait un collègue de notre commission le 12 juillet dernier, ne sont pas sans risque. Nous avons toutes et tous le souvenir

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (*in het Frans*).- *De gegevens moeten betrouwbaar zijn om goed beleid te kunnen voeren. U moet ervoor zorgen dat de gegevens van de politie en de ziekenhuizen aan elkaar worden gekoppeld en de technieken om fietsen te tellen verbeteren.*

- *Het incident is gesloten.*

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

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

**betreffende de veiligheid van de stelplaatsen, de bussen, het personeel en de passagiers van de MIVB en het personeel van de DBDMH naar aanleiding van de aankoop van elektrische bussen tegen 2024.**

**Mevrouw de voorzitter.**- Bij afwezigheid van de heer Jonathan de Patoul wordt de mondelinge vraag voorgelezen door de heer Marc Loewenstein.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (*in het Frans*).- *Vanaf 2024 zal de MIVB een honderdtal elektrische bussen hebben. Die bussen zijn evenwel niet zonder risico.*

d'un départ d'incendie d'un bus électrique de la Régie autonome des transports parisiens.

Dans sa réponse à la question qui lui était posée, notre ministre de la Mobilité s'était montrée rassurante : les bus électriques (Bluebus) utilisés actuellement par la STIB peuvent rester en service, les chauffeurs de bus de la STIB reçoivent une formation HEV (pour « hybrid electric vehicle ») et des procédures d'évacuation du véhicule existent.

Cependant, un bus hybride thermique électrique a pris feu à Paris le 25 juillet dernier et des questions subsistent quant à la gestion d'un tel incendie en Région bruxelloise et à son suivi. En effet, si l'extinction d'un feu de véhicule hybride ou électrique soulève des questions lorsque celui-ci est une voiture, il semble que la question de la gestion d'un incendie d'un véhicule de gros gabarit (bus ou camion) reste entière et les réponses floues.

Quid si un bus électrique prend feu pendant sa recharge dans un dépôt de bus de la STIB ? Quid si un camion électrique prend feu dans un tunnel, qu'il soit autorisé ou non à y circuler ? Quel est l'état de préparation de nos pompiers et des services d'urgence pour intervenir sur ce type d'incendie ? Disposent-ils du matériel nécessaire pour intervenir ? Comment seront gérées les batteries après un incendie ? Quid du traitement des eaux polluées après une intervention ?

Si l'électrification progressive de la flotte de bus de la STIB est positive pour la qualité de vie des habitants et des navetteurs de notre Région, il convient également de s'assurer que nous sommes et serons prêts à faire face à des situations actuellement difficiles à maîtriser.

Une évaluation de la sécurité des entrepôts de bus de la STIB a-t-elle été réalisée ou mise à jour dernièrement ? Quel est le niveau de sécurité incendie de ces dépôts ?

Quelle est la politique de prévention des incendies de véhicules (à l'arrêt ou en circulation) ou de batteries électriques des bus électriques ou hybrides de la STIB ?

Quelles sont les solutions d'interventions actuellement étudiées pour éteindre les incendies de bus et de batteries de bus électriques ou hybrides de la STIB, mais aussi ceux de camions électriques ou hybrides ? Les équipes de pompiers bénéficient-elles de la formation et de l'entraînement nécessaires à ce type d'intervention ?

Qu'est-il prévu pour la prise en charge des véhicules et des batteries après une intervention (caisson d'immersion, traitement des eaux polluées, etc.) ?

Le groupe de travail relatif à la transition énergétique des véhicules, mis en place par le Centre fédéral de connaissances pour la sécurité civile du SPF Intérieur et chargé d'avancer au niveau fédéral sur la problématique des incendies de véhicules, travaille-t-il bien également à la question des incendies de véhicules de gros gabarit et de leurs batteries électriques ? Cette

*Op 25 juli is in Parijs een hybridebus in brand gevlogen. Dat roept vragen op over het beheer van een dergelijk incident in Brussel. Wat als een elektrische bus vuur vat terwijl hij wordt opgeladen in een remise? Wat als een elektrische vrachtwagen in brand raakt in een tunnel? Hoe goed zijn de brandweer en hulpdiensten voorbereid op zulke branden? Hebben ze het nodige materiaal om in te grijpen? Hoe worden de batterijen beheerd na een brand? Hoe wordt het vervuild water behandeld?*

*Is er onlangs een veiligheidsbeoordeling van de busremises uitgevoerd?*

*Wat is het brandpreventiebeleid voor stilstaande of rijdende bussen en voor de batterijen van elektrische en hybridebussen?*

*Welke oplossingen worden momenteel bestudeerd om voertuigen en batterijbranden te blussen? Hebben de brandweerkorpsen de nodige opleiding gekregen?*

*Wat gebeurt er met de voertuigen en batterijen na een interventie?*

*Bestudeert de federale werkgroep Energietransitie ook de problematiek van branden in grote elektrische voertuigen en batterijbranden? Zal de kwestie worden behandeld op de volgende vergadering van de werkgroep?*

question sera-t-elle abordée lors de la prochaine réunion du groupe de travail, prévue pour cet automne ?

Ces questions concernent également le secrétaire d'État Smet, mais je suppose qu'une concertation a eu lieu entre vos cabinets pour élaborer une réponse complète.

<sup>1237</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En collaboration avec les pompiers, la STIB a évalué la sécurité de ses dépôts avant la réception de ses bus électriques. À la suite de cette analyse, différentes mesures ont été prises afin de renforcer la sécurité des installations.

En ce qui concerne les véhicules, le risque d'incendie d'un bus électrique est considéré par les experts comme identique à celui d'un bus diesel. Tous les bus de la STIB sont homologués et répondent dès lors aux normes et niveaux de sécurité actuels. C'est évidemment indispensable pour qu'ils soient autorisés à circuler sur la voie publique. Les bus sont régulièrement inspectés lors de leur passage au contrôle technique, qui a lieu deux fois par an. La maintenance des éléments de haute tension des bus, y compris la batterie de stockage, est assurée par le constructeur. Ce sera également le cas pour les bus qui rejoindront la flotte de la STIB en 2024. Par ailleurs, la STIB assure une veille technologique par rapport aux évolutions, notamment des batteries, ce qui lui permet de rester informée des nouveautés et de suivre les actualités liées aux véhicules électriques.

Dans les dépôts, les bus électriques sont tous stationnés à l'air libre, en extérieur, à des emplacements bien définis. C'est également le cas lors de la phase la plus délicate de la charge. C'est d'ailleurs pour cette raison que les bus ne sont jamais mis en charge lorsqu'ils sont remisés dans le garage pour entretien.

Certains dépôts devront être construits ou modifiés pour accueillir les nouveaux bus qui seront livrés en 2024. Ces dépôts ont fait ou font encore l'objet d'analyses de sécurité, en collaboration avec les pompiers, afin de minimiser les risques d'incendie ou de propagation d'incendie. Une zone de quarantaine a ainsi été créée, afin d'y placer un bus qui présenterait un défaut de batterie, à la suite d'une collision, par exemple. Cette zone permet d'isoler un véhicule du reste de la flotte et des bâtiments, le temps de procéder à son contrôle approfondi. Cette zone pourrait aussi servir à isoler un bus qui aurait pris feu, par exemple.

Avec le soutien du service interne pour la prévention et la protection au travail (SIPPT) et conformément à ses missions, la STIB prévoit de poursuivre sa politique actuelle de prévention. Le SIPPT collabore régulièrement avec les pompiers de Bruxelles. Il s'agit ici d'un élément primordial de la politique de prévention de la STIB.

En ce qui concerne les solutions d'intervention, ce sont les pompiers qui sont habilités à éteindre des incendies et qui sont formés à cette fin. Afin de pouvoir intervenir en toute sécurité et avec les moyens adéquats, il est indispensable qu'ils

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB heeft samen met de brandweer de veiligheid van de remises geëvalueerd voordat ze de elektrische bussen in ontvangst nam. Dat resulteerde in een reeks veiligheidsmaatregelen.*

*Volgens deskundigen is het brandrisico van een elektrische bus gelijk aan dat van een dieselbus. Alle MIVB-bussen zijn gehomologeerd en voldoen aan de veiligheidsnormen. Ze worden bovendien twee keer per jaar technisch gekeurd. De hoogspanningselementen, inclusief de batterij, worden door de fabrikant onderhouden. Dat zal ook het geval zijn voor de bussen die in 2024 worden geleverd.*

*In de remises worden de elektrische bussen allemaal in de openlucht geparkeerd en opgeladen. Er wordt ook een quarantainezone ingesteld die kan worden gebruikt om een bus met een batterijfout, bijvoorbeeld na een aanrijding, of een in brand geraakte bus te isoleren.*

*De interne dienst voor preventie en bescherming op het werk van de MIVB werkt regelmatig samen met de Brusselse brandweer. Dat is een belangrijk onderdeel van het preventiebeleid van de MIVB.*

*Om veilig en efficiënt te kunnen ingrijpen, is het belangrijk dat de brandweer de energiebron van het voertuig kent. Daarom brengt de MIVB meerdere stickers op de bussen aan.*

*De MIVB organiseert ook bezoeken aan de remises, zodat de brandweer de bussen in aanwezigheid van de fabrikant kan bestuderen. Onlangs vond een dergelijk bezoek plaats voor de waterstofbussen en binnenkort is een nieuwe opleiding gepland voor elektrische en hybridebussen.*

*Bovendien hebben de fabrikanten een Emergency Response Guide opgesteld. Dat document bevat de noodzakelijke informatie waar bij een interventie rekening mee moet worden gehouden. De gids is naar de brandweer gestuurd en ligt ook in de voertuigen. De buschauffeurs moeten het document in noodsituaties bij zich dragen en indien nodig aan de hulpdiensten overhandigen.*

*De interne interventieploeg van de MIVB heeft de opdracht om bij een verzoek om bijstand de nodige informatie aan de brandweer te verstrekken over het type bus en de soorten bussen die in de buurt geparkeerd staan. Ze heeft ook de instructie om bij een batterijbrand onmiddellijk de hulpdiensten in te lichten en niet zelf in te grijpen.*

puissent identifier clairement la nature de la source d'énergie de propulsion des véhicules. Comme la flotte de bus de la STIB est constituée de bus diesel, électriques ou hybrides, les moyens à mettre en œuvre ne sont pas identiques.

La STIB a pris diverses mesures pour faciliter les interventions des pompiers, en se basant notamment sur la norme mondiale de sécurité pour les véhicules. Des autocollants spécifiques ont été apposés sur les bus, afin que les pompiers puissent déterminer avec certitude la nature de la source d'énergie, et ce, partout autour du véhicule.

La STIB organise aussi des visites des pompiers dans les dépôts pour leur permettre d'étudier les bus en détail en présence du constructeur. Une telle visite a eu lieu récemment pour le bus à hydrogène et une nouvelle formation est prévue prochainement pour les bus hybrides et électriques. Elle permettra de compléter les informations reçues par les pompiers lors de la présentation donnée par la STIB en juin 2021.

De plus, un guide des mesures d'urgence (Emergency Response Guide, ERG) a été rédigé par les constructeurs, conformément à l'obligation inscrite au cahier des charges lors de l'acquisition des nouveaux bus. Ce document reprend les éléments nécessaires - et bien souvent spécifiques à un type de véhicule - à prendre en considération lors d'une intervention. L'ERG a été transmis aux pompiers et est également présent dans les véhicules. Les chauffeurs ont pour instruction de se munir de ce document lors d'une situation d'urgence et de le remettre aux services de secours s'ils n'en disposent pas.

Les équipiers de première intervention internes à la STIB ont pour instruction de communiquer les informations nécessaires aux pompiers lors d'une demande d'intervention, à savoir de quel type de bus il s'agit et quels types de bus sont stationnés aux alentours. Ils ont également pour instruction, lors d'un départ de feu sur les batteries haute tension, de prévenir les services de secours directement et de ne pas intervenir.

Lors de la réception de nouveaux bus, les chauffeurs et techniciens qui doivent intervenir reçoivent une formation sur les véhicules et leur fonctionnement, mais aussi sur les alertes et dysfonctionnements possibles. Lors de leur formation, les chauffeurs apprennent également comment réagir face à une situation d'urgence.

*- 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 la lutte contre le stationnement dangereux ou gênant.**

*Bij de levering van nieuwe bussen krijgen de chauffeurs en technici een opleiding over de voertuigen en de werking ervan, alsook over mogelijke problemen. Tijdens die opleiding leren ze ook hoe ze moeten reageren in een noodsituatie.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende het bestrijden van gevaarlijk of hinderlijk parkeren.**

<sup>1243</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Qui n'a pas été confronté à un véhicule, stationné devant un garage, qui empêche son occupant d'y entrer ou d'en sortir, avec son lot de coups de klaxon et de nuisances pour les riverains ? Ou encore à un véhicule garé sur le trottoir, sur une piste cyclable ou un passage piéton ? Ces pratiques sont gênantes pour les uns et dangereuses pour les autres.

Seul un agent assermenté, qu'il soit policier ou agent constatateur communal, pourra sanctionner pareil comportement. Malheureusement, lorsque l'occupant d'un garage dont l'accès est bloqué par une voiture appelle la police, celle-ci n'intervient pas dans toutes les situations. Et, quand elle intervient, le temps qu'elle arrive sur place, le véhicule gênant est souvent parti. De telles situations suscitent la colère de certains qui subissent ces désagréments non sanctionnés.

Plusieurs villes élargissent les moyens d'action en permettant aux citoyens de photographier le véhicule en infraction et de le rapporter aux autorités, qui verbalisent ensuite, parfois avec une commission à la clé. Pareille pratique est, certes, interpellante à plusieurs égards et va trop loin, selon moi. Toutefois, elle peut nous inciter à sortir du cadre établi et à envisager les moyens d'améliorer certaines situations, notamment grâce aux nouvelles technologies qui ne nécessitent pas la présence physique d'un agent pour constater une infraction ou un problème en voirie. Fix My Street en est un bon exemple.

Ce sont les communes et les zones de police qui définissent les priorités et, faute de personnel suffisant, ce type de situation passe souvent au second plan.

Quoi qu'il en soit, il importe de rester mesuré en pareil cas : il faut sécuriser les usagers et lutter contre les stationnements dangereux, mais il ne faudrait pas non plus sanctionner la personne qui s'est arrêtée quelques secondes en double file ou devant un garage. Chaque situation doit être évaluée avant toute sanction. Ainsi, il n'est pas rare qu'une patrouille de police demande à un automobiliste stationné en double file de circuler ou de se garer correctement, et cela, sans qu'un procès-verbal lui soit dressé.

Une réflexion a-t-elle été menée sur la manière d'intervenir plus efficacement, notamment grâce aux nouvelles technologies, contre le stationnement sauvage et le stationnement gênant devant les entrées de garage, voire de sanctionner ces pratiques ?

Avez-vous pris contact avec le niveau fédéral pour faciliter la poursuite de ce type d'infractions ?

Des campagnes de sensibilisation sont-elles prévues pour limiter ces stationnements dangereux ou gênants ?

<sup>1245</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La lutte contre le stationnement sauvage bloquant un trottoir, une piste cyclable, une entrée ou un passage piéton doit être une priorité. Les traversées sont le maillon faible des réseaux piétons. Elles enregistrent à elles seules 46 piétons tués ou grièvement blessés

**De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- Wanneer voertuigen voor een garage, op het trottoir, een fietspad of een oversteekplaats worden geparkeerd, is dat niet alleen vervelend, maar vaak ook gevaarlijk.

Alleen een politieagent of een beëdigd gemeentebtenaar kan zulk gedrag bestraffen. Wanneer een bewoner de politie belt omdat de toegang tot zijn garage wordt geblokkeerd, grijpt de politie evenwel niet altijd in of is het voertuig al verdwenen voor de politie aankomt.

Sommige steden staan burgers toe foutgeparkeerde voertuigen te fotograferen en aan de autoriteiten te melden, die dan een boete uitschrijven. Die praktijk gaat mijns inziens te ver, maar we moeten zeker nadenken over een manier om de situatie te verbeteren. De nieuwe technologieën kunnen daarbij nuttig zijn. Denk maar aan Fix My Street.

Het is wel belangrijk om redelijk te blijven. Foutparkeren moet worden aangepakt, maar het heeft geen zin iedereen te bekeuren die enkele seconden voor een garage stilstaat of dubbelparkeert. Elke situatie moet worden beoordeeld voordat een sanctie wordt opgelegd.

Wordt er nagedacht hoe er efficiënter tegen foutparkeren kan worden opgetreden?

Hebt u contact opgenomen met de federale overheid om foutparkeren makkelijker te kunnen vervolgen?

Zijn er bewustmakingscampagnes gepland?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- De strijd tegen foutgeparkeerde voertuigen die een trottoir, fietspad, oversteekplaats of toegang tot een garage blokkeren, moet een

chaque année. Or la présence d'un obstacle à la visibilité joue un rôle dans 45 % des accidents de piétons qui utilisent des passages cloutés.

Des réflexions sont menées pour améliorer le contrôle du stationnement sauvage, mais aussi sur la proportionnalité des infractions, qui sont différentes pour le stationnement sauvage, d'une part, et pour le défaut de paiement d'un stationnement, d'autre part.

Nous cherchons également à éviter le stationnement illégal sur voirie régionale à proximité des traversées piétonnes par l'installation d'arceaux à vélos et de zones de dépôt, et cela, pour améliorer la visibilité des piétons.

Le stationnement sauvage relève de la compétence de la police ou des sanctions administratives communales. Toutefois, l'ordonnance relative au stationnement votée par le Parlement le 6 juillet 2022 permet qu'une commune qui recourt à parking.brussels pour le contrôle et la perception de son stationnement confie également à cette agence le contrôle des infractions relatives au stationnement pouvant donner lieu à une sanction administrative communale. Un projet pilote en ce sens est en cours de réflexion à Jette. Il sera évalué pour être étendu à d'autres communes.

S'agissant du stationnement gênant devant les garages, le Code de la route précise que le stationnement est uniquement autorisé aux véhicules dont la plaque d'immatriculation est reproduite sur la porte de garage individuelle. Par ailleurs, le chargement et le déchargement sont également autorisés devant les accès carrossables. Dans ce cas, le conducteur doit rester à proximité pour pouvoir déplacer son véhicule s'il est gênant. Dans certains cas, l'arrêt peut être interdit moyennant la signalisation d'interdiction d'arrêt et de stationnement, laquelle s'applique alors également à l'utilisateur du garage, qui ne peut plus stationner son véhicule personnel devant ce dernier.

En cas de stationnement non autorisé devant un accès carrossable, il importe que le véhicule puisse être dégagé rapidement. Le recours à la police est dès lors nécessaire pour une intervention rapide.

Une campagne sur la visibilité des piétons a été menée l'année passée, notamment axée sur les masques de visibilité que sont les véhicules stationnés ou en double file. Ce sujet de sensibilisation doit aussi faire l'objet de sanctions, parce que de tels comportements doivent être évités en ville.

<sup>1247</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Ces comportements constituent de réelles nuisances, qui peuvent générer des gênes, mais aussi de l'insécurité.

Il importe cependant de proportionner la sanction à l'infraction. Un contrôle et une verbalisation automatiques, sans discernement, seraient excessifs, même si l'infraction est réelle.

*prioriteit zijn. De belemmering van het zicht speelt een rol bij 45% van de ongevallen met voetgangers op zebrapaden.*

*Er wordt nagedacht over een betere controle op foutparkeren, maar ook over de evenredigheid van de sancties. Wij proberen voorts op gewestwegen foutparkeren in de buurt van oversteekplaatsen te voorkomen door parkeerplaatsen voor fietsen en steps aan te leggen.*

*Foutparkeren valt onder de bevoegdheid van de politie of de gemeentelijke administratieve sancties. De Parkeerordonnantie biedt de gemeenten die een beroep op parking.brussels doen voor de controle van het betalend parkeren echter de mogelijkheid om het agentschap ook te belasten met de controle van parkeerovertradingen die in aanmerking komen voor een gemeentelijke administratieve sanctie. Een proefproject wordt overwogen in Jette.*

*Het verkeersreglement bepaalt dat parkeren voor een garage alleen is toegestaan voor voertuigen waarvan de nummerplaat op de garagedeur is aangebracht. Laden en lossen is wel toegestaan, maar de bestuurder moet in de buurt blijven om het voertuig te kunnen verplaatsen. Om een foutgeparkeerd voertuig te laten verwijderen, moet de politie worden ingeschakeld.*

*Vorig jaar werd een campagne gevoerd over de zichtbaarheid van voetgangers en alles wat die kan belemmeren, zoals voertuigen die te dicht bij een zebrapad of dubbelgeparkeerd staan. Naast bewustmaking is evenwel ook bestraffing noodzakelijk.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Het is daarbij belangrijk dat de straf in verhouding tot het misdrijf staat. Een automatische bekeuring kan buitensporig zijn.*

*De politie moet vaak dringendere zaken afhandelen dan een auto die een garage blokkeert. Het duurt daarom soms lang voor ze ter plaatse is. We moeten dus nadenken over nieuwe systemen,*

Par ailleurs, la police est souvent mobilisée pour des interventions plus urgentes que le dépannage d'une voiture bloquant l'entrée d'un garage, de sorte qu'il faut parfois attendre longtemps avant son intervention, parfois même en vain. Ces situations sont compliquées, énervantes et frustrantes pour les personnes qui les subissent.

Il importe de réfléchir à de nouveaux systèmes, en s'inspirant des pratiques mises en place à l'étranger. L'utilisation des nouvelles technologies, par exemple, permettrait à un agent assermenté de verbaliser ou d'agir de manière plus concrète, en incitant ou sensibilisant davantage les usagers à adopter des comportements plus civiques.

- *L'incident est clos.*

1251 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1251 **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,**

1251 **concernant le coût pour l'économie bruxelloise de l'absence de mise en œuvre d'un service minimum garanti à la STIB.**

1253 **M. David Weytsman (MR).**- Le précédent gouvernement fédéral de Charles Michel a instauré un service minimum en cas de grève à la SNCB. Cette mesure, obtenue au terme d'un long combat et largement décriée par les partis de gauche, profite pourtant à tous les clients de la SNCB. Ni le Parti socialiste ni Ecolo, au sein du gouvernement fédéral, ne remettent en question ce service aujourd'hui. C'est grâce à cette mesure que les manifestants pourront rejoindre la capitale en train demain et que nous savons depuis hier qu'un train sur trois roulera vers Bruxelles.

Pour les clients de la STIB, en revanche, l'impact de la grève reste une inconnue. L'objectif de ce service minimum garanti serait de permettre à la STIB de s'organiser à temps et de prévenir ses clients, quelques jours à l'avance, des perturbations et des trajets alternatifs possibles. Les usagers auraient ainsi le temps de s'organiser et de se diriger vers d'autres types de transports publics ou privés, comme le covoiturage.

La STIB ne disposant pas de ce service minimum, il faut systématiquement attendre le matin même, entre 6h et 6h30, pour connaître l'offre disponible. Je viens de vérifier le compte Twitter de la STIB et je ne vois encore aucune information à ce sujet.

C'est un problème pour les Bruxelloises et les Bruxellois, en particulier pour les familles qui conduisent leurs enfants à l'école, mais aussi pour les étudiants et pour les travailleurs de nuit qui représentent 3 % des travailleurs à Bruxelles et qui ont besoin des transports en commun pour rentrer chez eux. Et c'est aussi un problème pour les dizaines de milliers de Bruxellois qui se rendent tôt au travail. À 7h du matin, il y a de la vie dans nos

*die gebaseerd zijn op goede praktijken uit het buitenland en op de nieuwe technologieën.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

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

**betreffende de kosten voor de Brusselse economie van het niet invoeren van een gegarandeerde minimumdienst bij de MIVB.**

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *De vorige federale regering heeft minimale dienstverlening bij stakingen ingevoerd bij de NMBS. Dankzij die maatregel weten we dat morgen een op de drie treinen naar Brussel zal rijden.*

*Wat de impact van de staking op het MIVB-net zal zijn, is evenwel nog niet bekend. Met een minimale dienstverlening zou de MIVB zich tijdig kunnen organiseren en haar klanten informeren over storingen en alternatieven. Omdat ze die echter niet heeft, moeten reizigers telkens wachten tot de ochtend van actiedagen om te achterhalen welke lijnen rijden.*

*Dat is een probleem voor Brusselaars die vroeg beginnen te werken of hun kinderen naar school moeten brengen, maar ook voor studenten en nachtwerkers. Minimale dienstverlening afwijzen getuigt van een gebrek aan respect en stimuleert mensen bovendien om de auto te nemen.*

*Hoeveel heeft het geniks van de regering tijdens de staking van 21 september de Brusselse economie gekost? Welke maatregelen hebt u genomen om reizigers tijdig te informeren over storingen op het net tijdens die staking? Een tweet is volkomen ondermaats.*

*In juni 2021 wees u minimale dienstverlening nog af, al beloofde u werk te maken van betere communicatie met de reiziger. Bent u intussen bereid om minimale dienstverlening te organiseren? Hoe hebt u de communicatie met de reizigers verbeterd?*

*Maakt u werk van de voorafgaande registratie van mensen die willen staken? Tijdens de staking van 29 maart 2021 was 25%*



usines, bureaux et grandes surfaces. Refuser l'instauration d'un service minimum garanti me semble être un manque de respect à l'égard de toutes ces personnes, et cela les incite de surcroît à prendre leur voiture.

Quel a été le coût de l'inaction du gouvernement régional pour l'économie bruxelloise, lors de la grève du 21 septembre 2022, qui a empêché toute une série d'acteurs de se déplacer ?

Quelles mesures avez-vous mises en œuvre pour que les usagers soient alertés à temps des perturbations provoquées par cette grève du 21 septembre ? Un message sur Twitter est tout à fait insuffisant.

Je me permets de lire une partie de votre réponse à ma question de juin 2021 à travers laquelle vous faisiez part de votre refus de mettre en place le service minimum garanti, tout en vous engageant néanmoins à « continuer à travailler avec la STIB pour l'amélioration de la communication aux usagers, ainsi que l'incitation à l'inscription préalable à un mouvement de grève. Il s'agit d'une approche beaucoup moins frontale et plus respectueuse du droit des travailleurs, pour un résultat au final plutôt équivalent. ».

Je plaide clairement pour un service minimum garanti et à ce moment-là, vous avez refusé. L'accepterez-vous aujourd'hui ? Je souhaite évaluer votre travail sur la base de vos engagements.

Quelles sont les améliorations apportées à la communication aux usagers ?

Existe-t-il une politique visant à mieux répertorier au préalable les personnes qui souhaitent faire grève ? Lors de la grève du 29 mars 2021, 25 % du personnel était inscrit. Quel pourcentage des grévistes du 21 septembre était-il inscrit ?

Je continue à plaider pour l'instauration d'un service minimum garanti le plus rapidement possible, sur la base du projet déposé et mis en œuvre en 2019 au sein de la SNCB. Le service minimum garanti me semble être la meilleure façon de concilier le droit de grève avec le respect des Bruxellois.

<sup>1257</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Évidemment, chaque grève a un impact important. Cependant, la STIB reçoit relativement peu de plaintes en cas de grève générale ou de manifestation nationale donnant lieu à des perturbations sur son réseau, non parce que ces actions ne posent pas de problèmes aux utilisateurs, mais probablement parce qu'elles ont une envergure nationale et connue de tous. La plupart des voyageurs sont bien conscients qu'il s'agit d'actions qui dépassent le cadre de la STIB.

Concernant la dernière journée d'action, le 21 septembre, la STIB a reçu 56 plaintes, dont 29 le jour même. Ces plaintes portaient principalement sur la pertinence d'aller manifester, sur l'absence d'information préalable sur les lignes qui circulent ou

*van het personeel ingeschreven. Hoeveel bedroeg dat percentage op 21 september?*

*Ik blijf pleiten voor minimale dienstverlening. Dat lijkt me de beste manier om stakingsrecht en respect voor de Brusselaar met elkaar te verzoenen.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Elke staking heeft natuurlijk grote gevolgen. Toch krijgt de MIVB weinig klachten als er een algemene staking of nationale manifestatie is die tot storingen op het net leidt.*

*Naar aanleiding van de recentste actiedag op 21 september ontving de MIVB 56 klachten, hoofdzakelijk over de pertinentie van de staking, de laattijdige informatie over de rijdende lijnen en de langere wachttijden. De MIVB kreeg ook 600 praktische vragen over alternatieve trajecten, frequenties en attesten. Dat dat er zo weinig zijn, toont aan dat de MIVB efficiënt communiceert.*

*Het is moeilijk om te achterhalen hoeveel gezinnen niet op hun bestemming zijn geraakt door de staking van 21 september. Omdat het een aangekondigde staking was, zijn veel gezinnen op*

non et, le jour même, sur les temps d'attente plus longs qu'à la normale.

La STIB a également reçu quelque 600 questions, principalement pratiques : demandes d'aide pour trouver un trajet alternatif, d'informations sur les fréquences ou d'attestation. Ces chiffres relativement faibles par rapport au nombre de voyageurs touchés témoignent de l'efficacité des canaux d'information de la STIB.

Le nombre de ménages qui n'ont pas atteint leur destination en raison de la grève du 21 septembre est difficile à déterminer. Comme la grève était annoncée, de nombreux ménages s'y sont pris à l'avance pour chercher des solutions alternatives. Le coût des grèves est tout aussi difficile à calculer, les chiffres et données nécessaires permettant ce calcul ne relevant pas de mes compétences en matière de mobilité.

Les jours de grève, la STIB dessert son réseau autant que possible avec les moyens dont elle dispose. Le gouvernement bruxellois estime toujours que cette approche respecte au mieux les droits des employés tout en veillant à ce que les lignes structurantes soient desservies.

La STIB met tout en œuvre pour informer au mieux ses voyageurs lorsqu'une grève est annoncée. Plusieurs jours à l'avance, l'information est diffusée à travers différents canaux d'information : site internet, application mobile, lettre d'information, écrans aux arrêts, médias sociaux, communiqués de presse, etc. Le jour même, les équipes sont mobilisées dès les premiers services afin d'informer les voyageurs de la situation sur le réseau. L'information est diffusée aux arrêts, via l'application mobile, sur le site internet de la STIB et sur ses réseaux sociaux. Elle est mise à jour régulièrement. Une présence physique est également mise en place en fonction du personnel présent. Les endroits où se croisent plusieurs lignes sont privilégiés. De plus, les équipes du service à la clientèle sont présentes dès 6 h du matin afin de répondre aux questions des voyageurs sur Facebook, Twitter et par téléphone. L'information est, par ailleurs, largement relayée par les médias.

Une semaine avant la journée d'action du 21 septembre, une communication interne rappelant la procédure à suivre avait été lancée pour inviter le personnel de la STIB souhaitant participer au mouvement à s'inscrire : 40 % des grévistes l'avaient fait. L'avis au personnel explique que cette inscription permet de mieux informer les voyageurs de l'état du réseau.

Dans la pratique, la STIB dispose de plusieurs scénarios qui lui permettent, lors d'un mouvement de grève, d'adapter son offre en fonction des forces en présence. Ces scénarios tiennent compte de la fréquentation des lignes et de la couverture spatiale de la Région bruxelloise. La même procédure sera utilisée demain. J'espère évidemment que l'impact de la grève sur les usagers sera réduit, mais l'événement étant d'ampleur nationale, la STIB en subira de fortes conséquences. Depuis plusieurs jours, les utilisateurs sont ainsi informés et invités à utiliser, si possible, d'autres moyens de transport ainsi qu'à s'informer en temps réel des lignes qui circulent en consultant les sites, les réseaux

*zoek gegaan naar een alternatief. De kosten van de staking zijn ook moeilijk te berekenen omdat de nodige gegevens niet onder mijn bevoegdheid Mobiliteit vallen.*

*Op stakingsdagen probeert de MIVB haar net zo goed mogelijk te exploiteren en minstens de grote lijnen te bedienen.*

*De MIVB stelt bovendien alles in het werk om reizigers zo goed mogelijk te informeren. Meerdere dagen voor een aangekondigde staking verspreidt ze informatie via haar website, app, nieuwsbrief, informatieborden aan haltes, sociale media, persberichten, enzovoort. Op de stakingsdag zelf zijn teams in de weer om reizigers over de toestand op het net te informeren. Ook de klantendienst staat vanaf 6u paraat om vragen van reizigers te beantwoorden via telefoon, Facebook en Twitter. Tot slot informeren de media uitgebreid over de toestand bij de MIVB.*

*Een week voor de staking van 21 september kregen de MIVB-medewerkers het verzoek om te laten weten of ze mee wilden staken. Veertig procent van de stakers is daarop ingegaan.*

*De MIVB beschikt over meerdere scenario's om haar aanbod bij te sturen tijdens stakingen. Die worden ook morgen gebruikt.*

sociaux, etc. Comme toujours, des lignes prioritaires circuleront en fonction du personnel présent. Les lignes seront ouvertes en fonction des présences.

1259 **M. David Weytsman (MR).**- Premièrement, je tiens à vous informer qu'une grande majorité des États européens reconnaissant le droit de grève comme un droit universel ont mis en place des dispositifs de réglementation similaires à ce que prévoit le gouvernement fédéral pour la SNCB. Cela permet de concilier le droit de grève avec le respect des personnes qui n'ont pas d'autres solutions de déplacement ou qui sont informées trop tardivement.

Deuxièmement, vous reconnaissez que de nombreuses plaintes et questions montrent à quel point les Bruxellois et les navetteurs venant travailler à Bruxelles sont désespérés. Ils ignorent, jusqu'à 6 heures du matin, si leur ligne de bus ou de tram roulera. Je ne comprends dès lors pas votre réponse. Ces usagers ne peuvent s'organiser, leur ligne de transport étant variablement affectée d'une grève à l'autre. Il est donc nécessaire de prévoir un service minimum garanti et de prévenir les voyageurs un, deux ou trois jours à l'avance.

1259 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'entends bien la nécessité d'informer les usagers des transports en commun. La STIB tient à informer le mieux possible ses voyageurs. Son organisation est comparable à celle des autres opérateurs de transport public. Elle tente notamment de faire en sorte que le personnel disponible organise les lignes prioritaires afin que, partout à Bruxelles, une offre soit assurée. Les employés disponibles peuvent se préinscrire pour permettre à la STIB d'estimer l'ampleur de la grève et d'informer les usagers. On s'attend par exemple à ce que la grève générale de demain ait un impact important sur le terrain.

1263 **M. David Weytsman (MR).**- Ce n'est pas du tout l'information qui est donnée. Je viens d'aller voir sur Twitter : on ne dit rien d'autre que « vous serez informés demain ». D'ailleurs, que l'impact soit important ou non, où est la nuance ?

Si le mécanisme que vous venez de détailler signifie « en fonction du nombre de grévistes, on définit un plan de l'offre », il n'est alors rien d'autre que le service minimum garanti. C'est ce que fait la SNCB : elle peut définir le type de service sur la base du personnel disponible, mais au moins informe-t-elle les voyageurs deux ou trois jours à l'avance. Vous, vous les informez le jour même à 6h30.

Vous estimez qu'une étude économique serait trop compliquée. Ce n'est pas du tout vrai : le gouvernement bruxellois a enfin accepté de quantifier le coût de l'immobilité et des embouteillages à Bruxelles. Une telle étude pourrait tout à fait être menée pour évaluer le coût de la non-mise en œuvre d'un service minimum efficace en Région bruxelloise. Dès lors, il est incompréhensible que la Région bruxelloise soit la dernière entité à ne pas encore avoir mis en œuvre un service minimum garanti utile et efficace pour ses habitants.

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *De overgrote meerderheid van de Europese landen erkent het stakingsrecht, maar heeft tegelijkertijd maatregelen getroffen zoals de federale regering bij de NMBS.*

*De talloze vragen tonen aan hoe ontreederd Brusselaars en pendelaars zijn. Tot 6 uur 's ochtends weten ze niet of hun bus of tram rijdt en daardoor kunnen ze niet anticiperen. Daarom is minimale dienstverlening een must. Mensen moeten van tevoren accurate informatie krijgen.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik begrijp de noodzaak om reizigers te informeren. De MIVB doet dat zo goed als ze kan. Ze zet het beschikbare personeel in op prioritaire lijnen. Het personeel dat beschikbaar is, kan dat op voorhand laten weten, zodat de MIVB kan inschatten hoe ruim de staking wordt gevolgd en reizigers kan informeren. We verwachten bijvoorbeeld dat de algemene staking van morgen grote gevolgen zal hebben.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Dat is niet de informatie die reizigers krijgen. Op Twitter staat enkel dat de informatie morgen volgt.*

*U zegt dat het aanbod zal worden bepaald op basis van het aantal beschikbare personeelsleden. Dat komt dus neer op een minimale dienstverlening, zoals bij de NMBS. U informeert de reizigers echter pas op de stakingsdag om 6.30 uur.*

*U vindt een economisch onderzoek te ingewikkeld, maar dat houdt geen steek. De Brusselse regering heeft eindelijk ingestemd met de berekening van de kostprijs van de files in Brussel. Een soortgelijk onderzoek zou kunnen worden gevoerd om te berekenen wat het ontbreken van een minimale dienstverlening kost. Het is onbegrijpelijk dat die er nog altijd niet is in Brussel.*

1263 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme je l'ai déjà dit, la STIB réalise une estimation, à défaut de connaître à l'avance le nombre exact de grévistes. J'ai pris les transports en commun ce matin, et les panneaux annonçaient que des impacts sérieux étaient attendus demain sur le réseau.

Quant à l'information sur les lignes qui circulent, elle est adaptée au fur et à mesure. Certaines lignes sont prioritairement mises en œuvre. Vous les connaissez, ce sont toujours les mêmes. Plus il y a de personnel en grève, moins il y a de lignes en circulation. Les informations sont disponibles en temps réel dès le matin.

Une grève nationale a évidemment une incidence - notamment économique - sur les transports en commun, mais il s'agit d'un droit, et il importe d'organiser au mieux les transports en commun et d'assurer l'information du public ces jours-là : c'est exactement ce que fait la STIB.

1263 **M. David Weytsman (MR).**- Aujourd'hui, on sait qu'un train sur trois roulera vers Bruxelles, et les horaires sont connus parce que la SNCB nous a informés.

En ce qui concerne la STIB, je m'inscris complètement en faux par rapport à ce que vous venez de dire. Je lis le tweet de la STIB : « Rappel : demain 9 novembre, grève nationale - fortes perturbations attendues. Nous prévoyons des perturbations sur le réseau de la STIB en raison d'une grève nationale. Si possible, prévoyez une alternative. Nous vous tiendrons informés en temps réel dès 6 heures. » C'est tout le contraire de ce que vous venez de dire : les clients de la STIB ne sont pas informés. Ils le seront demain à 6 heures.

- *L'incident est clos.*

1271 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1271 **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,**

1271 **concernant l'amélioration des fréquences sur certaines lignes du réseau STIB.**

1273 **M. David Weytsman (MR).**- La STIB a publié un communiqué pour préciser les améliorations apportées à son réseau à dater du lundi 29 août 2022.

Est ainsi annoncé un renforcement des fréquences et des capacités sur les lignes de bus 20, 60, 71 et 79, la ligne 46 étant dotée de bus supplémentaires. Pour le métro, l'offre en heures creuses est légèrement améliorée.

Toute avancée pour mieux répondre aux attentes des usagers est certes louable, mais ces améliorations concernent uniquement le réseau des bus et du métro. Aucune modification des fréquences

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Zoals ik zei, maakt de MIVB een schatting van het aantal stakers. Vanochtend stond op de informatieborden dat er morgen grote storingen op het net te verwachten zijn.*

*De informatie wordt voortdurend aangepast. Sommige lijnen krijgen voorrang. Hoe meer personeel staakt, hoe minder verkeer. Vanaf 's ochtends is er realtime-informatie beschikbaar.*

*Een nationale staking heeft vanzelfsprekend gevolgen, maar staken is een recht. De MIVB organiseert en informeert op stakingsdagen naar beste vermogen.*

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *We weten vandaag al dat morgen een op de drie treinen naar Brussel rijdt en we weten hoe laat ze rijden omdat de NMBS daarover informeert.*

*De MIVB-reizigers daarentegen worden niet geïnformeerd. Ze moeten tot 6 uur 's ochtends wachten op meer informatie.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

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

**betreffende de verbetering van de frequentie op sommige lijnen van het MIVB-net.**

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Onlangs maakte de MIVB de verbeteringen bekend die ze vanaf 29 augustus 2022 zou invoeren. Die betreffen echter alleen het bus- en metronetwerk en niet het tramnetwerk.*

*Hoe verklaart u dat verschil? Beschikt de MIVB misschien niet over voldoende voertuigen om het tramnetwerk te verbeteren? Is dat te wijten aan de vertraging die de levering van de negentig nieuwe trams heeft opgelopen?*

ni augmentation de la capacité n'est annoncée pour le réseau des trams.

Comment expliquez-vous cette différence ?

Le réseau des trams ne doit-il pas être perfectionné à l'instar des autres types de matériel ?

Faut-il en déduire que la STIB ne dispose pas du nombre nécessaire de véhicules pour améliorer les prestations sur ce réseau ?

L'absence de modification du réseau de trams s'expliquerait-elle par le long délai observé pour la mise en service des 90 nouveaux trams annoncée de longue date et qui semble cumuler les retards ?

<sup>1275</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'offre doit en effet être améliorée, que ce soit par de meilleures fréquences, des véhicules de plus grande capacité ou de nouvelles lignes de tram. Nous travaillons sur ces trois axes. Le parc actuel de la STIB étant exploité au maximum des possibilités, cela ne pourra se faire que lorsqu'il aura été agrandi. Au contraire de ce que prétend, par exemple le président du MR, les dernières décennies et les dernières années ont vu des améliorations du réseau, avec de nouvelles lignes de tram, de bus et même - en chantier - de métro.

La livraison des trams de nouvelle génération a pris du retard chez le fournisseur, notamment en raison la crise sanitaire qui a affecté le fonctionnement des industries, par exemple pour leur approvisionnement en pièces.

S'il n'y a actuellement pas de tram de nouvelle génération en exploitation commerciale sur le réseau, les essais prévus dans le contrat ont bien débuté à la fin de 2021 avec plusieurs véhicules. Ils sont destinés à démontrer que ces nouveaux modèles sont bien conformes aux dispositions techniques du contrat et à corriger au mieux leurs éventuelles maladies de jeunesse avant leur mise en service, actuellement en phase de préparation.

Est notamment concernée la nouvelle ligne de tram vers Neder-Over-Heembeek, réalisée à une vitesse étonnante - même s'il y a toujours des ralentissements - en une seule législature. Elle sera opérationnelle en 2024. La ligne 9, mise en œuvre sous la précédente législature, est prolongée. D'autres s'y ajouteront.

Nous avons aussi augmenté les fréquences sur les lignes existantes, ce qui améliore le confort des voyageurs. Nous espérons continuer à ce rythme.

<sup>1277</sup> **M. David Weytsman (MR).**- Ce que vous dites n'est pas exact. Selon moi, une offre exemplaire repose sur trois paramètres : la fréquence, la vitesse commerciale et le nombre de kilomètres, d'axes et de quartiers couverts afin de désenclaver certains quartiers. Je reconnais que ces dix ou quinze dernières années, des efforts ont été accomplis concernant la fréquence, mais encore faut-il qu'il y ait des lignes !

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het klopt dat ook het tramaanbod van de MIVB voor verbetering vatbaar is. Daarvoor heeft de MIVB nieuwe tramstellen nodig en daar maken we werk van.*

*De levering van de trams van de nieuwe generatie heeft echter vertraging opgelopen bij de leverancier, onder meer door de gezondheidscrisis. De tests met zulke trams zijn evenwel op de geplande datum, eind 2021, van start gegaan. Die tests dienen om na te gaan of de nieuwe toestellen overeenkomen met de technische voorwaarden van het contract en om eventuele kinderziekten te corrigeren voordat ze in gebruik genomen worden.*

*We willen de nieuwe trams onder meer inzetten op de nieuwe tramlijn naar Neder-Over-Heembeek, die al in 2024 operationeel zal zijn. Tijdens deze regeerperiode werd ook tramlijn 9 verlengd en er staan nog meer nieuwe tramlijnen op stapel. Tot slot hebben we de frequentie op de andere lijnen verhoogd.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Een goed openbaarvervoeraanbod berust op drie pijlers: frequentie, reissnelheid en een goede geografische spreiding. Het afgelopen decennium is de frequentie erop vooruitgegaan, maar de reissnelheid is geen seconde verbeterd.*

*Uit een studie die liep tussen 2009 en 2020 blijkt bovendien dat de geografische dekking nauwelijks werd uitgebreid. U bent niet*

S'agissant de la vitesse commerciale, le constat est catastrophique. Il n'y a aucune amélioration, au contraire : la vitesse commerciale n'a pas augmenté au cours des dix ou quinze dernières années.

Concernant le nombre de lignes et d'axes, je crois que vous faites référence à Georges-Louis Bouchez. Le président du MR a cité une étude réalisée entre 2009 et 2020 qui démontre qu'en matière de nouvelles lignes créées et de kilomètres supplémentaires parcourus, nous ne comptons aucun kilomètre de ligne de métro, un kilomètre en moins de lignes de bus et seulement quatorze kilomètres supplémentaires de lignes de tram. Ces chiffres sont objectifs et d'ailleurs repris dans le rapport de la STIB.

Que cela vous déplaît est une chose et je veux bien entendre que vous n'êtes pas responsable de ce passif, mais c'est une réalité : aujourd'hui, dans certains quartiers, il reste très compliqué d'opter pour une solution de substitution à la voiture. Certains quartiers sont complètement enclavés ! Pardon de le répéter, mais lorsque vingt minutes de voiture suffisent à parcourir une distance qui nécessite plus d'une heure en transports en commun, on comprend pourquoi une partie des Bruxellois ne disposent toujours pas de solution de rechange à la voiture qui soit crédible. C'est à juste titre que le président du MR l'a rappelé.

<sup>1279</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- M. Bouchez a déclaré sur le plateau de l'émission Terzake de la VRT qu'aucun kilomètre de ligne de métro, de tram ou de bus n'a été ajouté à l'offre de la STIB ces quinze dernières années. Ce genre de déclaration est faux et m'agace. Certes, l'offre de transports en commun à Bruxelles doit encore être améliorée mais le plan bus a augmenté l'offre de bus de 30 %, et des nouvelles lignes de tram ont été créées. Sous cette législature, nous avons prolongé la ligne 9 du tram. La ligne de tram vers Neder-Over-Heembeek est en cours de réalisation. Nous sommes en train de déployer plusieurs nouvelles lignes, dont une nouvelle ligne de métro.

Des investissements considérables sont réalisés dans les rues, ainsi que sur la vitesse commerciale. La nouvelle ligne 9 du tram est entièrement en site propre et dotée du dispositif de télécommande des feux de circulation, qui les fait passer au vert à l'approche du tram. Cette ligne est rapide et efficace.

Les trams et les bus ne sont pas bloqués par d'autres trams ou bus mais souvent par des voitures. C'est la raison pour laquelle nous adaptons certains carrefours, notamment, avec le programme Avanti.

Il reste du travail, c'est vrai mais on ne peut pas nier le fait que nous nous y attelons.

<sup>1279</sup> **M. David Weytsman (MR).**- J'évite d'évoquer des personnes qui ne sont pas présentes et de leur faire tenir certains propos.

Selon les chiffres de l'étude, repris dans le rapport de la STIB, la longueur totale d'axes de tram atteignait 133,4 kilomètres à Bruxelles en 2009, et 147,1 kilomètres en 2020. La longueur

*verantwoordelijk voor het verleden, maar dat neemt niet weg dat er nog steeds wijken zijn die niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Voor mensen die daar wonen, is het niet gemakkelijk om hun wagen te laten staan.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In Terzake beweerde MR-voorzitter Georges-Louis Bouchez dat het MIVB-aanbod de afgelopen vijftien jaar met nul kilometer werd uitgebreid, maar dat klopt niet.*

*Het aanbod kan natuurlijk altijd nog beter, maar er werd tijdens deze regeerperiode al heel wat werk verricht en er zijn nog talrijke projecten aan de gang. We hebben ook aanzienlijk geïnvesteerd in aanpassingen om de reissnelheid te verhogen. Zo rijdt de nieuwe tramlijn 9 volledig in eigen bedding. Ze is ook uitgerust met een afstandsbediening voor de verkeerslichten.*

*Trams en bussen worden enkel nog gehinderd door auto's. Daarom passen we sommige kruispunten aan, onder meer in het kader van het Avantiprogramma.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *De heer Bouchez nam exact de cijfers over uit de studie die tussen 2009 en 2020 werd verricht. De MIVB nam die cijfers zelf ook over. Wat hij zei, klopte dus wel degelijk.*

*- Het incident is gesloten.*

totale d'axes d'autobus, Noctis exclu, atteignait 365,5 kilomètres en 2009, contre 364,4 kilomètres en 2020.

Plusieurs paramètres entrent en jeu, dont la fréquence et l'offre, mais également la longueur du réseau. Les propos du président du MR sont donc tout à fait corrects et correspondent à la réalité.

- *L'incident est clos.*

1285 **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**

1285 **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,**

1285 **concernant l'état des trottoirs régionaux.**

1285 **Mme la présidente.-** En l'absence de M. Sevket Temiz, sa question orale est lue par M. Martin Casier.

1289 **M. Martin Casier (PS).-** Le plan Good Move nous rappelle l'importance de concilier besoins de mobilité et qualité de vie pour les habitants. Le plan régional de développement durable garantit, dans son axe 2, un cadre de vie agréable, durable et attractif en contribuant au maintien de toutes les catégories de la population en ville et à l'attractivité urbaine.

Par ailleurs, le plan préventif d'entretien et de maintenance des infrastructures, des réseaux et des équipements met en exergue plusieurs axes, dont « assurer une gestion structurée et systématique de la maintenance et de l'entretien des voiries régionales (en ce compris les trottoirs et pistes cyclables) via un outil d'asset management ». Un alinéa est consacré au développement des outils smart city permettant d'améliorer la gestion des infrastructures, dont l'application Fix My Street, pour traiter les défauts éventuels.

Enfin, le plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public doit dresser l'inventaire, pour toutes les voiries communales et régionales, des non-conformités des trottoirs à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les piétons. Comme dans d'autres grandes villes européennes, l'idée d'un plan pluriannuel d'investissement dans les espaces publics avait été suggérée.

Dès lors, que ressort-il de l'inventaire du plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public ? Combien de chantiers de trottoirs régionaux non conformes sont-ils prévus pour ce dernier trimestre 2022 ? Combien ont-ils été réalisés en 2022 ?

Quel est l'outil d'asset management de Bruxelles Mobilité destiné à la gestion structurée et systématique des trottoirs régionaux ?

Quelles ont été les évolutions de l'outil Fix My Street au cours des dernières années ?

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ**  
**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

**betreffende de toestand van de stoepen in het gewest.**

**Mevrouw de voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Sevket Temiz wordt de mondelinge vraag voorgelezen door de heer Martin Casier.

**De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).-** *In het plan voor preventief onderhoud van infrastructuur staat dat de gewestwegen, met inbegrip van de voet- en fietspaden, op een gestructureerde en systematische manier moeten worden onderhouden en dat er slimme instrumenten moeten worden ontwikkeld om het beheer van de infrastructuur te verbeteren, zoals Fix My Street.*

*Daarnaast bepaalt het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte dat voor alle gemeentelijke en gewestwegen een inventaris moet worden opgemaakt van de voetpaden die niet conform zijn of niet toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.*

*Wat blijkt uit die inventaris? Hoeveel niet-conforme voetpaden werden dit jaar al aangepast of zullen in het laatste kwartaal van 2022 nog worden aangepast?*

*Welk instrument gebruikt Brussel Mobiliteit voor het gestructureerde en systematische beheer van de gewestwegen?*

*Welke veranderingen zijn er de voorbije jaren aangebracht in Fix My Street?*

*Welke budgetten zijn in het meerjareninvesteringsplan opgenomen voor de openbare ruimte in 2023? Hoeveel projecten zijn er al gepland?*

Quels sont les budgets inscrits dans le plan pluriannuel d'investissement pour les espaces publics en 2023 et quel est le nombre de chantiers déjà programmés ?

<sup>1291</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les chantiers de trottoirs régionaux non conformes prévus pour ce dernier trimestre 2022 sont les suivants : rue Gray, boulevard Bracops, rue Defacqz, avenue du Deuxième Régiment de lanciers, avenue des Casernes et avenue du Diamant.

Les chantiers de trottoirs régionaux non conformes déjà réalisés en 2022 sont les suivants : avenue de Tervueren, avenue Frans van Kalken, boulevard de la Plaine, rue Gray, boulevard Bracops, rue Defacqz, avenue du Deuxième Régiment de lanciers, avenue des Casernes, avenue du Diamant, boulevard de Smet de Naeyer et avenue Alfred Madoux.

Bruxelles Mobilité réalise une transition vers un outil complet de gestion de ses actifs (SAP Enterprise Asset Management). Le projet est dans sa phase de mise en place et de développement. À l'heure actuelle, nous utilisons d'autres outils permettant d'assurer le suivi de la rénovation des trottoirs, basés sur notre système d'information géographique.

J'en viens aux questions sur les budgets prévus par le plan pluriannuel d'investissement pour les espaces publics pour l'année 2023 et le nombre de chantiers déjà programmés. Parmi les chantiers déjà programmés en interne figurent cinq grands projets, dont l'exécution effective en 2023 dépendra naturellement de nombreux facteurs (circonstances exceptionnelles, validation budgétaire, etc.) : le rond-point Schuman en surface (études), le tronçon boulevard Baudouin-chaussée d'Anvers (piste cyclable de la Petite ceinture), la passerelle Feder (Saintelette), la Petite ceinture (entre l'avenue de la Toison d'or et le boulevard de Waterloo) et la Petite ceinture (Saintelette).

À cela s'ajoutent dix-neuf microprojets, c'est-à-dire des projets à petite échelle.

Les budgets de liquidation actuellement planifiés par Bruxelles Mobilité pour l'année 2023 pour les chantiers susmentionnés sont les suivants :

- rond-point Schuman : un peu plus de 167.000 euros ;
- boulevard Baudouin-chaussée d'Anvers : environ 1,185 million d'euros ;
- passerelle Saintelette : 33.000 euros ;
- Petite ceinture prise en charge par Beliris : budget total estimé à 16 millions d'euros ;
- Petite ceinture (Saintelette) : 2,2 millions d'euros sont déjà prévus pour ce chantier, qui s'étalera sur plusieurs années.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In het laatste kwartaal van 2022 zullen de volgende niet-conforme voetpaden worden aangepakt: Graystraat, Bracopslaan, Defacqzstraat, Tweede Lansiers Regimentlaan, Kazernenlaan en Diamantlaan.*

*Eerder dit jaar werden al de volgende projecten voltooid: Tervurenlaan, Frans van Kalkenlaan, Pleinlaan, de Smet de Naeyerlaan en Alfred Madouxlaan.*

*Brussel Mobiliteit werkt aan een beheerstool, maar die is nog niet klaar. Ondertussen volgen we de renovatie van de voetpaden op basis van het geografische informatiesysteem.*

*In 2023 zijn vijf grote projecten gepland: Schumanrotonde (167.000 euro), Kleine Ring tussen de Boudewijnlaan en de Antwerpssteenweg (1,185 miljoen euro), voetgangersbrug Saintelette (33.000 euro), Kleine Ring tussen de Guldenvlieslaan en de Waterloolaan (16 miljoen euro) en Kleine Ring aan Saintelette (2,2 miljoen euro).*

*Daarnaast zijn er negentien microprojecten, die worden gefinancierd via verschillende raamovereenkomsten. Het budget per microproject kan variëren van 10.000 tot 500.000 euro.*



Les chantiers des microprojets sont, quant à eux, financés à travers plusieurs contrats stocks (entretien trottoirs, entretien asphaltage, signalisation, etc.). Le budget par microprojet varie fortement en fonction du périmètre du projet, qui est par ailleurs évolutif. On estime ainsi qu'un microprojet peut coûter entre 10.000 et 500.000 euros.

<sup>1293</sup> Nous attirons votre attention sur le fait que tous les budgets pour 2023 sont encore en négociation au sein du gouvernement. Vous connaissez cependant déjà les grands projets en cours et ceux qui sont prévus.

Pour ce qui concerne mes compétences dans l'évolution de l'application Fix My Street, depuis août 2021 nous avons activé certaines fonctionnalités de signalement pour améliorer l'accessibilité piétonne. Les catégories ajoutées sont les suivantes :

- les trottoirs glissants ;
- les escaliers à sécuriser ;
- les obstacles gênants ;
- les bordures à abaisser ;
- les dalles podotactiles endommagées, mal placées, non contrastées ou manquantes ;
- les marquages de passages pour piétons manquants ou effacés.

Pour les feux tricolores :

- le temps de traversée insuffisant ;
- le niveau sonore trop faible ;
- l'absence de sonorisation ;
- l'interférence entre différents signaux sonores.

De plus, il est désormais possible de signaler une trottinette abandonnée dans la catégorie des véhicules abandonnés.

- *L'incident est clos.*

*(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

<sup>1299</sup> **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

<sup>1299</sup> **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

*Sinds augustus 2021 werden verschillende meldingsfuncties aan de app Fix My Street toegevoegd voor de trottoirs:*

- *gladde trottoirs;*
- *onveilige trappen;*
- *hinderlijke voorwerpen;*
- *te verlagen boordsteen;*
- *beschadigde, slecht geplaatste of ontbrekende blindegeleidetegels;*
- *geen of vage markering van de oversteekplaatsen.*

*Ook voor verkeerslichten werden een aantal functies toegevoegd en rondslingerende steps kunnen worden gemeld in de categorie 'achtergelaten voertuigen'.*

- *Het incident is gesloten.*

*(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

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

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

1299 **concernant les tarifs étudiants pour le Brupass XL.**

1301 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La presse relayait récemment l'étonnement d'une maman face à l'absence d'un tarif étudiant pour le Brupass XL, cette zone qui s'étend jusqu'à 11,5 km de Bruxelles. Cette maman rappelait l'objectif, que nous partageons depuis une dizaine d'années, d'arriver à un billet unique. Malheureusement, elle est toujours contrainte de prendre trois abonnements pour sa fille, qui utilise quotidiennement les réseaux de la STIB, de la SNCB et de De Lijn pour se rendre à la KUL. Elle doit donc combiner les tarifs étudiants des trois abonnements classiques des différents opérateurs. L'article relate encore le cas d'un parent qui paie 120 euros par an pour un trajet de deux arrêts en train, son fils devant se déplacer de Ruisbroek jusqu'à son école à Bruxelles, en empruntant également les transports en commun bruxellois et flamand. Ces deux situations sont représentatives de la problématique bien connue en Belgique : l'architecture institutionnelle a trop longtemps isolé Bruxelles de sa périphérie malgré son importance en matière de mobilité.

Nombreuses sont les personnes concernées par cette mobilité interrégionale à l'échelle de la périphérie : 19 % des élèves fréquentant l'enseignement secondaire à Bruxelles habitent en dehors de la Région, contre 10 % pour l'enseignement primaire et 8 % pour les maternelles.

L'étude « Les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie : des situations contrastées » menée par Brussels Studies est également révélatrice de l'importance des échanges avec la périphérie. La navette domicile-travail correspond ainsi à 50 % des flux entrants, les motivations culturelles, commerciales ou autres représentant chacune moins de 6 %. La navette de Bruxellois travaillant en dehors de la Région représente, quant à elle, 9 % des trajets sortants.

Cette étude pointait par ailleurs un certain clivage entre la périphérie proche, où l'usage de l'automobile est majoritaire, alors qu'en seconde couronne, et surtout au départ des villes moyennes, les transports en commun sont privilégiés, en particulier le train. Cette différence semble pouvoir s'expliquer par les conditions de déplacement. Dans la périphérie proche, l'offre de transports publics est jugée peu efficace : l'absence de coordination entre les opérateurs y serait la plus pénalisante puisqu'elle induit souvent, en plus d'une correspondance entre le réseau urbain de la STIB et les lignes des TEC ou de De Lijn, la nécessité d'un double paiement, faute d'intégration tarifaire.

À l'époque, votre porte-parole expliquait que les différentes parties n'étaient malheureusement pas parvenues à s'accorder sur un tarif étudiant pour la périphérie. La SNCB et les autres opérateurs seraient encore en phase d'analyse des produits, dont le lancement ne remonte, il est vrai, qu'au début de février 2021. La SNCB reste cependant ouverte à la création d'un nouveau tarif étudiant. J'aimerais dès lors faire le point avec vous sur les possibilités de mieux connecter notre capitale et sa périphérie.

**betreffende de studententarieven voor de Brupass XL.**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Onlangs getuigde een moeder in de pers dat er geen studententarief bestaat voor Brupass XL, het vervoersbewijs dat tot 11,5 km buiten Brussel geldig is. Haar dochter heeft nog altijd drie abonnementen nodig om naar de KU Leuven te gaan.*

*Door de institutionele structuur van België is Brussel te lang afgezonderd van de Rand. De intergewestelijke mobiliteit met het openbaar vervoer is niet alleen problematisch voor studenten, maar ook voor vele schoolgaande kinderen. Heel wat leerlingen die in Brussel naar school gaan, wonen immers buiten het gewest.*

*Ook onderzoek van Brussels Studies toont aan hoe belangrijk verbindingen met de Rand zijn. Zo bestaat de helft van het inkomende verkeer uit pendelaars, terwijl Brusselaars die buiten het gewest werken, 9% van het uitgaande verkeer vertegenwoordigen.*

*Uit diezelfde studie bleek ook dat mensen die niet ver van het gewest wonen, vaak met de auto naar Brussel komen, terwijl degenen die verder weg wonen, veelal met de trein komen. Dat lijkt te bevestigen dat het openbaarvervoeraanbod in de nabije omgeving van het gewest ontoereikend is. Het aanbod van de verschillende maatschappijen is onvoldoende op elkaar afgestemd en reizigers moeten vaak twee abonnementen betalen.*

*Uw woordvoerder liet weten dat de vervoersmaatschappijen het niet eens raakten over een studententarief voor de Rand. Er zou echter nog een en ander onderzocht worden. Hoever staat het daarmee? Mogen we binnenkort een geïntegreerd studententarief verwachten? Wat zijn de voornaamste obstakels?*

*Zulke onderhandelingen zouden in principe gevoerd moeten worden in de metropolitane gemeenschap, waarin de zesde staatshervorming voorzag. Welke initiatieven hebt u genomen om uit de impasse te raken?*

Pouvez-vous me communiquer les résultats de l'analyse menée conjointement par les opérateurs, ainsi que la possibilité de proposer prochainement ce type de produit, qui améliorerait considérablement la mobilité dans et autour de Bruxelles ?

Où en sont les négociations entre les différents opérateurs ?

Quels sont les principaux obstacles techniques ou financiers suscitant la réticence de nos partenaires ?

Ce type de négociation devrait avoir lieu au sein de la communauté métropolitaine prévue par la réforme de l'État de 2011. Quelles initiatives avez-vous prises pour débloquent la situation ?

<sup>1303</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'intégration tarifaire entre les opérateurs a fait l'objet pendant dix ans d'une négociation entre les gouvernements régionaux et fédéral et je me réjouis que la situation se soit déblocquée.

Lors de ces négociations, il est apparu que l'intégration tarifaire devait s'envisager en deux phases : une première visant les abonnements classiques et les titres à la prestation, et une seconde visant les abonnements sociaux et scolaires. Il était donc convenu que, dès que la première phase serait lancée et un premier équilibre atteint, les opérateurs mettraient à l'étude la prise en considération des abonnements autres que les abonnements standards. Cette phase s'est toutefois avérée plus longue que prévu en raison de la crise sanitaire.

La question des abonnements scolaires a déjà été évoquée lors des réunions du groupe opérationnel sur le réseau express régional, et plus précisément de son sous-groupe « Prix ». La difficulté réside dans la non-uniformité des statuts existants, la grande disparité dans les conditions d'octroi entre les différents opérateurs et les dotations spécifiques qui y sont liées. Il a été confirmé lors de la dernière conférence interministérielle que les tarifs interopérables pour les étudiants seront une priorité du sous-groupe.

Je comprends cette nécessité. Nous pouvons avoir beaucoup de débats sur la régionalisation de la mobilité, mais la réalité est que les usagers des transports en commun ne se limitent pas aux frontières régionales. Ils combinent dès lors différents opérateurs.

Il est bénéfique que la première phase soit terminée. La deuxième est également importante, mais les enjeux sont complexes. Nous examinons actuellement les abonnements à inclure et aurons ensuite un débat sur la portée. Quoi qu'il en soit, sachez qu'il y a une volonté de tous côtés d'avancer.

<sup>1305</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Adapter les différents régimes mis en place par les opérateurs est un travail de longue haleine mais je ne comprends pas très bien pourquoi les tarifs étudiants posent un problème. Selon les régimes, il y a peut-être des différences d'âge, certains proposant le tarif étudiant jusqu'à 24 ans, d'autres jusqu'à 26, mais je ne vois pas quelles difficultés

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Na ruim tien jaar onderhandelen over de tariefintegratie zijn we eindelijk uit de impasse geraakt. Tijdens die onderhandelingen werd het duidelijk dat de tariefintegratie in twee fasen moest worden uitgevoerd: eerst de gewone abonnementen en de rittenkaarten en nadien de sociale en schoolabonnementen. De eerste fase liep vertraging op door de gezondheidscrisis, maar is ondertussen voltooid.*

*De kwestie van de schoolabonnementen werd al besproken door een werkgroep die zich over het gewestelijk expresnet buigt. De voornaamste problemen vloeien voort uit de uiteenlopende statuten, toekenningsvoorwaarden en dotaties. Tijdens de recentste vergadering van de interministeriële conferentie werd bevestigd dat een geïntegreerd studententarieef een prioriteit moet zijn voor de desbetreffende werkgroep.*

*De twee fase van de tariefintegratie vormt een hele uitdaging. Momenteel wordt er bekeken welke abonnementen er precies in aanmerking komen. Hoe dan ook willen alle betrokkenen snel vooruitgang boeken.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik begrijp niet waarom de integratie van het studententarieef ingewikkelder is. Het statuut van student kan toch niet zo sterk uiteenlopen per gewest. Voor de sociale abonnementen ligt dat natuurlijk anders.*

cela peut poser. Je comprends le problème pour les tarifs sociaux qui, eux, doivent être vraiment adaptés. Pour les étudiants, soit ils sont inscrits dans une école ou une université, soit ils ne le sont pas.

Ne pourrait-on pas avancer dans ce dossier en découplant la question des étudiants de celle des tarifs sociaux, afin que les étudiants puissent bénéficier des abonnements scolaires lors de la rentrée prochaine ? Il faudrait se concentrer d'abord sur les étudiants, qui sont très demandeurs et, si des adaptations concernant les tarifs sociaux sont nécessaires, s'y atteler dans un second temps.

<sup>1305</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les tranches d'âge pour bénéficier d'un abonnement scolaire varient selon les opérateurs : de 0 à 3 ans, 3 à 6 ans, 6 à 12 ans et 12 à 18 ans. À Bruxelles, la tranche d'âge de 18 à 25 ans bénéficie en plus du tarif jeune. Outre ces différences, la question est aussi de savoir quelles dotations spécifiques sont liées à ces tarifs. En effet, si la STIB applique un tarif réduit, elle bénéficie d'une dotation spécifique pour le financer, notamment pour l'abonnement à 12 euros pour tous les jeunes.

L'existence de toutes ces différences entre les Régions rend l'exercice plus compliqué. Cependant, les étudiants sont une priorité pour le sous-groupe « Prix » car ce public cible est très dépendant de la mobilité collective. La solution paraît parfois facile mais la question entraîne des négociations budgétaires très compliquées. Toutefois, nous travaillons tous avec l'ambition d'obtenir de bons résultats.

<sup>1305</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vous remercie, Madame la Ministre, de faire de cette question une priorité. Concernant le calendrier, nous espérons que les étudiants pourront bénéficier de l'abonnement à la rentrée prochaine. Quand on voit que la congestion est souvent liée à l'ouverture des écoles - les congés marquent une réelle différence dans les embouteillages à Bruxelles -, la priorité du dossier semble évidente, non seulement pour faciliter la mobilité des étudiants, mais aussi celle de tous les Bruxellois.

- *L'incident est clos.*

<sup>1313</sup> **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

<sup>1313</sup> **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

<sup>1313</sup> **concernant les plans de déplacements scolaires.**

<sup>1315</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Chaque jour à Bruxelles, 250.000 élèves se déplacent pour se rendre à l'école. D'après le plan Good Move, le volume de déplacements en période de petites vacances scolaires est inférieur de 20 % par rapport au

*Is het niet mogelijk om de integratie van de studentenabbonnementen los te koppelen van die van de sociale abonnementen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Het is niet alleen een kwestie van leeftijdscategorieën, maar ook van dotaties. Zo ontvangt de MIVB een specifieke dotatie om alle jongeren een verlaagd tarief van 12 euro te kunnen aanbieden.*

*We beschouwen studenten evenwel als een prioritaire doelgroep, want die zijn sterk afhankelijk van het openbaar vervoer.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Ik hoop in elk geval dat de studenten bij de start van het volgende academiejaar een geïntegreerd tarief kunnen genieten. Hoe meer studenten en leerlingen gebruikmaken van het openbaar vervoer, hoe beter de mobiliteit van alle Brusselaars wordt.*

- *Het incident is gesloten.*

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

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

**betreffende de schoolvervoerplannen.**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Volgens Good Move daalt het aantal verplaatsingen tijdens korte schoolvakanties met 20%. Het is dus belangrijk om alternatieve verplaatsingswijzen voor het woon-schoolverkeer aan te moedigen.*

volume de déplacements observé en période scolaire. Bouger mieux entre la maison et l'école est donc un enjeu régional.

Un récent article de presse établissait le bilan des quinze années de collaboration entre Bruxelles Mobilité et les écoles bruxelloises, notamment en matière de plans de déplacements scolaires (PDS).

Les PDS permettent à la Région d'allouer de l'aide matérielle et financière afin d'accompagner les écoles, grands générateurs de déplacements, dans la mise en place de leurs plans d'action. Ces derniers reprendront une série d'actions concrètes dans les écoles, comme l'organisation de rangs scolaires et l'installation de parkings vélos.

Depuis 2013, l'ensemble des établissements bruxellois ont l'obligation d'introduire tous les trois ans un prédiagnostic, dans le cas où certains établissements n'ont pas de PDS actif. Depuis 2006, ce seraient près de 490 implantations, soit deux tiers des écoles de la Région, qui auraient mis en œuvre un PDS. Certains résultats sont encourageants : 62 % des élèves de primaire et 84 % des élèves de secondaire se déplacent autrement qu'en voiture au moins un jour sur deux. D'autres résultats le sont moins : sur les 490 implantations ayant entamé un PDS, seules 250 sont toujours actives dans la démarche. Et pourtant, Bruxelles Mobilité semble vouloir faire en sorte qu'en 2030, ces chiffres soient portés à 70 % pour l'enseignement primaire et à 90 % pour le secondaire.

Nous connaissons cependant tous l'importante charge de travail qui pèse sur les épaules des directeurs d'école. Elle rend presque impossible la réalisation de PDS sans un accompagnement de qualité.

L'objectif visé par Good Move était de 420 implantations ayant lancé un PDS en 2019, de 766 pour l'année 2020, 570 pour 2025 et 720 pour 2030. Les écoles actives en PDS et en ordre d'actualisation tous les trois ans devaient être au nombre de 248 pour 2020, 300 pour 2025 et 350 pour 2030.

Où nous situons-nous aujourd'hui par rapport aux objectifs fixés et quelle est la proportion d'établissements qui n'ont pas encore de PDS ou qui n'ont pas actualisé leur diagnostic endéans les trois ans ? Quelles sont les raisons invoquées ? Comment expliquez-vous la baisse du nombre d'implantations ayant réalisé un PDS et, surtout, l'abandon de la démarche dans le chef de certaines ?

En 2018, votre prédécesseur expliquait que les moyens humains de Bruxelles Mobilité affectés au suivi de la mobilité scolaire étant limités, la priorité avait été donnée au soutien des écoles ayant un PDS qui pourraient également participer à des campagnes de sensibilisation. Comment avez-vous répondu au besoin de personnel d'accompagnement et comment le cadre en personnel a-t-il évolué depuis 2019 ?

En 2020, le budget alloué aux PDS était de 200.000 euros. Pouvez-vous indiquer le budget débloqué pour les années 2021

*Het gewest biedt scholen materiële en financiële steun aan voor schoolvervoerplannen. Sinds 2006 hebben 490, of twee derde van alle scholen in Brussel, een schoolvervoerplan opgestart.*

*Sommige resultaten zijn bemoedigend: 62% van de kinderen in het basisonderwijs en 84% van de leerlingen in het middelbaar onderwijs gebruiken minstens om de andere dag een ander vervoermiddel dan de auto. Brussel Mobiliteit wil dat die cijfers tegen 2030 stijgen tot 70% voor het basisonderwijs en 90% voor het middelbaar onderwijs.*

*Andere resultaten zijn minder bemoedigend: zo zijn nog maar 250 van de 490 schoolvervoerplannen actief.*

*Sinds 2013 moeten alle scholen hun mobiliteitsdiagnose en actieplan om de drie jaar bijwerken.*

*Good Move mikt op 420 scholen met een opgestart schoolvervoerplan in 2019, 766 in 2020, 570 in 2025 en 720 in 2030. Voor de scholen met een actief schoolvervoerplan dat om de drie jaar is bijgewerkt, zijn de streefcijfers 248 voor 2020, 300 voor 2025 en 350 voor 2030.*

*Waar staan we nu ten opzichte van die doelen? Hoeveel scholen hebben nog geen schoolvervoerplan of hebben hun plan niet binnen drie jaar bijgewerkt? Wat zijn de redenen daarvoor?*

*In 2018 legde uw voorganger uit dat het personeel van Brussel Mobiliteit voor de schoolvervoerplannen beperkt was en dat daarom voorrang werd gegeven aan de ondersteuning van scholen met een actieplan. Is het personeelskader sinds 2019 geëvolueerd?*

*In 2020 bedroeg het budget voor de schoolvervoerplannen 200.000 euro. Welk budget werd in 2021 en 2022 vrijgemaakt? Hoe werden de middelen verdeeld? Welk aandeel was bestemd voor fietsenstallingen? Hoeveel beveiligde plaatsen werden er gecreëerd?*

*In 2020 heeft een extern adviesbureau de sinds 2006 verzamelde gegevens geanalyseerd. Kunt u de resultaten van die analyse toelichten? Is naar aanleiding van die studie het openbaarvervoeraanbod in de omgeving van de scholen aangepast?*

*Hoeveel hogescholen en universiteiten hebben een schoolvervoerplan opgesteld? Hoeveel werden daarbij begeleid door Brussel Mobiliteit?*

et 2022 ? Afin de mieux comprendre comment fonctionne ce financement, pourriez-vous nous donner sa ventilation ? Quelle était la proportion de l'enveloppe destinée à financer des parkings vélos et combien de places sécurisées ont-elles ainsi été créées ? En 2020, les données recueillies depuis 2006 étaient analysées par un bureau d'études externe. Celles-ci devaient permettre de donner une image de la répartition modale des déplacements domicile-école pour les élèves et les enseignants. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ? Les conclusions du bureau d'études ont-elles donné lieu à un recentrage de l'offre de transports en commun à proximité des écoles ? S'est-on rendu compte qu'il était nécessaire d'augmenter les fréquences ou d'étendre certaines lignes ?

Enfin, combien de hautes écoles et d'universités ont-elles élaboré un PDS et combien d'entre elles ont-elles bénéficié d'un accompagnement par Bruxelles Mobilité depuis le début de la législation ?

<sup>1317</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Depuis 2006, 506 implantations d'écoles ont lancé un plan de déplacements scolaires (PDS). En outre, onze implantations ayant lancé un PDS il y a plus de dix ans en ont relancé un et ont à nouveau bénéficié d'un accompagnement, pour des raisons, par exemple, de changement de direction, de départ du porteur du projet ou de changement de contexte. Ainsi, 517 accompagnements ont été mis en place au total depuis 2006. Cela signifie également que 260 implantations bruxelloises n'ont jamais lancé de PDS. Environ 270 écoles sont encore concernées par un PDS. En d'autres termes, ces écoles ont lancé un PDS et introduit une actualisation de leur diagnostic de mobilité et de leur plan d'action tous les trois ans minimum.

Un certain nombre d'écoles ne réussissent donc pas à poursuivre le projet à long terme. Différentes causes l'expliquent. Un PDS exige d'une école de réfléchir à sa vision de la mobilité, d'élaborer des objectifs à court et long termes, en fonction de cette vision, et d'organiser des actions tendant vers ces objectifs. La charge de travail des écoles est déjà bien lourde. Bruxelles Mobilité tente tant bien que mal de soutenir les écoles dans leur effort, par un accompagnement durant l'année de lancement et par divers moyens ensuite. Toutefois, lorsqu'une école est confrontée à l'obligation de choisir entre différents projets en raison d'un manque de temps ou de personnel, il se peut que cela se fasse au détriment du PDS.

De plus, les écoles connaissent de fréquents changements, tant au niveau de la direction que des enseignants et des élèves. La composition du groupe évolue donc constamment. Lorsqu'un porteur de projet quitte une école, il n'a pas toujours de successeur à même de le reprendre. Nous sommes conscients de ces difficultés et en tenons compte dans notre offre de soutien aux établissements n'ayant pas de PDS, de manière à encourager des actions plus ponctuelles pouvant aussi faire évoluer les comportements.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Sinds 2006 hebben 506 scholen een schoolvervoerplan opgestart. Dat betekent ook dat 260 scholen dat nog steeds niet hebben gedaan.*

*Bovendien zijn slechts 270 van de 506 scholen erin geslaagd het project op lange termijn voort te zetten. Daar zijn verschillende redenen voor. De werkdruk van de scholen is enorm hoog. Brussel Mobiliteit probeert de scholen te steunen, zowel tijdens het startjaar als daarna, maar als een school door gebrek aan tijd of personeel keuzes moet maken, kan dat ten koste van het schoolvervoerplan gaan. Bovendien verandert de samenstelling van de directie, het lerarenkorps en de leerlingenpopulatie voortdurend.*

*Sinds 2021 is het team Schoolmobiliteit versterkt met drie facilitatoren.*

*Vanaf dit jaar kennen we geen subsidies meer toe aan scholen met een schoolvervoerplan. Het materiaal, de activiteiten en opleidingen worden rechtstreeks ter beschikking van de scholen gesteld. Brussel Mobiliteit schrijft de nodige overheidsopdrachten uit en plaatst de bestellingen om de scholen zoveel mogelijk te ontlasten.*

*In 2021 kregen scholen met een schoolvervoerplan 120.000 euro financiële steun en 100.000 euro materiële steun. Daarbij kwam nog de 70.000 euro financiële steun in het kader van de Week van de Mobiliteit.*

Depuis 2021, trois facilitatrices sont venues renforcer l'équipe de mobilité scolaire et travaillent à temps partiel sur la grande quantité de dossiers d'écoles.

Nous avons mené une réflexion sur le budget alloué aux PDS, dans le cadre d'une simplification administrative. À dater de cette année, nous n'octroyons plus d'arrêtés de subventionnement aux écoles ayant un PDS. Le matériel, les animations et les formations proposées par Bruxelles Mobilité sont offerts directement aux écoles, afin de les soutenir de manière plus efficace. Concrètement, l'administration régionale passe les marchés et commandes pour les écoles, qui ne doivent dès lors plus s'en charger puis demander les remboursements. Bruxelles Mobilité continue d'analyser les besoins des écoles et de lancer les marchés publics nécessaires pour pouvoir y répondre. Cela décharge réellement les écoles et simplifie fortement les démarches pour obtenir une aide.

En 2021, les aides financières allouées aux écoles ayant un PDS se sont montées à 120.000 euros, auxquels il faut ajouter les 70.000 euros d'aides financières accordées à toutes les écoles de la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de la Semaine de la mobilité. Les aides matérielles s'élèvent quant à elles à environ 100.000 euros.

<sup>1319</sup> S'agissant du stationnement pour vélos, nous avons offert 1.332 places aux écoles de janvier 2021 à septembre 2022. Depuis 2022, nous offrons également des places pour les trottinettes, 72, en l'occurrence. L'ensemble représente un budget d'environ 60.000 euros de janvier 2021 à septembre 2022.

Pour revenir sur les chiffres de l'étude que vous mentionnez, pour toutes les écoles, qu'elles aient ou non un plan de déplacements scolaires, la part modale des modes de déplacement suivants a été calculée lors de l'étude de 2020 : les déplacements à pied représentaient près de 30 %, le vélo 3 %, les transports en commun près de 36 %, 1,5 % pour les bus scolaires, moins de 1 % pour les motos et cyclomoteurs, moins de 1 % pour le covoiturage et près de 29 % pour la voiture individuelle.

Du côté des enseignants, en 2020, la part modale atteignait un peu plus 6 % pour les déplacements à pied, un peu plus de 5 % pour le vélo, un peu plus de 43 % pour les transports en commun, 1,8 % pour les motos et cyclomoteurs, 2,4 % pour le covoiturage et 41,5 % pour la voiture individuelle.

De nouveaux chiffres seront disponibles au début de l'année 2023.

<sup>1321</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Quelque 270 écoles sur 766 : ce nombre est un constat d'échec ou révèle la faiblesse du modèle. En effet, même si l'on en comprend les raisons, le fait que certaines écoles aient abandonné leur PDS nous incite à vous demander d'entamer une réflexion plus approfondie à ce sujet.

Quand les enfants arrivent à l'école, c'est un moment crucial de leur vie. Chaque parent réfléchit à la façon dont il va gérer la

*Tussen januari 2021 en september 2022 hebben we 1.332 beveiligde parkeerplaatsen gecreëerd voor fietsen en 72 voor steps, voor een totaalbedrag van 60.000 euro.*

*Volgens de studie kwam in 2020 30% van de leerlingen te voet naar school, 3% met de fiets, 36% met het openbaar vervoer, 1,5% met de schoolbus, minder dan 1% met een motor of bromfiets, minder dan 1% via carpooling en 29% met de individuele wagen.*

*Van de leerkrachten kwam 6% te voet, 5% met de fiets, 43% met het openbaar vervoer, 1,8% met een motor of bromfiets, 2,4% via carpooling en 41,5% met de individuele wagen.*

*Begin 2023 zullen nieuwe cijfers beschikbaar zijn.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Scholen kunnen een belangrijke rol spelen bij de mobiliteitskeuze van de ouders. Het feit dat zoveel scholen nog geen schoolvervoerplan hebben opgestart of dat plan ondertussen hebben opgegeven, bewijst evenwel dat het model niet goed werkt.*

*Brussel Mobiliteit heeft geprobeerd de scholen te ontlasten door de overheidsopdrachten uit te schrijven, maar dat is*

mobilité de son enfant et de sa famille. Il faut donc accompagner les écoles dans ce sens.

Je comprends que la charge soit lourde et je comprends aussi que Bruxelles Mobilité ait tenté de soulager les écoles à travers la passation directe des marchés publics. Cet élément est positif, mais insuffisant, d'autant que dans les écoles, cet aspect est souvent pris en charge en grande partie par les parents eux-mêmes. Les équipes de parents qui s'en préoccupent changent. C'est pourquoi, un référent qui assure la continuité entre les générations de parents et d'enfants est indispensable.

Une transformation sociétale est en cours sur le plan de la mobilité. Quel est l'impact de ces PDS dans les écoles ? D'après les chiffres, nous n'arriverons pas aux objectifs que vous vous êtes fixés à l'horizon 2030. C'est pourquoi je vous invite à revoir le modèle.

1323 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne considère pas que les 270 écoles encore dotées d'un PDS ou les 517 accompagnements lancés depuis 2006 relèvent d'un constat d'échec. Bon nombre d'écoles ont déjà été accompagnées et nous avons pris quelques mesures pour faire encore mieux.

1323 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je ne partage pas votre vision des choses. Dès le départ, un très grand nombre d'écoles étaient enthousiastes à l'idée de développer un PDS, en espérant obtenir un soutien de la Région. Elles ont néanmoins abandonné et c'est sur ce point que je vous invite à réfléchir.

- *L'incident est clos.*

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

1331 **QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

1331 **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,**

1331 **concernant la sensibilisation à une réduction du bruit issu des smartphones dans les transports en commun.**

1333 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Les transports en commun bruxellois se développent de plus en plus et sont toujours plus attrayants. Ils offrent une solution de remplacement efficace aux personnes ayant l'habitude de se déplacer en voiture, particulièrement aux heures de pointe.

Le plus souvent, le temps passé dans les transports en commun n'est pas perdu pour ses usagers. Des parents discutent avec leurs enfants, des amis se téléphonent ou se parlent, certains lisent, écoutent de la musique, voire travaillent à distance.

*niet voldoende. Het lijkt me nuttiger om in elke school een referentiepersoon aan te stellen die voor continuïteit zorgt.*

*Volgens de cijfers zullen we de doelen voor 2030 niet halen. Het lijkt mij hoog tijd om het model te herzien.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Sinds 2006 hebben we 517 scholen begeleid, waarvan 270 nog altijd een schoolvervoerplan hebben. Dat noem ik geen mislukking. Bovendien hebben we stappen gezet om die cijfers verder op te krikken.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Dat volstaat duidelijk niet. Het is noodzakelijk om te onderzoeken waarom sommige scholen het project hebben stopgezet ondanks de steun van het gewest.*

- *Het incident is gesloten.*

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

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

**betreffende de bewustmaking rond een vermindering van de geluidshinder door smartphones op het openbaar vervoer.**

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).**- *Smartphones veroorzaken niet zelden geluidshinder in het openbaar vervoer. Niet iedereen gebruikt een koptelefoon om muziek te beluisteren, films te bekijken of gesprekken te voeren. De medereizigers worden daardoor tot meeluisteren gedwongen.*

*Plant de MIVB een bewustmakingscampagne over het rationele gebruik van smartphones aan boord van haar voertuigen?*



Afin que tous les usagers puissent profiter d'un voyage se déroulant dans les meilleures conditions possibles, il est intéressant de rappeler quelques règles informelles de savoir-vivre.

Je vous interroge aujourd'hui sur l'utilisation du smartphone et les nuisances sonores qu'il peut engendrer dans les véhicules de transport en commun. En effet, certains usagers n'utilisent pas d'écouteurs pour écouter de la musique, pour regarder des films ou lors de leurs conversations, allant même jusqu'à activer le haut-parleur de leur smartphone. Les autres usagers se voient donc imposer de la musique, le son de séries ou de films, ou des conversations. Ils sont parfois forcés d'entendre des détails de la vie privée ou professionnelle des autres usagers, ce qui peut être assez gênant.

Les mêmes problèmes se posent dans les trains. La SNCB a apposé dans ses voitures des visuels ludiques rappelant les règles élémentaires de convivialité dans les trains.

La STIB prévoit-elle également de sensibiliser ses usagers à une utilisation raisonnée et conviviale du smartphone dans ses véhicules, afin de limiter le niveau de nuisances sonores ?

<sup>1335</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB lance régulièrement des campagnes de sensibilisation à la convivialité dans ses transports. Organisées une à deux fois par an, elles visent des thématiques diverses, en fonction des réalités constatées sur le terrain ou soulevées par les voyageurs et le personnel.

En ce qui concerne spécifiquement les nuisances sonores liées aux smartphones dans les transports, la STIB a reçu un total de dix plaintes en 2021, dont quatre concernant des appels téléphoniques bruyants et six la diffusion de musique. Ce nombre restant limité - sans nier la possibilité qu'il s'agisse d'une réelle nuisance -, elle a préféré axer ses campagnes sur des thématiques plus problématiques.

Ainsi, en 2019, la STIB a mis l'accent sur trois thèmes : laisser les voyageurs descendre avant de monter, céder sa place aux personnes qui en ont le plus besoin et ne pas écouter sa musique trop fort. Ce dernier point rejoint vos demandes.

En 2020, les campagnes de sensibilisation portaient principalement sur le Covid-19, avec les règles à respecter et attitudes à favoriser pour la sécurité et le confort de tous, comme le port du masque. En 2021, la STIB a une nouvelle fois mis l'accent sur le fait de laisser descendre les voyageurs avant d'embarquer et de céder sa place. Cette année, en novembre, une campagne portera sur le respect. Ces campagnes portent toujours sur des comportements gênants et la STIB opère des choix selon les problèmes qui lui semblent prioritaires.

<sup>1337</sup> **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je comprends que la STIB réagisse en fonction des plaintes reçues. Il s'agit d'une nuisance mineure, qui n'énerve pas outre mesure si l'on est de bonne humeur ou si la musique diffusée par le smartphone nous plaît.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB voert geregeld hoffelijkheidscampagnes om het in haar voertuigen gezellig te houden voor iedereen.*

*In 2021 kreeg de MIVB alles bij elkaar tien klachten over het gebruik van smartphones in haar voertuigen, waarvan vier over luidruchtige telefoongesprekken en zes over muziek. Aangezien dat er zo weinig zijn, geeft ze in haar campagnes de voorkeur aan onderwerpen die meer problemen en klachten veroorzaken.*

*In 2019 waren dat reizigers eerst laten uitstappen voor je instapt, je plaats afstaan aan mensen die slecht ter been zijn en niet naar luide muziek luisteren.*

*In 2020 waren het de coronamaatregelen. In 2021 ging het opnieuw over reizigers eerst laten uitstappen en je plaats afstaan. Dit jaar in november gaat het over respect.*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik begrijp dat de MIVB rekening houdt met het aantal klachten. Het gaat ook niet om grote overlast, maar iets wat soms toch irritatie*

Mais il est des moments où cette pratique peut agacer. Pour moi, la durée d'un trajet en transport en commun représente du temps utile pour lire, par exemple. Il est préférable de ne pas subir le brouhaha des autres usagers. L'élément que j'aborde ici n'est certes pas essentiel, mais présente une valeur ajoutée qui peut rendre nos trajets en transports publics plus agréables.

- *L'incident est clos.*

1339 **QUESTION ORALE DE M. THOMAS NAESSENS**

1339 **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,**

1339 **concernant l'offre des distributeurs alimentaires sur le réseau STIB.**

1341 **M. Thomas Naessens (Ecolo).**- Les distributeurs automatiques de snacks et de boissons sucrées ont un impact environnemental, sanitaire et culturel important.

D'un point de vue environnemental, les distributeurs de boissons consomment des quantités importantes d'énergie.

D'un point de vue sanitaire, les snacks ultratransformés des distributeurs sont très souvent trop caloriques et inintéressants au niveau nutritionnel. Ils sont en général riches en sucres, en graisses et en sel. Consommés en quantité excessive, ils favorisent le surpoids, l'obésité, le diabète de type 2 et les maladies chroniques telles que les maladies cardiovasculaires.

D'un point de vue culturel, l'impact de la publicité sur les usagers, en particulier les mineurs, ne doit pas être sous-estimé. Les distributeurs automatiques constituent ainsi une formidable vitrine d'exposition pour les produits industriels fortement marketés.

Pour toutes ces raisons, bon nombre de consommateurs sont en attente de produits plus sains. La nouvelle stratégie Good Food adoptée récemment par le gouvernement s'intègre d'ailleurs dans cette perspective.

Quel est le nombre de distributeurs de boissons et de snacks sur le réseau de la STIB ? À combien s'élèvent les recettes de la STIB sur une base annuelle pour la présence des distributeurs en station ?

Comment est définie l'offre alimentaire disponible sur le réseau ? À quelle échéance de nouveaux marchés publics vont-ils être ouverts ? Dans l'attente de cette échéance, la STIB peut-elle lancer en partenariat avec Bruxelles Environnement un projet pilote de distributeurs de produits sains et locaux dans une ou deux stations ?

*opwekt. Ik vind de reistijd nuttig om te lezen en dat gaat beter als er geen lawaai van andere reizigers is.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER THOMAS NAESSENS**

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

**betreffende het aanbod van voedingsautomaten op het MIVB-netwerk.**

**De heer Thomas Naessens (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Snack- en drankautomaten verbruiken veel energie, verdelen vaak suiker-, vet- en zoutrijke voeding en beïnvloeden consumenten, vooral de minderjarige, met reclamedisplays.*

*Hoeveel drank- en snackautomaten staan er in het MIVB-net? Welke inkomsten haalt de MIVB er jaarlijks uit?*

*Hoe wordt bepaald welke voeding op het MIVB-net wordt aangeboden? Wanneer worden er nieuwe aanbestedingen gedaan? Kan de MIVB in afwachting van die aanbestedingen samen met Leefmilieu Brussel geen proefproject met gezonde voeding opzetten?*

*Bevatten de aanbestedingen nulafval-, fairtrade- en Good Foodvoorwaarden? Is een verplichting om gezonde voedingsmiddelen te verkopen in overweging genomen?*

Des critères zéro déchet, équitables et Good Food ont-ils été introduits dans les cahiers des charges d'attribution des prestataires pour fournir aux usagers une offre plus qualitative d'un point de vue nutritionnel et éthique ?

Une obligation de distribuer des produits plus sains et non disponibles actuellement, par exemple des fruits à coque, des fruits secs, des céréales ou encore des pâtes de fruits sans sucre ajouté a-t-elle été considérée ?

<sup>1343</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La stratégie Good Food adoptée par le Gouvernement bruxellois entraîne des actions dans divers domaines.

La STIB compte actuellement 84 distributeurs de snacks et boissons répartis sur son réseau. Pour des raisons de confidentialité, il n'est pas possible de divulguer le montant des recettes relatives à ce contrat.

L'offre alimentaire proposée dans les distributeurs a été présélectionnée par l'exploitant sur la base de son expérience dans la distribution automatique et a été soumise à la STIB pour validation. Mais, vous faites bien de le remarquer, les en-cas proposés ne sont pas toujours très sains.

Pour marquer son intérêt pour l'exploitation d'une activité commerciale au sein d'une station, le candidat doit utiliser le formulaire prévu à cet effet sur le site internet de la STIB. Les candidatures peuvent ainsi être transmises après l'envoi de l'appel d'offres, avant la date limite de déclaration d'intérêt mentionnée dans l'avis de disponibilité.

Une procédure d'appel d'offres est en cours pour cette activité. La convention actuelle entre la STIB et l'exploitant de distributeurs comprend l'obligation d'inclure des produits sains à la gamme offerte. La STIB mène en ce moment une réflexion pour intensifier cette politique et réduire l'offre de chocolats et de boissons sucrées.

<sup>1345</sup> **M. Thomas Naessens (Ecolo).**- Je suis ravi de constater, d'une part, que vous entendez améliorer cette offre alimentaire, qui est assez déplorable à l'heure actuelle, et, d'autre part, qu'une réflexion est menée en interne afin d'améliorer l'offre à remettre par l'exploitant. Je ne manquerai pas de suivre l'évolution de cette offre sur notre réseau.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er staan momenteel 84 snack- en drankautomaten in het MIVB-net. De opbrengst is vertrouwelijk.*

*Het aanbod wordt door de exploitant bepaald op basis van eerdere ervaring en ter goedkeuring aan de MIVB voorgelegd. De aangeboden tussendoortjes zijn echter niet allemaal even gezond.*

*Exploitanten kunnen een formulier op de MIVB-website invullen om hun interesse kenbaar te maken. Er loopt momenteel een offerteaanvraag voor automaten. Volgens de huidige overeenkomst tussen de MIVB en de exploitant moeten er ook gezonde producten beschikbaar zijn. De MIVB bekijkt hoe ze zoetigheden in grotere mate uit het aanbod kan weren.*

**De heer Thomas Naessens (Ecolo)** (in het Frans).- *Het verheugt me dat u het aanbod wilt verbeteren en dat er ook bij de MIVB over wordt nagedacht.*

- *Het incident is gesloten.*