



**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 18 JUILLET 2023**

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 18 JULI 2023**

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
SNCF - 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

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

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 9

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'évolution de la situation de la rue Bara concernant les nuisances induites par le trafic automobile.

Question orale de M. David Weytsman 12

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

concernant le prochain contrat de gestion de la STIB.

Question orale de M. David Weytsman 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'absence de réunion du comité consultatif des usagers de la STIB depuis 2016.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 17

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 chantier de l'avenue Brugmann à Uccle.

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 9

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

betreffende de overlast van het autoverkeer in de Barastraat.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 12

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

betreffende het volgende beheerscontract van de MIVB.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 14

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

betreffende het adviescomité van MIVB-gebruikers, dat sinds 2016 niet meer is samengekomen.

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 17

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

betreffende de werken in de Brugmannlaan in Ukkel.

Demande d'explications de M. David Weytsman	19	Vraag om uitleg van de heer David Weytsman	19
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 personnes retrouvées coincées sous des portes de métro.		betreffende de mensen die gekneld raken onder metrodeuren.	
Demande d'explications jointe de M. Francis Dagrín	20	Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Francis Dagrín	20
concernant les conséquences dramatiques de la suppression des équipes de nuit et du sous-effectif à la STIB.		betreffende de dramatische gevolgen van de afschaffing van de nachtploegen en het personeelstekort bij de MIVB.	
Demande d'explications jointe de M. Jamal Ikazban	20	Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Jamal Ikazban	20
concernant les accidents de personnes dus à des volets de stations du métro bruxellois.		betreffende de ongevallen met mensen die gekneld raken in rolluiken in de Brusselse metrostations.	
Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter	20	Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter	20
concernant le récent décès dans la station de métro Rogier.		betreffende het recente overlijden in metrostation Rogier.	
Discussion conjointe – Orateurs :		Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)	
M. Francis Dagrín (PTB)		De heer Francis Dagrín (PTB)	
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Question orale de M. David Weytsman	33	Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	33
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	

concernant le rapport 2022 de la médiatrice de la STIB.		betreffende het verslag over 2022 van de ombudsvrouw van de MIVB.
Question orale de M. Marc Loewenstein	36	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant les résultats de l'enquête de Bruxelles Mobilité sur les déplacements des Bruxellois.		betreffende de resultaten van de enquête van Brussel Mobiliteit over de verplaatsingen van de Brusselaars.
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	40	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant l'avenir de l'avenue Winston Churchill.		betreffende de vooruitzichten voor de Winston Churchillaan.
Question orale de Mme Ingrid Parmentier	42	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 pollution de l'air dans le métro.		betreffende de luchtvervuiling in de metro.
Question orale de M. Marc-Jean Ghysels	45	Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghysels
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 dégradation des panneaux d'affichage électroniques.		betreffende de beschadiging van digitale reclameborden.
Question orale de M. Jonathan de Patoul	47	Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

<p>Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant la politique sociale et les titres de transport pour animaux.</p>		<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende het sociale beleid en de kaartjes voor het vervoer van dieren.</p>
<p>Question orale de Mme Els Rochette</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant le lancement d'une nouvelle étude pour choisir l'emplacement d'une gare routière internationale.</p>	49	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de lancering van een nieuwe studie voor de keuze van de locatie voor een internationaal busstation.</p>
<p>Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>et à Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Transition économique et de la Recherche scientifique,</p> <p>concernant les nouveaux plans pour le tunnel du métro sous le palais du Midi et son impact sur les riverains et les commerçants.</p>	52	<p>Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>en aan mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Economische Transitie en Wetenschappelijk Onderzoek,</p> <p>betreffende de nieuwe plannen voor de metrotunnel onder het Zuidpaleis en de impact hiervan op omwonenden en ondernemers.</p>
<p>Discussion – Orateurs :</p> <p>Mme Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)</p> <p>Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)</p>		<p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)</p> <p>Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)</p>
<p>Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p>	61	<p>Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p>

concernant la hausse du nombre d'accidents de vélo dans la Région de Bruxelles- Capitale.		betreffende het stijgende aantal fiets-ongelukken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	64	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant l'avenir du pôle multimodal à la station Albert.		betreffende de toekomst van de multimodale hub Albert.
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	66	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 le déraillement d'un métro.		betreffende de ontsporing van een metrostel.
Question orale de M. Fouad Ahidar	69	Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar
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 suites du licenciement de onze employés de la STIB pour fraude présumée au pointage.		betreffende de opvolging van het ontslag van 11 medewerkers bij de MIVB wegens vermeende fraude met werkuren.
Question orale de M. Marc Loewenstein	70	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant l'intégration d'un système de type « Solo » sur les trottinettes électriques partagées à Bruxelles.		betreffende de integratie van een Solo-systeem op elektrische deelsteps in Brussel.
Question orale de M. Marc Loewenstein	73	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-		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,

concernant l'encouragement au port du casque pour les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques.

Question orale de Mme Joëlle Maison

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

concernant la sensibilisation au Code de la route et aux bonnes pratiques de la trottinette électrique dans les écoles primaires et secondaires en Région bruxelloise.

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de bewustmaking over het nut van een helm voor fietsers en gebruikers van elektrische steps.

75 Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle 75 Maison

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

betreffende de bewustmaking over de verkeersregels en goede praktijken voor elektrische steps in lagere en middelbare scholen in het Brussels Gewest.

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

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

1105 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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 l'évolution de la situation de la rue Bara concernant les nuisances induites par le trafic automobile.**

betreffende de overlast van het autoverkeer in de Barastraat.

1107 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je vous ai interpellée en fin d'année dernière sur les nuisances subies par les riverains de la rue Bara, à Anderlecht. En effet, nombre d'entre eux se plaignaient, et se plaignent toujours, de nuisances quotidiennes induites par la circulation extrêmement dense sur cet axe : bruit, invectives d'automobilistes frustrés, pollution de l'air, etc.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Heel wat bewoners van de Barastraat klagen over de overlast die het drukke verkeer er veroorzaakt, waaronder lawaai en luchtvervuiling. Dat komt doordat de Barastraat in Good Move ingekleurd staat als een onderdeel van het autonetwerk plus. Het is met andere woorden een belangrijke verkeersas. Het verkeer uit de omliggende straten wordt naar de Barastraat geleid, wat de levenskwaliteit van de bewoners sterk aantast. Ze maken zich bovendien zorgen over de plannen van het gewest voor de bouw van woningen in de omgeving.*

Cette situation est due au fait que la rue Bara est catégorisée dans le plan Good Move comme un élément du réseau auto plus, autrement dit un axe de circulation majeur de la Région bruxelloise. Les rues avoisinantes étant des voies de desserte, tout ce trafic automobile se retrouve de facto renvoyé vers la rue Bara. Il en résulte une intensification des passages dans cette rue, ce qui nuit considérablement à la qualité de vie des riverains.

Toen ik u daar eerder over ondervroeg, wees u erop dat een van de doelstellingen van Good Move een vermindering van het autoverkeer met 10% op de belangrijkste verkeersassen is. Good Move moet ook tot een betere luchtkwaliteit leiden.

Ces riverains ont d'ailleurs l'impression d'avoir été sacrifiés lors de la planification de la mobilité dans la zone Midi, car ce phénomène de nuisances à répétition n'était pas présent auparavant, du moins pas de façon aussi marquée. Les projets d'habitation portés par la Région dans les environs accroissent d'ailleurs les inquiétudes des riverains à cet égard.

Voorts zou er een eerste evaluatie van het circulatieplan komen, met eventuele aanpassingen. Zo zouden er leverzones, dropzones voor steps en parkeerplaatsen voor het Meininger Hotel komen, naast aanpassingen aan de wegmarkeringen en verkeerslichten.

Lors de ma dernière question sur le sujet, vous avez voulu vous montrer rassurante en rappelant les objectifs du plan Good Move, dont celui de réduire de 10 % les trajets automobiles sur les axes principaux, dont fait partie la rue Bara. Vous m'avez également indiqué que le plan Good Move devait permettre d'améliorer la qualité de l'air sur cet axe.

Vous aviez par ailleurs expliqué qu'une première évaluation devait être réalisée concernant le plan de circulation de la zone et que d'éventuelles adaptations et une phase de désengorgement du tronçon de la rue Bara entre la rue des Deux Gares et la rue des Vétérinaires devaient s'ensuivre. Ces adaptations consisteraient notamment en l'ajout de zones de livraison, la création de zones de dépôt pour les trottinettes et d'emplacements de stationnement pour les bus de l'hôtel Meininger ou encore l'ajustement de marquages et de feux de signalisation.

1109 En outre, des discussions étaient apparemment en cours avec la commune d'Anderlecht pour étudier la possibilité de remettre ce tronçon à sens sortant uniquement, avec une bande automobile et une bande pour les transports en commun, afin de fluidifier la circulation en heure de pointe.

Er liepen besprekingen met de gemeente Anderlecht om opnieuw eenrichtingsverkeer in te voeren, met een strook voor auto's en een voor het openbaar vervoer, om het verkeer tijdens de spits vlotter te laten verlopen.

Bracht Brussel Mobiliteit oplossingen aan voor de verkeersproblemen in de Barastraat? Zo ja, welke? Overlegde

Bruxelles Mobilité a-t-elle mis en place des solutions pour résoudre les problèmes de circulation de la rue Bara ? Si oui, pouvez-vous les détailler ? Les riverains de la rue Bara ont-ils été contactés par votre cabinet ou par vous-même, afin de discuter du problème ? Dans l'affirmative, qu'est-il ressorti de ces rencontres ? Des engagements ont-ils été pris par Bruxelles Mobilité pour leur garantir une meilleure qualité de vie ?

Le plan de circulation de la zone a-t-il été évalué ? Dans l'affirmative, quelles sont les conclusions ? Des adaptations ont-elles été recommandées et, le cas échéant, des modifications ont-elles déjà pu être mises en place ? D'autres améliorations sont-elles à l'étude et si oui, lesquelles ? Au cas où cette évaluation n'aurait pas encore été réalisée, quand aura-t-elle lieu ?

Une première phase de désengorgement du tronçon a-t-elle été lancée ?

Enfin, où en sont les discussions avec la commune d'Anderlecht concernant la possibilité de remettre ce tronçon à sens sortant uniquement ?

¹¹¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour rappel, la hiérarchisation des voiries du plan Good Move canalise le trafic automobile de transit sur certains axes pour éviter sa diffusion dans un plus grand nombre de voiries.

Cette hiérarchisation permet un apaisement des quartiers, une libération des transports publics, rendus plus attractifs, et une meilleure sécurité routière pour les piétons et les cyclistes. Elle favorise le transfert modal pour les petits trajets et encourage, à terme, une diminution globale de l'utilisation de la voiture, y compris sur les grands axes.

Cette démarche s'accompagne de la mise en œuvre de mesures pour améliorer la fluidité et la sécurité sur les axes auto plus, qui sont également végétalisés lorsque c'est possible, comme nous le verrons prochainement dans la chaussée de Ninove.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ayant approuvé en première lecture le contrat de rénovation urbaine (CRU) 7 « Autour de la gare du Midi », d'importants investissements et aménagements vont être effectués - notamment dans la rue Bara, la rue de France et la rue des Vétérinaires -, au bénéfice des usagers et des habitants.

En ce qui concerne l'évolution de la situation rue Bara et les nuisances induites par le trafic automobile depuis que l'axe est passé de deux voies dans un sens à une voie par sens, l'été dernier, une première évaluation a eu lieu en septembre 2022. La mise à sens unique de la rue des Deux Gares, entre la rue Bara et la rue des Vétérinaires, a permis une simplification et une sécurisation du carrefour, qui était dangereux et embouteillé. L'évaluation montre que la création d'aménagements cyclables et de bandes réserves aux bus dans une rue auto plus a permis d'améliorer la sécurité pour les modes actifs et la fluidité des transports en communs.

u met de bewoners? Zo ja, met welk resultaat? Verbond Brussel Mobiliteit zich ertoe voor een betere levenskwaliteit te zorgen?

Is het circulatieplan geëvalueerd? Zo ja, wat zijn de conclusies? Zijn er aanpassingen doorgevoerd? Worden er andere verbeteringen overwogen? Zo ja, welke? Als de evaluatie nog niet is gebeurd, wanneer vindt ze dan plaats?

Vonden er ingrepen plaats om de files weg te werken?

Hoever staan de besprekingen met de gemeente Anderlecht over de herinvoering van het eenrichtingsverkeer?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Good Move leidt het doorgaand verkeer naar bepaalde assen om te voorkomen dat het zijn weg zoekt in andere straten. Dat zorgt voor rustigere wijken, vlotter openbaar vervoer en meer veiligheid voor zachte weggebruikers. Het stimuleert bovendien de modal shift voor korte trajecten en doet op langere termijn het autogebruik dalen.*

Die aanpak gaat gepaard met maatregelen om de doorstroming en de veiligheid te bevorderen op het autonetwerk plus, dat waar mogelijk wordt vergroend.

In het kader van het stadsvernieuwingscontract 7 investeert het gewest in een herinrichting van de omgeving van het Zuidstation, waaronder ook de Barastraat valt.

Vorige zomer werd de Barastraat van een weg met twee rijstroken in één rijrichting omgevormd naar een straat met in twee rijrichtingen één rijstrook. Uit de eerste evaluatie in september 2022 bleek dat de aanleg van fietspaden en busstroken meer veiligheid voor zachte weggebruikers en een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer heeft gebracht.

Metingen tonen aan dat in juni 2022 op een werkdag 6.000 tot 8.000 voertuigen door de Barastraat reden. In september 2022 waren dat er 8.000 tot 9.000, of 15 tot 20% meer, waarvan 7% tweewielers. Door de invoering van tweerichtingsverkeer was de toename van het verkeer verwacht. In de Tweestationsstraat, die tussen de Barastraat en de Veeartsenstraat ligt, nam het verkeer van 12.000 tot 14.000 voertuigen per dag in juni 2022 af tot 4.000 tot 6.000 in november 2022, waarvan 12% tweewielers.

En ce qui concerne le nombre de voitures, les comptages du capteur Telraam situé rue Bara entre la rue des Deux Gares et la rue des Vétérinaires montrent que le nombre de véhicules par jour ouvrable est passé de 6.000 à 8.000 fin juin 2022 et de 8.000 à 9.000 en septembre 2022, soit une augmentation de l'ordre de 15 à 20 %. On y observe 7 % de deux-roues. Cette augmentation du trafic automobile rue Bara était attendue, étant donné qu'elle est passée à double sens.

Les comptages du capteur Telraam situé rue des Deux Gares, entre la rue Bara et la rue des Vétérinaires - passée d'une voie à deux sens à une voie d'entrée de ville à sens unique avec une bande réservée aux bus - indiquent que le nombre de véhicules par jour ouvrable est passé de 12.000 à 14.000 en juin 2022 à de 4.000 à 6.000 en novembre 2022, soit une diminution de près de 2/3. On y observe 12 % de deux-roues.

¹¹¹³ À l'échelle du quartier, nous observons donc bien une diminution du trafic automobile et une augmentation de celui des deux-roues. Cependant, nous constatons également une augmentation des temps des parcours pour le trafic automobile et plus spécifiquement durant l'heure de pointe du soir, où le trajet peut durer jusqu'à trois minutes supplémentaires.

Afin de pallier les diverses problématiques observées sur le terrain, une coordination des feux au carrefour de la rue Bara et de la rue des Vétérinaires, ainsi qu'au carrefour de la rue des Deux Gares et de la rue des Vétérinaires a été ajoutée pour éviter de bloquer la zone entre les deux carrefours. Par ailleurs, la phase de feux du tourne-à-gauche vers la rue Bara depuis la rue des Vétérinaires a été prolongée.

D'autres adaptations seront apportées prochainement, notamment des zones de dépôt pour trottinettes, le recul des marquages sur la rue Bara pour faciliter le tourne-à-gauche depuis la rue des Vétérinaires vers la rue Bara - l'étroitesse de la rue Bara posant un problème lorsque les cars tournent à gauche - et une zone de livraison. Une réflexion au sujet du stationnement des cars est toujours en cours.

Concernant l'éventuelle modification du sens de circulation sur la rue Bara, deux scénarios ont été proposés sur la base d'une évaluation. Il est prévu d'en faire état cet été à la commune.

Bien que divers contacts directs avec des riverains aient déjà été pris à l'issue des discussions avec la commune, une communication plus large envers les riverains sera également effectuée.

¹¹¹⁵ **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je prends acte de ces différents éléments. Manifestement, les préoccupations des riverains, qui ont constaté une nette dégradation de leur qualité de vie, ne vont pas être rencontrées pour le moment.

Certes, on a travaillé sur un certain nombre de choses. Le contrat de rénovation urbaine est là pour financer divers aménagements. Il n'en reste pas moins que la situation n'a pas changé depuis ma dernière intervention. On annonce à nouveau des contacts

Op wijkniveau neemt het aantal auto's dus af en het aantal fietsers toe. De reistijd van auto's is echter gestegen, zeker tijdens de avondspits, wanneer ze er tot drie minuten langer over doen.

Om een aantal problemen weg te werken, zijn de verkeerslichten op de kruispunten Barastraat-Veeartsenstraat en Tweestationsstraat-Veeartsenstraat beter op elkaar afgestemd en blijft het langer groen voor verkeer dat vanuit de Veeartsenstraat de Barastraat in wil.

Binnenkort komen er een dropzone voor steps en een leverzone. Daarnaast wordt de wegmarkering aangepast zodat het gemakkelijker wordt om vanuit de Veeartsenstraat de Barastraat in te rijden.

Er zijn twee voorstellen betreffende de wijziging van de rijrichting in de Barastraat, die ik deze zomer aan de gemeente voorleg. Ook de bewoners zullen uitgebreide informatie krijgen.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Voor de bewoners van de Barastraat is er dus nog niet meteen beterschap in zicht.*

Er is al een en ander gebeurd, maar dat neemt niet weg dat de situatie niet is veranderd sinds ik u de laatste keer ondervroeg. U voerde evaluaties uit en overlegt met de gemeente. Dat is positief, maar ik hoopte dat u al verder zou staan.

avec la commune, des évaluations ont été menées... C'est positif, mais j'espérais que nous ayons plus avancé. La rue Bara, comme on pouvait le craindre, s'est transformée en égout à voitures, et la qualité de vie des nombreux riverains en a été lourdement affectée. La reprise de la concertation est indispensable. Les habitants ont beaucoup subi et on a trop peu pensé à eux.

- *L'incident est clos.*

1119 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1119 **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,**

1119 **concernant le prochain contrat de gestion de la STIB.**

1121 **M. David Weytsman (MR).**- En 2019, le gouvernement bruxellois a approuvé le contrat de gestion 2019-2023 liant la STIB à la Région. Ce contrat, portant sur une période de cinq ans, fixe les droits et devoirs des deux parties, leurs missions et leurs engagements en faveur du développement de la mobilité dans la capitale. Ses principaux objectifs sont d'augmenter la fréquence des transports publics et d'induire un transfert modal en offrant de vraies solutions alternatives à la voiture individuelle.

L'article 3 dudit contrat dispose plus précisément : « La durée du présent contrat de gestion est fixée à cinq ans à compter de sa date d'entrée en vigueur, sauf révision anticipée du contrat décidée de commun accord par les parties. À défaut de signature d'un nouveau contrat au terme des cinq années, la validité du présent contrat est automatiquement prolongée d'un an. »

Comment préparez-vous l'établissement d'un nouveau contrat de gestion ? Avez-vous réalisé une évaluation de l'actuel contrat ? Dans l'affirmative, quel en est le cadre ?

Avez-vous entamé des discussions avec la STIB autour du prochain contrat de gestion ? Quels objectifs politiques souhaitez-vous défendre ?

Dans la négative, comptez-vous prolonger d'une année l'actuel contrat de gestion ?

1123 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ma réponse sera assez brève, étant donné que le prochain contrat de service public de la STIB, portant sur la période 2024-2028, est en cours de préparation. L'objectif est de finaliser le nouveau contrat avant que l'actuel n'arrive à échéance, soit d'ici le 31 décembre 2023. Des débats ont effectivement eu lieu avec la STIB, ainsi qu'au sein du gouvernement. À ce stade, il n'est pas prévu de prolonger l'actuel contrat.

Les négociations étant en cours, il est difficile de vous donner plus d'éléments à ce stade. Le nouveau contrat sera évidemment transmis au Parlement en temps voulu, après son adoption par le

- *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 het volgende beheerscontract van de MIVB.

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).- *In 2019 keurde de Brusselse regering het beheerscontract 2019-2023 met de MIVB goed. De belangrijkste doelstellingen waren frequentieverhogingen en een modal shift.*

In artikel 3 van het contract staat dat het huidige contract automatisch met een jaar wordt verlengd als er na vijf jaar geen nieuw contract is.

Hoe bereidt u het nieuwe beheerscontract voor? Wat heeft de evaluatie van het huidige contract opgeleverd?

Zijn de besprekingen voor het volgende beheerscontract al van start gegaan en welke doelstellingen wilt u erin opnemen? Of bent u van plan om het huidige contract een jaar langer te laten lopen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Het beheerscontract 2024-2028 zou klaar moeten zijn voordat het huidige contract op 31 december 2023 afloopt. De besprekingen lopen nog en daarom kan ik er u voorlopig weinig meer over vertellen, maar het parlement krijgt het in principe voor het einde van het jaar.*

gouvernement. Tous les textes vous seront transmis, avant la fin de l'année, j'espère. Je suis plutôt optimiste quant au respect du calendrier annoncé.

1125 **M. David Weytsman (MR).**- Un élément important se dégage de votre réponse : votre ambition est d'aboutir à un nouveau contrat de gestion 2024-2028 avant la fin de l'année. L'actuel contrat de gestion ne connaîtra donc pas de prolongation, ce qui n'est pas neutre puisque vous engagez ainsi le prochain gouvernement. Par ailleurs, je peux entendre que vous ne souhaitez pas exposer ici vos priorités, encore que j'aurais voulu savoir comment vous voulez réorienter certaines priorités de l'actuel contrat de gestion vers d'autres axes que vous pourriez vous-même nous présenter.

En revanche, pour avancer dans la négociation d'un contrat de gestion, il importe de procéder à l'évaluation du contrat précédent. Une procédure va-t-elle être mise en place à cette fin ? Dans l'affirmative, pouvez-vous la partager avec le Parlement ? Peut-on discuter, sous la forme que Mme la présidente estimera adéquate, de ce qui a fonctionné, des objectifs atteints - article par article et dans quelle proportion - et de ce qui n'a pas fonctionné ?

1127 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne peux évidemment pas décider de votre ordre des travaux. Nous avons pris certains éléments en considération et vous transmettrons les documents dès que les négociations seront achevées. Il est préférable de d'abord clôturer le débat.

Bien sûr, les contrats de gestion débordent souvent d'une législature. Des réserves seront sûrement émises par rapport au budget disponible, mais les transports en commun nécessitent un travail et le respect des priorités à long terme.

Nous avons respecté le contrat de gestion précédent avec conviction, mais il me semble important de ne pas envisager une prolongation du contrat de gestion actuel et de relancer une réflexion sur le fond, pour le nouveau.

1129 **M. David Weytsman (MR).**- Vous ne répondez pas tout à fait à ma question.

Deux éléments sont importants, à savoir le budget, qui a une incidence directe sur la STIB, et le contrat de gestion, qui lie la STIB, le Parlement et le gouvernement régional bruxellois. Dès lors, je pense que nous devons avoir un débat sur les objectifs qui seront définis dans ce contrat de gestion. Mme la ministre nous dit que c'est à elle de voir d'abord et qu'elle nous présentera ces objectifs par la suite, mais je trouve que cette façon de faire manque de transparence.

Par ailleurs, Madame la Présidente, je pense qu'il faut procéder à une évaluation de ce contrat de gestion et entamer un débat sur cette évaluation. Il ne suffit pas de dire que tous les objectifs sont atteints. Certains le sont, mais, pour d'autres articles, nous pourrions aller plus loin, voire insérer de nouveaux articles. En outre, il est possible que certaines choses n'aient pas fonctionné.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *U wilt dus nog voor het einde van het jaar een nieuw beheerscontract. Dat heeft tot gevolg dat ook de volgende regering eraan gebonden is. U wilt het niet over de prioriteiten hebben, terwijl ik die net van u had willen horen.*

Kunt u de evaluatie van het vorige contract aan het parlement bezorgen? Kunnen we een bespreking van de resultaten organiseren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *U krijgt documenten zodra de onderhandelingen rond zijn.*

Beheerscontracten lopen vaak verder tijdens een volgende regeerperiode. Er zullen zeker bedenkingen worden gemaakt bij de beschikbare middelen, maar het openbaar vervoer heeft nu eenmaal prioriteiten op de lange termijn nodig.

Het lijkt me belangrijk om na grondig denkwerk een nieuw contract af te sluiten in plaats van het oude te verlengen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *U antwoordt een beetje naast de kwestie.*

Er zijn twee belangrijke aspecten: de begroting en het beheerscontract tussen de MIVB, het Brussels Parlement en de Brusselse regering. Ik denk dat we de doelstellingen moeten bespreken die in het contract worden opgenomen. Uw werkwijze is niet erg transparant.

Ik vind ook dat we de evaluatie van het huidige contract moeten bespreken. Het volstaat niet om te zeggen dat alle doelstellingen zijn bereikt, want dat is niet altijd noodzakelijk zo. Het lijkt me normaal dat de commissie voor de Mobiliteit zich daarmee bezighoudt.

Mevrouw de voorzitter.- Ik noteer uw verzoeken voor het begin van het nieuwe parlementaire jaar. Er is nog tijd om de

Il me semble tout à fait naturel que la commission de la Mobilité se saisisse de ce débat et de celui de l'évaluation du contrat de gestion.

1129 **Mme la présidente.**- J'inscrirai ces demandes à l'ordre du jour des travaux de la rentrée. Il est vrai qu'il est suffisamment tôt pour avoir cette discussion en commission, et cela intéressera certainement tous les députés de notre commission de la Mobilité.

- *L'incident est clos.*

1135 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1135 **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,**

1135 **concernant l'absence de réunion du comité consultatif des usagers de la STIB depuis 2016.**

1137 **M. David Weytsman (MR).**- Le hasard du calendrier fait bien les choses, étant donné que ma question concerne justement l'absence de réunion du comité des usagers de la STIB depuis 2016. Ce comité est un organe consultatif indépendant composé de représentants des clients et usagers de la STIB. Il a été créé sur la base de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

L'article 54 du contrat de gestion de la STIB dispose ce qui suit : « La STIB s'engage à mettre en œuvre les principes suivants en vue de garantir que son mode de fonctionnement respecte les intérêts et avis de l'ensemble de ses partenaires. Au niveau de ses relations avec les citoyens, la STIB s'engage à entretenir le mieux possible le dialogue avec ceux-ci, notamment en entretenant de manière régulière le dialogue avec son comité consultatif. » Cet article expose donc un point très concret du contrat de gestion, à savoir que les discussions doivent avoir lieu dans un cadre de participation citoyenne, de coconstruction et de transparence, chères à certains.

Lors d'une réponse parlementaire, vous avez récemment répondu : « Une organisation d'utilisateurs a demandé le redémarrage du comité consultatif des utilisateurs. Après discussion avec la STIB, il nous est cependant apparu difficile et peu utile de raviver cet organe. Toutefois, dans la perspective du nouveau contrat de gestion, nous examinons comment le dialogue de la STIB avec les experts, les utilisateurs et la société civile peut encore être renforcé. »

Nous disposons donc d'un article du contrat de gestion qui vous demande d'échanger, de coconstruire, de veiller à la participation citoyenne avec un comité qui existe dans les statuts. Or vous dites que cela semble difficile et vous vous engagez, si je lis entre les lignes, à le supprimer dans le prochain contrat de gestion.

bespreking te voeren. Ik weet zeker dat ze alle commissieleden interesseert.

- *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 het adviescomité van MIVB-gebruikers, dat sinds 2016 niet meer is samengekomen.

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).- *Het onafhankelijke adviescomité van MIVB-gebruikers is sedert 2016 niet meer samengekomen. Het beheerscontract vermeldt nochtans duidelijk dat de MIVB regelmatig moet overleggen met zijn adviescomité.*

In een antwoord op een parlementaire vraag zei u dat u het adviescomité geen nieuw leven wilt inblazen en dat er voor het nieuwe beheerscontract wordt gezocht naar een nieuwe manier van overleggen tussen de MIVB, deskundigen, gebruikers en het middenveld. Het artikel over het adviescomité blijft dus dode letter, en als ik het goed begrijp, wilt u het afschaffen.

Ik vind dat het adviescomité van MIVB-gebruikers een belangrijke rol moet spelen in de dialoog tussen de MIVB en de reizigers.

Waarom is het comité niet meer samengekomen? Waarom vindt u dat niet nuttig?

Waarom leeft u het beheerscontract niet na?

C'est la raison pour laquelle nous devons en débattre dans cette commission.

Pour ma part, j'estime que le comité des usagers de la STIB doit jouer un rôle majeur dans la concertation entre la STIB et ses clients, en permettant notamment une meilleure prise en compte des préoccupations et des besoins des voyageurs. C'est d'autant plus important que cet organe, contrairement à d'autres, est complètement indépendant.

Pourquoi ce comité ne s'est-il plus réuni, contrairement à ce qui est prévu dans le contrat de gestion ?

Votre réponse de janvier 2023 ne me suffit pas. Pourquoi ne jugez-vous pas « utile » de raviver cet organe ? Pourquoi serait-il « difficile », selon vous, de travailler avec lui ?

Pourquoi ne pas respecter, tout simplement, le contrat de gestion 2019-2023 ?

¹¹³⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne le comité des usagers de la STIB, la relance d'un comité similaire est discutée dans le cadre du prochain contrat de gestion. Le principe de faire participer et de consulter les utilisateurs est évidemment important. Les membres qui représentent les usagers et leurs suppléants sont actuellement nommés par le gouvernement pour une période renouvelable de cinq ans. Le dernier arrêté de composition de ce comité date de 2005.

Nous voulons que ce comité soit repris dans le nouveau contrat de gestion afin de veiller à sa composition. Le contrat de gestion actuel expire à la fin de l'année 2024, et notre objectif est de disposer d'un nouveau contrat avant la fin de l'année. Les discussions étant en cours, nous ne disposons pas de plus de détails à ce sujet.

La STIB sollicite les avis et contributions des usagers et de la société civile de diverses manières. La STIB consulte ses voyageurs chaque année, au travers de son baromètre de satisfaction réalisé par un bureau d'études indépendant pour le compte de la Région de Bruxelles-Capitale. Les voyageurs peuvent donner leur avis sur des dizaines de critères, allant de l'offre aux correspondances, en passant par la propreté, l'information aux voyageurs ou encore le sentiment de sécurité.

La STIB recueille quotidiennement les avis et remarques de ses voyageurs via son service à la clientèle et les réseaux sociaux. Elle bénéficie ainsi d'un retour représentatif de l'ensemble de ses usagers. L'objectif visé à l'article 54 du contrat de gestion est ainsi poursuivi.

¹¹⁴¹ La STIB dialogue avec ses usagers et recueille leurs commentaires grâce à une présence très active, réactive et proactive sur les réseaux sociaux.

De nouvelles formes de participation citoyenne sont également expérimentées dans le cadre de certains gros dossiers. Le projet

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De oprichting van een nieuw adviescomité wordt besproken. Reizigers betrekken is uiteraard belangrijk. De laatste keer dat er een comité werd samengesteld, was in 2005.*

Wij willen dat het nieuwe comité wordt opgenomen in de beheersovereenkomst, die tegen eind dit jaar klaar zou moeten zijn.

De MIVB raadpleegt jaarlijks haar reizigers over allerlei aspecten van het reizigersvervoer. Dagelijks geven reizigers ook hun mening via de klantendienst en de sociale media. Op die manier wordt de doelstelling van artikel 54 van het beheerscontract bereikt.

De MIVB voert op de sociale media een zeer actieve dialoog met haar reizigers.

In enkele grote dossiers worden nieuwe vormen van burgerparticipatie getest, zoals burgerpanels. Er wordt

de nouvelle ligne de tram vers Neder-Over-Heembeek, par exemple, a été supervisé par un panel citoyen.

Des consultations thématiques sont organisées régulièrement avec la société civile sur des sujets comme l'accessibilité. En l'occurrence, la STIB, Bruxelles Mobilité et le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles se réunissent mensuellement pour discuter de l'accessibilité du réseau de la STIB du point de vue des usagers eux-mêmes.

Les grands dossiers de la STIB sont discutés en détail en Commission régionale de la mobilité, un important organe consultatif au sein duquel les usagers de la STIB sont également représentés, par le biais de TreinTramBus et du Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles.

Tous les dossiers de reconstruction de et par la STIB sont discutés en détail dans le cadre de la section modes actifs de cette même Commission régionale de mobilité.

¹¹⁴³ **M. David Weytsman (MR).**- Madame la Ministre, avez-vous entendu quelqu'un, dans cette commission, dire que rien n'était fait ? Jamais je n'ai affirmé cela. Je suis bien conscient que la STIB s'enquiert régulièrement de l'avis de ses clients, que des évaluations sont réalisées en interne, que des efforts plus ou moins fructueux visant la participation citoyenne sont consentis quant au développement de certaines lignes et de certains axes. J'ai même suivi certains de ces processus participatifs, qui en sont à leurs débuts, et je les encourage.

Pourquoi ne pas soutenir le comité consultatif ? Voilà le cœur de ma question. Cet organe est décrit dans le contrat de gestion comme un véritable partenaire. Peut-être ne partagez-vous pas l'ambition de votre prédécesseur de travailler d'égal à égal avec un comité à même de vous aider et vous accompagner, vous et la STIB, de mettre parfois celle-ci au défi et de relayer des difficultés ?

Je n'ai toujours pas compris votre réponse, mais j'entends que vous comptez le dissoudre ou le supprimer du contrat de gestion. Pourquoi ne pas avoir maximisé le nombre d'organes de consultation, parallèlement aux efforts actuellement consentis par la STIB ? Ce comité consultatif n'a pas d'équivalent dans l'ensemble des actions de participation citoyenne que la STIB est en train de mener.

¹¹⁴⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je suis d'accord qu'il importe surtout d'établir ces contacts dans des lieux pertinents, plutôt que d'en multiplier à tout prix la quantité. Cette préoccupation doit être intégrée dans le nouveau contrat de gestion de la STIB.

La Commission régionale de la mobilité constitue également un lieu où la STIB apporte ses éléments de réflexion et ses propositions. Il importe d'évaluer quelle est la composition la plus représentative. Quel est le lieu adéquat pour discuter de telle thématique ou de tel projet ? La STIB recouvre effectivement des éléments relatifs aux infrastructures, aux usagers, etc. Il

regelmatig overleg gepleegd met het middenveld over thema's zoals toegankelijkheid.

In de Gewestelijke Mobiliteitscommissie worden de grote MIVB-dossiers besproken met TreinTramBus en Gebruikers van het Brussels Openbaar Vervoer. Ook de infrastructuurwerken van de MIVB komen in die commissie aan bod.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Hebt u mij horen zeggen dat de MIVB niets doet om de reizigers te raadplegen? Maar waarom weert u een adviescomité dat op gelijke voet staat met het beleid?*

Ik begrijp uw antwoord niet. Ik begrijp wel dat u het adviescomité wilt afschaffen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Overleg met de reizigers gebeurt het best in de daartoe geëigende organen.*

Er moet worden nagedacht in welk orgaan bepaalde thema's en aspecten het best worden besproken, en waar participatie op haar plaats is. Dat wordt besproken met het oog op het nieuwe beheerscontract. Ook de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zal zich hierover uitspreken.

convient donc d'identifier sur quels éléments la contribution et la participation est pertinente. Ces questions seront discutées dans le cadre du nouveau contrat de gestion et la Commission régionale de la mobilité s'exprimera également à cet égard.

1145 **M. David Weytsman (MR).**- Dans vos réflexions visant à améliorer les prémices d'une participation citoyenne, il semble légitime que vous puissiez instaurer de nouvelles pratiques, négociées avec la STIB dans le cadre de son futur contrat de gestion. Je constate toutefois qu'un article n'a pas été respecté. Au vu de votre réponse, je déplore que vous soyez davantage la porte-parole de la STIB que la ministre de la Mobilité.

- *L'incident est clos.*

1151 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

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 chantier de l'avenue Brugmann à Uccle.**

1153 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je ne vous l'apprends pas, un chantier de Bruxelles Mobilité a lieu à l'avenue Brugmann, à Uccle. Ce chantier a débuté début avril et devait se terminer début mai. Il se situe au niveau des trottoirs entre l'avenue de Boetendael et l'avenue de la Ramée. Les perturbations se posent en direction du centre d'Uccle et la circulation se fait par les voies de tram de la STIB.

Je souhaiterais vous interroger sur l'exécution de ce chantier. Vous n'êtes certainement pas sans le savoir, mais la commission de coordination des chantiers impose des conditions très contraignantes à Bruxelles Mobilité. À tel point que la direction des projets des voiries au sein de Bruxelles Mobilité, qui est chargée du projet, ne s'en sort plus. Pire, elle voit sa facture exploser, de même que les délais d'exécution. Les conséquences de cette situation ubuesque retombent sur les Ucclois, qui subissent tous les retards.

Où en est l'exécution de ce chantier ? Quelles sont les contraintes imposées à la direction des projets des voiries au sein de Bruxelles Mobilité ? Pour quelles raisons de telles conditions sont-elles imposées ?

Quels sont les retards dans l'exécution de ce chantier ?

Quelles sont les conditions imposées par la commission de coordination des chantiers ? Pourquoi la direction des projets des voiries est-elle réticente à appliquer ces conditions ? Ces dernières ne sont-elles pas trop restrictives ?

À combien s'élève l'augmentation de la facture et quels en sont les détails ?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het is goed dat nieuwe vormen van burgerparticipatie een plaats krijgen in het beheerscontract, maar ik betreur dat u eerder MIVB-woordvoerder bent dan minister van Mobiliteit.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de werken in de Brugmannlaan in Ukkel.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *De werken die Brussel Mobiliteit uitvoert aan de Brugmannlaan in Ukkel en die begin mei voltooid hadden moeten zijn, verstoren het verkeer naar het centrum van Ukkel.*

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen legt strenge beperkingen op, die de uitgaven verhogen en de uitvoeringstermijnen verlengen. De bewoners van Ukkel zijn het kind van de rekening.

Hoever staat de uitvoering van deze werf, en welke vertraging is er? Welke beperkingen werden er opgelegd, en waarom? Waarom is Brussel Mobiliteit terughoudend om deze voorwaarden toe te passen?

Hoeveel kosten de werkzaamheden?

Hoe wordt er gecommuniceerd met de gemeente Ukkel over de problemen met de werf?

Quelles communications ont-elles été mises en place avec la commune d'Uccle au sujet des problèmes rencontrés par Bruxelles Mobilité lors de l'exécution de ce chantier ?

1155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Deux chantiers différents sont en cours sur l'avenue Brugmann. Un chantier pilote de la direction entretien vise la rénovation des trottoirs ; l'autre, qui concerne la mise aux normes des arrêts STIB et leur connexion vers les nouveaux trottoirs, est conduit par la direction projets de voiries.

Le chantier de rénovation des trottoirs est à l'arrêt depuis deux mois. Celui de mise aux normes a continué jusqu'au 7 juin, mais est maintenant tributaire de l'avancée du premier.

En janvier et mars 2023, la sous-commission Uccle-Forest a rendu deux avis favorables sur les phases exposées, pour autant que le projet de rénovation des trottoirs s'accompagne d'un couloir mixte piétons-cyclistes le long de l'emprise. Le renvoi des piétons vers le trottoir opposé et la déviation des cyclistes, comme demandés par l'entrepreneur, sont en effet contraires à l'esprit de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique et de nature à mettre en danger ces usagers, par exemple lorsqu'ils rejoignent leurs habitations. De plus, le dispositif de l'entrepreneur aurait eu pour conséquence de devoir dévier le transport de marchandises vers des voiries locales.

Ces conditions ne diffèrent pas de ce qui est habituellement demandé pour des chantiers similaires et n'ont dès lors rien d'inhabituel ou de particulièrement contraignant. L'article 38 de l'arrêté de 2019 exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 prévoit qu'une déviation n'est mise en place que lorsqu'un couloir de contournement ne peut matériellement être organisé. Ce n'est pas le cas ici. La commission de coordination des chantiers a dès lors validé ces avis.

Les travaux préparatoires ont été exécutés par les autres impétrants dans le respect des conditions. Le demandeur, c'est-à-dire la direction entretien, a ensuite stoppé volontairement son chantier et a souhaité se faire entendre à plusieurs reprises auprès de la commission de coordination des chantiers pour exposer les difficultés rencontrées, en raison de l'usage de ses engins, pour maintenir les piétons du même côté de la voirie.

1157 Les engins utilisés par l'entrepreneur sont anormalement grands pour un simple démontage des trottoirs. Ce sont des outils prévus pour des travaux lourds, comme ceux réalisés sur autoroute. Pourtant, le gabarit des engins de chantier constitue l'un des éléments spécifiquement prévus, puisqu'il est fait mention de l'usage des engins de chantier dont le gabarit est adapté au travail en milieu urbain.

Par ailleurs, les retours constatés lors des chantiers contredisent l'argument économique lié à l'usage de grands engins pour les trottoirs. Les largeurs des pelles sont telles qu'elles sont souvent incompatibles avec la plupart des sections des trottoirs et sont difficilement manipulables au niveau des trappons, bouches à clés, soupiraux, etc. Dans ces cas, l'entrepreneur, ne pouvant

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er zijn momenteel twee verschillende werven in de Brugmannlaan: er wordt gewerkt aan de voetpaden en aan de MIVB-haltes.*

De renovatie van de voetpaden ligt al twee maanden stil. De aanpassing van de MIVB-haltes hangt af van de voortgang van het werk aan de voetpaden en ligt dus ook voorlopig stil.

In januari en maart 2023 zijn er twee gunstige adviezen gegeven over de voorgestelde werffasen, op voorwaarde dat er een gemengde strook voor voetgangers en fietsers zou komen. Zo hoefden die weggebruikers niet te worden omgeleid, wat in tegenspraak zou zijn met de Ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg en hen in gevaar zou brengen.

Zo'n voorwaarde is niet ongewoon of buitengewoon streng. Omdat de aanleg van zo'n strook mogelijk was, heeft de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen de adviezen bevestigd.

Na de voorbereidende werkzaamheden heeft Brussel Mobiliteit de werf vrijwillig stilgelegd. De administratie heeft de moeilijkheden die ze heeft met haar machines, herhaaldelijk voorgelegd aan de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen.

De graafmachines die de aannemer gebruikt, zijn veel te groot om de voetpaden af te breken. Ze zijn zo breed dat ze de nutsleidingen dreigen te beschadigen.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen heeft elke aanvraag onderzocht en vervolgens verschillende mogelijkheden voorgesteld waarbij de voetgangers- en fietsstrook kon worden behouden. Voor de enkele plekken die problematisch waren, konden seingevers worden ingezet.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen bestaat uit experts uit diverse domeinen en brengt unaniem advies

utiliser de grands gabarits, doit recourir à des engins plus petits ou travailler à la main. La puissance de ces engins peut laisser craindre une multiplication des accidents lorsqu'ils sont utilisés pour des trottoirs dans lesquels passent de nombreuses canalisations (eau, gaz, etc.).

Lors de chaque demande, la commission de coordination des chantiers a analysé à nouveau, en présence du demandeur, sa requête, qui restait toujours focalisée sur l'usage d'engins inadaptés de grands gabarits. La commission a proposé différentes pistes, qui permettraient de maintenir les cheminements piétons et cyclistes le long de l'emprise du chantier, tout en évitant le renvoi de camions dans les voiries locales. Aux seuls endroits posant un problème, c'est-à-dire où se situent quelques fosses d'arbre ou équivalent, un système de cheminement protégé par des signaleurs pouvait être déployé.

Pour rappel, la commission de coordination des chantiers rend un avis sur la base d'un consensus parmi ses membres, qui représentent, entre autres, les communes, la STIB, le Siamu, Bruxelles Propreté, les impétrants, hub.brussels et les zones de police. Ce sont donc plusieurs dizaines de personnes expertes en gestion de chantiers qui, au total, ont évalué la question à plusieurs reprises.

Par ailleurs, les conditions reprises ci-dessus sont régulièrement appliquées par les autres impétrants qui exécutent leurs chantiers avec des moyens adaptés à la configuration de la voirie et à la nature des travaux envisagés.

Le dossier sera représenté à la commission et, en fonction des mesures décidées, le retard et l'impact sur le coût seront déterminés et abordés avec la commune. En l'espèce, il s'agit bien d'un conflit avec l'entrepreneur portant sur l'utilisation de ses engins. Je comprends bien que ce débat soit frustrant pour les riverains, car il se tient entre les autorités et l'entrepreneur. J'espère que le chantier reprendra rapidement, dans les meilleures conditions possibles, afin que l'avenue Brugmann puisse retrouver sa quiétude au plus vite.

¹¹⁵⁹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je retiens qu'il y a une partie de ping-pong interminable entre les différents services administratifs. Il est difficilement compréhensible que deux administrations se mettent des bâtons dans les roues ! Au final, ce sont les riverains, les Ucclois et les personnes qui traversent cette commune qui en subissent les conséquences !

J'espère qu'une issue favorable pourra être trouvée et que ce dossier ne fera plus l'objet de dissensions.

- *L'incident est clos.*

¹¹⁶³ **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN**

uit. Bovendien worden de opgelegde voorwaarden regelmatig toegepast door andere nutsbedrijven.

Het dossier wordt opnieuw besproken door de commissie, die de gemeente zal inlichten over de vertraging en de kosten.

Het gaat dus om een conflict met de aannemer. Ik begrijp dat dit frustrerend is voor de bewoners.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Ik hoop dat er snel een einde komt aan dit partijtje pingpong tussen twee administraties, waarvan de bewoners de gevolgen dragen.*

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

1163 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,

1163 concernant les personnes retrouvées coincées sous des portes de métro.

1163 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. FRANCIS DAGRIN**

1163 concernant les conséquences dramatiques de la suppression des équipes de nuit et du sous-effectif à la STIB.

1163 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN**

1163 concernant les accidents de personnes dus à des volets de stations du métro bruxellois.

1169 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

1169 concernant le récent décès dans la station de métro Rogier.

1171 **M. David Weytsman (MR).**- Plusieurs incidents récents ont été relayés dans la presse au sujet de personnes bloquées dans des portes de métro. Le premier incident est survenu à Saint-Gilles, où la personne a pu joindre elle-même les secours. Un second incident est survenu en mars à la station Porte de Namur, aux alentours de 5h du matin. Là encore, un homme est resté bloqué dans l'une des entrées. Enfin, fin mai, un homme s'est à nouveau retrouvé coincé plus de deux mètres au-dessus du sol, le pied bloqué dans la porte de la station de métro.

D'après les informations dont nous disposons, l'incident serait survenu vers 4h30, soit l'heure où les stations doivent rouvrir. Cet élément est important, dans la mesure où il convient de déterminer si le manque d'équipes de nuit est un élément à prendre en compte dans le cadre de ces incidents.

Début juin, un nouvel incident grave survenait à la station Rogier, aux mêmes heures. Cette fois-ci une personne a malheureusement perdu la vie sur place, après que les pompiers ont tenté de la ranimer. En mon nom et celui de mes collègues, je présente mes sincères condoléances à la famille et aux proches de cette personne.

Il semble que ces incidents surviennent parce que les personnes concernées dorment contre la porte ou près de celle-ci. D'après nos informations, les portes s'ouvrent à distance par voie électronique et il appartient aux régulateurs de vérifier station par station, en visionnant les images des caméras, la fermeture et l'ouverture des portes pour s'assurer que celle-ci peut se faire sans risque.

Il semble malheureusement que ce contrôle ne permette pas d'assurer que l'ouverture des portes le matin se fasse en toute sécurité. Or, les stations de métro de la STIB sont souvent fréquentées par un public fragilisé, qui y trouve refuge. Nous

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

betreffende de mensen die gekneld raken onder metrodeuren.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER FRANCIS DAGRIN

betreffende de dramatische gevolgen van de afschaffing van de nachtploegen en het personeelstekort bij de MIVB.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

betreffende de ongevallen met mensen die gekneld raken in rolluiken in de Brusselse metrostations.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

betreffende het recente overlijden in metrostation Rogier.

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).- *De afgelopen tijd waren er meerdere incidenten waarbij mensen gekneld raakten in de rolluiken van een metrostation. Begin juni was er in metrostation Rogier zelfs een incident met dodelijke afloop.*

Naar verluidt betreft het telkens personen die tegen een rolluik liggen te slapen. Die worden elektronisch en op afstand geopend en gesloten nadat via camera's is nagegaan of de kust veilig is. Blijkbaar volstaat die controle niet.

Kwetsbare personen zoeken vaak onderdak in metrostations. We moeten rekening houden met die betreurenswaardige realiteit en ervoor zorgen dat ieders veiligheid in de metrostations dag en nacht gegarandeerd is.

devons penser nos interventions et notre infrastructure en accord avec cette réalité difficile. Nous devons mobiliser nos équipes de sécurité pour garantir la sécurité de toutes et tous, y compris la nuit, et offrir un accompagnement à ces personnes en difficulté lorsque c'est possible.

¹¹⁷³ Premièrement, l'objectif est de comprendre l'ampleur du phénomène. Pourriez-vous nous indiquer le nombre exact d'incidents survenus ces six derniers mois au cours desquels des passagers ont été bloqués dans les portes du métro, en précisant les dates et les heures auxquelles ils se sont déroulés ?

Quelles sont les causes principales de ces incidents ? S'agit-il de problèmes liés à l'ouverture ou à la fermeture des portes du métro, à un défaut de surveillance, de contrôle ou d'encadrement dans les stations ? Quelles mesures avez-vous prises depuis l'incident tragique survenu au mois de juin pour vous assurer que plus personne ne perde la vie à cause de ces portes ?

Comment les opérateurs du dispatching sont-ils formés pour gérer les situations d'urgence et les incidents de ce type ? Quelles sont les procédures en place pour assurer une réponse appropriée et rapide lorsque des passagers se trouvent bloqués dans les portes ?

Depuis la suppression de certaines patrouilles de nuit, lesquelles étaient utiles pour détecter les éventuelles personnes qui seraient restées dans les stations ou se seraient faufilées à l'intérieur pour dormir et avoir chaud, combien d'agents de sécurité travaillent pendant la nuit dans les stations ? Que sont-ils amenés à faire, concrètement, quand ils décèlent la présence de personnes qui essaient d'y pénétrer ou dorment contre la porte ?

Je vous avais déjà interpellée à plusieurs reprises à ce sujet. Nous avons par ailleurs voté à l'unanimité des résolutions qui visent à renforcer la sécurité dans les stations de métro. L'objectif était notamment de renforcer la présence humaine pendant la nuit. Depuis le début de la législature, c'est tout l'inverse qui est fait.

Les risques qui découlent de l'ouverture et de la fermeture de la porte sont-ils clairement indiqués à côté de celle-ci ? Les services sociaux qui travaillent avec les personnes en errance les en informent-ils ?

¹¹⁷⁵ **M. Francis Dagrín (PTB).** - Depuis quelques mois, de plus en plus d'incidents potentiellement graves surviennent sur le réseau du métro bruxellois. Il s'agit de débuts d'incendie de rames et de traverses, notamment.

Le dernier incident en date a été relayé dans la presse au début du mois de juin : sur la ligne 2-6, une traverse avait pris feu à la station Heysel. Quelques jours plus tôt, une autre traverse avait pris feu à la station Simonis. La semaine passée encore, une rame de métro a été évacuée à la station Gare de l'Ouest après un début d'incendie. Le 24 mai, c'est un début d'incendie qui s'est déclenché à la station Simonis. Le 21 mai, le réseau de métro a été perturbé en raison d'une rame avariée entre les stations Clemenceau et Gare du Midi. Enfin, le 12 mai, une rame a été

Hoeveel incidenten waren er de afgelopen zes maanden waarbij personen gekneld raakten tussen de rolluiken van de metrostations? Op welke tijdstippen deden die zich voor?

Wat zijn de voornaamste oorzaken? Welke maatregelen hebt u genomen sinds het dodelijke ongeval in juni?

Hoe worden de medewerkers van de centrale verkeersgeleiding opgeleid om om te gaan met zulke incidenten en andere noodsituaties? Welke procedures werden er ingevoerd om snel te reageren bij zulke incidenten?

Hoeveel veiligheidsagenten werken er 's nachts in de metrostations? Hoe moeten zij reageren als ze iemand aantreffen die de metrostations probeert binnen te dringen of tegen de rolluiken slaapt?

Via resoluties heeft het parlement de regering al meermaals gevraagd om de veiligheid in de metrostations te verbeteren. Daarvoor moet er onder meer 's nachts meer personeel aanwezig zijn, maar deze regering deed net het tegenovergestelde.

Wordt er bij de rolluiken duidelijk gewezen op het mogelijke gevaar bij het openen en sluiten? Wijzen de maatschappelijk werkers die met daklozen werken, hen op de risico's?

De heer Francis Dagrín (PTB) (in het Frans). - *De afgelopen maanden deden zich talrijke potentieel gevaarlijke incidenten voor op het Brusselse metronetwerk, gaande van brandende dwarsliggers tot beschadigde of vastzittende metrostellen. Zoveel incidenten in korte tijd kan geen toeval zijn. Ze zijn het gevolg van ernstige structurele problemen bij de MIVB. U moet erop toezien dat de MIVB alles in het werk stelt om zulke problemen op te sporen en zo snel mogelijk op te lossen.*

Kunt u een gedetailleerd overzicht geven van de incidenten sinds het begin van het jaar?

Wat zijn de oorzaken van die recente incidenten?

bloquée à la suite d'une avarie en tunnel entre les stations Houba-Brugmann et Heysel. La liste est longue.

Heureusement, ces incidents n'ont pas eu de conséquences dramatiques. Mais jusqu'à quand sera-ce le cas ? Vu le nombre d'incidents rapportés en si peu de temps, nous ne pouvons pas parler de simples coïncidences. La STIB est confrontée à des problèmes structurels graves, une situation par ailleurs dénoncée depuis des années par les organisations syndicales. Votre rôle est de veiller à ce que la STIB mette tout en œuvre pour détecter ces problèmes et y remédier rapidement, avant qu'un événement grave ne se produise.

Au vu de ces faits préoccupants, pourriez-vous dresser l'état des lieux des incidents - débuts d'incendie, avaries et rames bloquées en tunnel - constatés depuis le début de l'année ?

Quelles sont les causes des incidents récents ?

Quel est le taux d'indisponibilité des rames ? Quel plan d'action est mis en œuvre pour accroître le taux de disponibilité tout en garantissant la sécurité du personnel et des voyageurs ?

¹¹⁷⁷ Après trois accidents graves impliquant des volets de stations de métro - Porte de Hal, Parvis de Saint-Gilles et Porte de Namur -, survenus depuis le début de l'année, une personne est malheureusement décédée à la suite d'un nouvel incident à la station Rogier.

La suppression des équipes de nuit de la STIB, qui veillaient de manière préventive à la sécurité des plus vulnérables, a des conséquences mortelles. Ce sont ces équipes de nuit qui convainquaient les personnes sans abri de s'éloigner des volets pour éviter que leurs vêtements ne soient coincés lors de l'ouverture automatique de ces dispositifs. Ce sont ces mêmes équipes de nuit qui veillaient à ce que personne ne reste trop près, voire sur les voies avant le démarrage des premières rames de métro. Une autre personne a tragiquement perdu la vie il y a quelques mois dans ces circonstances.

Il est donc urgent de réinstaurer ces équipes de nuit et leurs missions pour éviter d'autres drames. Elles n'auraient jamais dû être supprimées. Il faut même envisager de les renforcer, avec un minimum de six équipes pour mieux couvrir l'ensemble des stations.

Il est par ailleurs urgent de combler structurellement le sous-effectif du département de sécurité et contrôle de la STIB. La direction de la STIB le fait partiellement, mais en déforçant d'autres services, notamment en détachant des patrouilleurs de sécurité en station de leurs missions de sécurisation, tout aussi fondamentales. Ce sous-effectif et la suppression des équipes de nuit se traduisent par un manque de présence dans les stations, avec d'autres effets désastreux : augmentation des incivilités, explosion de la consommation de drogues, absence de présence humaine préventive face aux tentatives de suicide sur les quais, très faible présence sur le réseau de surface, délais d'intervention trop longs en cas d'agression, présence de

Hoeveel procent van de metrostellen is buiten werking? Welke acties worden ondernomen om dat percentage te beperken zonder afbreuk te doen aan de veiligheid van het personeel en de reizigers?

Voorts waren er ook ernstige ongevallen met de rolluiken van de metrostations, waarbij iemand zelfs het leven liet.

De afschaffing van de nachtdiensten bij de MIVB heeft dus dodelijke gevolgen. Die nachtwakers zorgden er immers voor dat daklozen niet tegen de rolluiken sliepen of zich te dicht bij de sporen begaven.

Als we verdere drama's willen voorkomen, moeten die nachtploegen dringend opnieuw ingevoerd en zelfs uitgebreid worden. Het structurele personeelstekort bij het departement dat instaat voor de veiligheid en de controle, moet dringend aangepakt worden en niet door personeel over te plaatsen van andere afdelingen, want die hebben ook fundamentele opdrachten te vervullen.

Welke noodmaatregelen heeft de regering getroffen naar aanleiding van die ernstige incidenten? Is er een deskundige aangesteld?

Hebt u bijkomende inlichtingen over het overlijden van vorige week?

pickpockets, augmentation du vandalisme. De même, à partir de 22h, il n'y a plus de patrouilleurs de sécurité dans les stations. C'est une aberration qui doit être corrigée.

Au vu de la gravité des faits exposés ci-dessus, le gouvernement a-t-il décidé de prendre des mesures d'urgence ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Un expert a-t-il été désigné pour prendre la mesure de la situation et proposer rapidement des solutions ?

Je me permets de vous interroger sur un thème d'actualité lié à notre débat. Avez-vous des informations supplémentaires concernant le décès survenu la semaine passée à la station Yser ?

¹¹⁸³ **M. Jamal Ikazban (PS)**.- Je ne ferai pas la genèse des différents incidents et en particulier de cet incident grave dont ont parlé mes collègues et la presse. Nous pensons tous à la victime et à sa famille, à laquelle nous présentons nos condoléances.

Quelle est la responsabilité de la STIB dans cet accident ? Les assurances vont-elles intervenir ?

Auparavant, il était rare d'entendre parler de ce genre d'incident. Les pompiers eux-mêmes n'ont pas l'habitude de ce type d'intervention. Ces quatre personnes auraient toutes tenté d'entrer dans la station juste avant l'ouverture des volets. Que faisaient ces personnes à proximité des portes ?

Avez-vous des nouvelles concernant l'état de santé des trois premières victimes ? Depuis ces incidents, un affichage de prévention a-t-il été placé sur ces portes pour rappeler le danger qui existe à vouloir les franchir avant leur ouverture ?

Avez-vous des informations sur les raisons qui ont poussé ces personnes à s'engouffrer ainsi dans la station, juste avant l'ouverture des volets ? Comment expliquer qu'il n'y ait pas de garde-fou permettant d'éviter de tels accidents ? Y a-t-il un lien entre la vétusté de ces portes et les accidents ? Ces portes étant commandées à distance, j'imaginai qu'elles étaient pourvues de capteurs apportant une certaine sécurité. Or, nous voyons que ce n'est pas le cas. Des systèmes plus récents ne permettraient-ils pas de les éviter ?

Quel enseignement tirer de ces incidents, dont le dernier a été tragique ? Nous avons connaissance de quatre incidents. Y en a-t-il eu d'autres ? Qu'avez-vous concrètement mis en place pour éviter qu'un autre drame ne se produise à l'avenir ?

¹¹⁸⁵ **Mme Cielkje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *L'incident survenu dans la station Rogier n'est malheureusement pas un cas isolé. Je vous ai déjà interpellée à plusieurs reprises sur la présence de sans-abri et de toxicomanes dans les stations de métro et sur les problèmes de sécurité qui en résultent. La STIB a également exprimé ses préoccupations à cet égard, mais les milieux politiques n'ont guère réagi.*

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Is de MIVB aansprakelijk voor het dodelijke ongeval in kwestie? Keert de verzekering een vergoeding uit?*

Hoe gaat het nu met de drie gewonden?

Zijn er ondertussen waarschuwingen aangebracht op de rolluiken?

Waarom bevonden die mensen zich bij de rolluiken net voor de opening van de stations? Hoe komt het dat dat überhaupt mogelijk is? Zijn die rolluiken misschien verouderd? Zijn er geen sensoren of iets dergelijks om zulke ongevallen te voorkomen?

Welke lessen trekt u uit de incidenten? Hoeveel soortgelijke voorvallen waren er?

Welke stappen hebt u gezet om dit soort drama's te voorkomen?

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).- Net als de vorige sprekers heb ik heel wat vragen over het vreselijke voorval dat heeft plaatsgevonden in metrostation Rogier, waar een man overleed nadat hij gekneld raakte tussen het rolluik van de ingang van het metrostation.

Tot mijn grote verbazing bleek dat dramatische verhaal helaas geen alleenstaand geval. De voorbije maanden alleen al waren er

À la fin de l'année dernière, un groupe de travail a été constitué avec des représentants du gouvernement, de la police, des services de sécurité et des services sociaux, mais les actions concrètes font défaut et le nombre de plaintes continue d'augmenter.

Comment gérez-vous le problème des personnes qui passent la nuit dans les stations de métro ? Avez-vous soulevé la question au sein du conseil des ministres ?

Comment se déroule la concertation au sein du groupe de travail et que prévoit-il de faire ?

¹¹⁸⁷ *Selon un communiqué commun de Bruxelles Mobilité et de la STIB, les volets seront remplacés au plus vite par des modèles qui ne peuvent pas être forcés. Cette mesure sera mise en œuvre cette année dans dix stations à risque.*

La STIB et Bruxelles Mobilité communiquent conjointement, mais qui est finalement responsable de ce dossier ? Le remplacement de dix volets est-il une mesure suffisante ? Qu'entreprend le gouvernement pour résoudre ce problème ?

¹¹⁹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme vous, j'ai été attristée d'entendre les témoignages de personnes coincées entre les volets des stations de la STIB.

Tout d'abord, je souhaite le rétablissement aux trois personnes qui ont pu être libérées et j'exprime mes condoléances aux proches de la victime décédée.

drie gelijkaardige incidenten die de media haalden. Het spreekt voor zich dat we dat ernstig moeten nemen.

Volgens de MIVB gaat het om drugsverslaafden en daklozen die de stations proberen binnen te dringen en het rolluik daarbij open proberen te wrikken. Ik heb u al meermaals ondervraagd over de vele daklozen en druggebruikers in de metrostations en de veiligheidsproblemen die dat fenomeen met zich meebrengt. Ook de MIVB zelf heeft al meermaals haar bezorgdheid geuit. Vanuit politieke hoek kwam er echter amper een reactie, zoals blijkt uit de recente incidenten.

Eind vorig jaar is een taskforce opgericht waarin de regering, de politie, de veiligheidsdiensten en de sociale diensten vertegenwoordigd zijn. Aan concrete acties en resultaat ontbreekt het evenwel: het aantal klachten over daklozen en drugsverslaafden in de metrostations blijft toenemen. Afgezien van de recente dramatische incidenten waarbij mensen gekneld raakten door de rolluiken is er een veel groter probleem waartegen de regering moet optreden.

Hoe gaat u om met het probleem van mensen die de nacht in metrostations doorbrengen? Hebt u zicht op het aantal mensen dat de stations na sluitingstijd binnendringt?

Hebt u het probleem met daklozen en druggebruikers in de metrostations al aangekaart op de ministerraad?

Hoe verloopt het overleg binnen de taskforce? Welke acties heeft de taskforce al genomen? Wat is er nog gepland?

We hebben inmiddels in de media een gezamenlijk communiqué van Brussel Mobiliteit en de MIVB kunnen lezen. Daarin staat dat de rolluiken versneld zullen worden vervangen door modellen die niet kunnen worden opengewrikt. Dit jaar zal die maatregel al worden uitgevoerd in tien risicostations. Verder wordt een meerjarenplan uitgevoerd, wat natuurlijk meer personeel en financiële middelen vergt.

Er is nog veel onduidelijkheid. Wie is bevoegd voor dit dossier: de MIVB of Brussel Mobiliteit? Waarom communiceren ze gezamenlijk? Wie zal het probleem uiteindelijk aanpakken? Volstaat het om dit jaar tien rolluiken te vervangen? Om de rolluiken sneller te vervangen zijn er meer middelen nodig. De regering zal die knoop dus moeten doorhakken. Over welke bedragen spreken we dan? Wat onderneemt de regering om dit probleem goed aan te pakken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Ook ik ben bedroefd over de incidenten.

De MIVB heeft alles in het werk gesteld om te achterhalen wat er precies is misgegaan. De voorvallen moeten echter ook in een ruimere context worden geplaatst.

La STIB a tout mis en œuvre pour enquêter sur l'origine de ces incidents et comment les éviter. Je vais vous livrer les détails de ce travail dans quelques instants.

Le champ des sujets initialement abordés dans la première question déposée avant les derniers incidents s'est élargi, car vous demandez des éclaircissements.

¹¹⁹³ *(poursuivant en néerlandais)*

Le métro et les stations de métro ne forment qu'un prolongement de l'espace public et connaissent donc les mêmes problèmes. Leur résolution nécessite l'intervention de toute une chaîne d'acteurs et de services tels que les services sociaux et de justice, la police ou le parquet.

Vu le nombre croissant de sans-abri, de sans-papiers et de personnes luttant contre la toxicomanie ou les problèmes de santé mentale, je ne peux qu'encourager la STIB et tous les intervenants à agir, dans l'intérêt de tous.

Par ailleurs, je tiens à exprimer mes condoléances aux proches de la victime décédée et à souhaiter un prompt rétablissement aux trois autres personnes impliquées.

¹¹⁹⁵ *(poursuivant en français)*

En ce qui concerne la clarification des faits, les récents incidents tragiques - où des personnes se sont retrouvées coincées entre les volets de stations de métro, avec une issue dramatique pour l'une d'entre elles - ne sont pas dus à des problèmes techniques ou à des défauts de fonctionnement des volets.

S'agissant de l'incident avec une issue fatale qui s'est produit à la station Rogier, le parquet est descendu sur place et a conclu à un accident. La STIB n'a à aucun moment été mise en cause.

Le drame met en cause la précarité sociale et des problèmes de toxicomanie de plus en plus complexes dans notre environnement urbain - dont les stations de la STIB font partie. Les personnes concernées ne se sont pas endormies contre les volets, mais ont tenté de s'introduire de nuit dans les stations en forçant le dispositif de protection. Elles se sont retrouvées

(verder in het Nederlands)

Wat de veiligheid in de metro betreft, is het uiteraard belangrijk dat de MIVB en ik als bevoegde minister alle hefboomen benutten waarover we beschikken. De problemen in de metro vloeien echter ook voort uit een aantal ruimere maatschappelijke problemen. De metro en de metrostations zijn het verlengde van de openbare ruimte en de uitdagingen die zich daar voordoen, komen ook voor in de metro. Om zulke problemen het hoofd te bieden moet in feite een hele keten zich daarvoor inzetten. Dat betekent dat het niet alleen een zaak is van de MIVB en haar veiligheidsdiensten, maar dat er een heel netwerk van sociale diensten, politiediensten, justitiediensten en het parket opgezet moet worden om gepast te reageren op maatschappelijke uitdagingen die zich laten voelen in de metro.

Ik denk daarbij aan uitdagingen zoals het toenemende aantal daklozen en personen zonder verblijfsvergunning, alsook het stijgende aantal personen dat met een verslaving of geestelijke problemen kampt. De druk op de maatschappij is zeer hoog en sinds de coronacrisis is die alleen maar toegenomen. Daarom kan ik er alleen maar voor pleiten dat naast de MIVB, ook de politiediensten, de sociale diensten en de hele maatschappelijke keten inspanningen doen. Dat is niet alleen in het belang van de MIVB en haar klanten, maar ook van de betrokken personen en de maatschappij in haar geheel. We kunnen niet passief blijven toekijken op de realiteit, die af en toe ronduit onmenselijk is.

Wat de rolluiken betreft, wil ik eerst en vooral mijn medeleven betuigen aan de nabestaanden van het dodelijke slachtoffer en de drie andere betrokkenen een spoedig herstel wensen.

(verder in het Frans)

De recente voorvallen waarbij personen gekneld raakten tussen de rolluiken, zijn niet te wijten aan technische problemen of defecte rolluiken.

Wat het dodelijke incident in metrostation Rogier betreft, ging het parket ter plaatse en concludeerde het dat het om een ongeval ging. Op geen enkel moment werd de MIVB aansprakelijk gesteld.

Het drama is het gevolg van de steeds complexere stedelijke problemen zoals armoede en drugsgebruik. De betrokkenen lagen niet te slapen tegen de rolluiken, maar probeerden de metrostations binnen te dringen door tussen de lamellen van de luiken te glippen. Daarbij kwamen ze vast te zitten en werden ze opgetild wanneer de rolluiken 's ochtends werden geopend.

coincées en essayant de soulever les lattes et de passer entre elles et ont été entraînées vers le haut par le mouvement du volet au moment de l'ouverture des stations, le matin.

L'infrastructure même ne semble donc pas être en cause. Toutefois, depuis plusieurs mois, la STIB constate une augmentation, sur son réseau, de la présence de personnes en errance ou sous influence. Comme je viens de le dire, il s'agit d'un phénomène de société, qui touche l'ensemble de la Région bruxelloise et dont l'ampleur nous inquiète profondément.

Je comprends que les stations de métro - qui sont accessibles pendant une grande partie de la journée et qui constituent un prolongement de l'espace public - sont des espaces où des personnes fragilisées et vivant dans la précarité peuvent chercher refuge. Elles ne sont toutefois pas un lieu adapté pour un public sous influence, notamment pour des raisons de sécurité.

Compte tenu de la présence de nombreuses installations à très haute tension et de tunnels où circulent les métros, les 69 stations de métro et de prémétro de la STIB sont équipées de plus de 140 volets qui interdisent l'accès en dehors des heures d'exploitation du réseau.

¹¹⁹⁷ La STIB est quotidiennement en contact avec la police pour assurer la sécurité de son réseau. Des contacts ont également été pris avec la police à la suite de chacun de ces incidents. Elle est aussi en relation avec le secteur associatif et social afin de pouvoir guider les personnes vers l'aide la plus appropriée. Cette collaboration entre la STIB, la police et le secteur associatif est indispensable pour pouvoir fournir des réponses structurelles.

La STIB a dénombré au cours des six derniers mois quatre incidents impliquant un tiers et l'un de ses volets. Celui qui a eu lieu à la station de métro Rogier a malheureusement conduit à une issue fatale.

Ces accidents ont eu lieu aux stations et aux dates suivantes :

- Porte de Namur, mars 2023 ;
- Parvis de Saint-Gilles, mai 2023 ;
- Porte de Hal, mai 2023 ;
- et Rogier, juin 2023.

La cause principale de ces accidents consiste en des tentatives d'intrusion : ces personnes tentent de s'introduire dans la station en vandalisant le volet. La présence des volets a précisément pour objectif d'empêcher les personnes de pénétrer dans les stations la nuit. Je comprends que les gens cherchent un refuge, il faut en être conscient au niveau sociétal. Mais des risques existent pour la sécurité à cause des équipements électriques, de leur voltage, et des métros qui roulent dans ces stations. Un message est placé sur chaque équipement concernant les recommandations et les heures d'ouverture et de fermeture du volet.

De incidenten lijken dus niet te wijten aan de infrastructuur. De MIVB heeft wel gemerkt dat er de afgelopen maanden steeds meer mensen, al dan niet onder invloed van alcohol of drugs, rondzwerven op haar netwerk. Dat maatschappelijke verschijnsel neemt overal in het gewest onrustwekkend toe.

Veel van die kwetsbare personen zoeken onderdak in de metrostations, wat enigszins begrijpelijk is. Onder meer om veiligheidsredenen zijn die echter niet de aangewezen plek voor personen onder invloed. Daarom werden er meer dan 140 luiken aangebracht om de toegang tot de stations buiten de rijtijden te verhinderen.

De MIVB werkt nauw samen met de politie en allerhande verenigingen om de veiligheid te garanderen en kwetsbare personen naar de gepaste maatschappelijke diensten toe te leiden.

De laatste zes maanden heeft de MIVB vier incidenten opgetekend waarbij personen gekneld waren geraakt tussen de rolluiken. Telkens ging het om personen die een metrostation probeerden binnen te dringen door het luik te beschadigen. Die rolluiken dienen net om te verhinderen dat personen 's nachts de stations betreden, want dat is gevaarlijk, onder meer door de aanwezige elektrische installaties. Op elke installatie werden er waarschuwingsberichten aangebracht.

Lang voor deze incidenten was er al het plan om de rolluiken te vervangen. De huidige rolluiken werden ontworpen om te verhinderen dat mensen ze naar boven zouden duwen, maar bij de recente voorvallen probeerden mensen de lamellen uit elkaar te duwen om ertussendoor te kruipen.

De 140 rolluiken gaan allemaal op hetzelfde moment omhoog en er is een alarmsysteem aan gekoppeld. Wanneer de centrale een alarmsignaal ontvangt, stuurt ze een ploeg ter plaatse.

Un plan de renouvellement des volets, faisant partie du programme général de renouvellement des équipements en station, est en cours à la direction de l'infrastructure des transports publics (DITP). Je précise que ce plan a été lancé bien avant les incidents. Le modèle placé actuellement a été conçu pour éviter une intrusion en soulevant le volet. Les incidents survenus ces dernières semaines ne concernaient pas des personnes ayant tenté de soulever des volets, mais bien des personnes qui ont essayé de s'introduire en station en forçant le dispositif, c'est-à-dire en écartant les lattes d'un volet pour passer à travers, ce qui ne correspond en aucun cas à un usage normal.

En tout, 140 volets sont utilisés sur le réseau de la STIB. Ils s'ouvrent tous en même temps. Un dispositif d'alarme y est associé. Les alarmes arrivent au dispatching qui envoie des équipes d'intervention sur le terrain en cas d'incident.

¹¹⁹⁹ Les agents de sécurité de la STIB sont formés à tout type d'interventions et situations d'urgence, comme l'atteste leur carte Vigilis délivrée par le ministère de l'Intérieur. Dans le cas qui nous occupe, les délais d'intervention ont été strictement respectés. Je tiens d'ailleurs à remercier les agents pour leur professionnalisme.

Des agressions ont eu lieu cette semaine à l'encontre d'agents de la STIB. Je tiens également à communiquer tout mon soutien à ces équipes, qui travaillent dans des conditions difficiles et font preuve de professionnalisme au quotidien.

J'insiste sur le fait que le nombre d'agents de sécurité qui opèrent de nuit n'a pas été réduit. Quatre équipes tournent encore la nuit sur le réseau, plus une brigade canine et une brigade d'intervention dédiée au réseau Noctis. En cas de besoin, des équipes d'intervention supplémentaires sont activées.

La cellule Prévention et Cohésion sociale de la STIB informe les associations compétentes avec lesquelles elle collabore pour la prise en charge des personnes en errance et/ou toxicomanes présentes sur son réseau, de toutes les plaintes, les incidents et les problèmes rencontrés.

Par ailleurs, la STIB organise des réunions de concertation mensuelles avec ces partenaires associatifs, au cours desquelles non seulement les situations problématiques sont discutées en détail, mais aussi les risques engendrés par les comportements inadéquats, comme les tentatives d'intrusion, la descente dans les voies, les agressions, etc. L'objectif au cours de ces réunions est préventif et vise à informer au mieux les associations, pour qu'elles fassent le relais nécessaire auprès des publics cibles, en les sensibilisant quant aux risques et aux conséquences de leurs actes.

Au vu des derniers incidents liés aux intrusions par les volets, la cellule Prévention et Cohésion sociale a mis à nouveau l'accent sur cette problématique lors de la dernière réunion mensuelle organisée au mois de juin avec les associations.

De veiligheidsagenten van de MIVB worden opgeleid om om te kunnen met allerlei noodsituaties. Ze zijn dan ook houder van een identificatiekaart van Vigilis. Bij dit incident werden de interventietijden strikt nageleefd en ik dank de agenten voor hun professionalisme. Zij werken vaak in moeilijke omstandigheden.

Het aantal veiligheidsagenten dat 's nachts werkt, werd niet verminderd. Naast een honden- en een Noctisbrigade zijn er 's nachts nog steeds vier ploegen actief op het MIVB-netwerk. Zo nodig kan er versterking opgeroepen worden.

Op maandelijkse vergaderingen houdt de MIVB de verenigingen waarmee ze samenwerkt, systematisch op de hoogte van alle klachten en incidenten. Daar komen ook de risico's aan bod die voortvloeien uit ongepast gedrag, zoals spoorlopen of het binnendringen van metrostations. Het doel is de verenigingen zo goed mogelijk te informeren, zodat zij op hun beurt de doelgroepen bewust kunnen maken.

Naar aanleiding van de recente voorvallen heeft de MIVB tijdens de vergadering van juni opnieuw de nadruk gelegd op de risico's die er zijn wanneer men tussen de rolluiken probeert te kruipen.

¹²⁰¹ (poursuivant en néerlandais)

La question ne laisse pas le gouvernement indifférent car elle prend de l'ampleur. En matière de toxicomanie, plusieurs cabinets compétents ont lancé le projet Sublink, qui vise à offrir un accompagnement thérapeutique. Ce projet réunit tous les partenaires qui travaillent sur la problématique, dont la STIB.

Au-delà de l'approche répressive, nous voulons offrir aux personnes concernées une aide structurelle afin qu'elles puissent réintégrer la société. À cet égard, le gouvernement a débloqué des fonds auprès de trois agences : 816.000 euros supplémentaires ont été dégagés cette année, auxquels s'ajoutent 40.000 euros pour l'accueil d'urgence. Du personnel a été recruté et la STIB et le New Samusocial apporteront également leur soutien.

¹²⁰³ *Quelque 152 personnes ont ainsi été rencontrées, principalement autour de la station Porte de Namur. Depuis la fin du plan hiver, les personnes présentes sont moins nombreuses et les équipes se concentrent sur deux gares de la SNCB et onze stations de la STIB. Elles s'efforcent de trouver des solutions ciblées et structurelles. Un journal des interventions est tenu de manière transversale.*

Toujours dans le cadre du projet Sublink, une étude approfondie a été entamée afin de déterminer les différents profils des personnes vivant dans et autour de la station Porte de Namur, afin de mieux leur venir en aide.

¹²⁰⁵ (poursuivant en français)

Au cours des dernières semaines, quelques dégagements de fumée se sont en effet produits aux stations Heysel, Alma et Osseghem. Ces fumées proviennent des traverses en bois situées

(verder in het Nederlands)

De kwestie laat de regering niet onberoerd. De overlast neemt immers toe door de aanwezigheid van drugsgebruikers en daklozen in de metrostations. Ik heb dat maatschappelijke probleem al herhaaldelijk aangekaart.

Rond drugsgebruik hebben we vanuit een aantal bevoegde kabinetten het specifieke project Sublink opgezet, dat op 17 februari werd goedgekeurd door de Brusselse regering. Het verenigt alle partners die rond de problematiek werken: de vzw's Projet Lama, Diogènes, New Samusocial, Transit, evenals Bruss'help en de MIVB. Zo zetten we een belangrijke stap in de richting van een duurzame oplossing.

De politie en het parket blijven een belangrijke rol vervullen, maar naast die repressieve aanpak willen we mensen ook structurele hulp bieden, zodat ze naar de maatschappij kunnen terugkeren. Binnen Sublink wordt de expertise van verschillende organisaties samengebracht om mensen te begeleiden naar een zorgoplossing. Op termijn zullen we het netwerk verder uitbreiden.

De regering heeft bij drie instanties geld beschikbaar gesteld voor het project. Dit jaar is er nog eens 816.000 euro extra ter beschikking gesteld, plus 40.000 euro voor noodopvang. De werving van personeel voor Sublink is van start gegaan. Het gaat om elf mensen die binnen de vermelde verenigingen werken. Ook de MIVB en New Samusocial zullen steun verlenen.

De ploegen hebben ondertussen 152 personen gezien, onder wie 33 vrouwen en 11 minderjarigen. De nadruk ligt vooral op het hoofdstation Naamsepoort. Sinds het einde van de winteropvang zijn er minder personen aanwezig en hebben de ploegen zich geconcentreerd op twee NMBS-stations en elf MIVB-stations.

Ze krijgen daarbij doorgaans te maken met een combinatie van problematieken, zoals verslaving en mentale, administratieve of gezondheidsproblemen, waaronder tuberculose. Daarbij gaan ze telkens na wat de beste en meest gerichte oplossing is om de betrokkenen structureel uit die situatie te krijgen.

Daarnaast werd er een logboek opgestart, dat retroactief zal worden ingevuld. Het doel daarvan is om een transversaal overzicht te behouden.

Er is ook een uitgebreide studie van start gegaan om de verschillende profielen te onderzoeken van de personen die in en rond de Naamsepoort verblijven. Zo willen we nagaan hoe we gericht te werk kunnen gaan en wat de beste manier is om hen te helpen. Daarbij wordt gekeken naar de aanpak in Parijs. Dat maakt ook deel uit van Sublink.

(verder in het Frans)

Ten slotte was er de afgelopen weken meermaals sprake van rookontwikkeling bij oudere houten dwarsliggers in de openlucht. Bij lange periodes van droog en warm weer zijn die

sur le réseau du métro, plus précisément des points de chaleur sur ces traverses qui sont alimentés par le passage des rames de métro (des limailles sont laissées par le train Speno), par un freinage automatique ou encore par des facteurs externes.

Ce phénomène se produit sur les traverses les plus anciennes et posées à l'air libre. Il s'est intensifié en raison des conditions climatiques caractérisées par des longues périodes de temps sec et chaud.

Pour réduire ce risque, nous comptons recouvrir dans les prochaines semaines les traverses les plus exposées à la chaleur avec un produit ignifuge. À terme, notre objectif est de remplacer progressivement ces anciennes traverses par de nouveaux modèles moins sensibles au phénomène, que la STIB traitera préventivement.

¹²⁰⁷ **M. David Weytsman (MR).**- Je partage votre avis et vous soutiens lorsque vous dites qu'il faut augmenter la sécurité partout et qu'il s'agit d'un défi croissant. La drogue, la pauvreté, l'errance, l'isolement, le manque de travail - ou du moins le peu d'encouragements à travailler -, tout cela est vrai.

Je suis également d'accord pour dire que la responsabilité n'incombe pas seulement à la STIB, mais aussi à ces individus qui ont fait une tentative d'intrusion, comme vous le dites. Il n'empêche que la Région doit assumer sa part de responsabilité. Il s'agit chaque fois d'incidents liés à des portes qui appartiennent à la STIB.

Par ailleurs, un contrôle est normalement exercé à l'aide de caméras quand on ouvre les volets. Est-il efficace ? Lorsqu'une alarme s'enclenche, y a-t-il un mécanisme d'arrêt, comme chez Infrabel ? Dans la négative, pourquoi n'existe-t-il pas ? Sera-t-il mis en place sur les nouvelles portes ? C'est d'ailleurs une bonne chose de les renouveler. Le seront-elles toutes, ou uniquement celles qui se trouvent dans les endroits les plus accidentogènes ? Quel est le calendrier ?

J'ai bien entendu que tout n'était pas lié aux portes, mais j'essaie de comprendre le processus et les points que l'on peut améliorer.

¹²⁰⁹ Pour ce qui est des équipes de nuit, j'entends une différence entre les propos de la ministre et ceux rapportés par les équipes sur le terrain. Cette différence est peut-être le résultat d'une mauvaise compréhension. Il semblerait que certaines équipes, comme les patrouilleurs de sécurité et de contrôle (ITS) ne travaillent plus après 22h. Or ces équipes pouvaient parfois aider des personnes en situation de fragilité ou exposées à des dangers. Au-delà de cette divergence de vues, n'y a-t-il pas lieu de renforcer la sécurité dans les stations de métro, en particulier la nuit, comme le demandent d'ailleurs plusieurs résolutions ?

Vous dites que vous devez mobiliser la police et obtenir une assistance supplémentaire. Je vous soutiens à cet égard. Avez-vous déjà évoqué avec le ministre fédéral Gilkinet le

vatbaarder voor rookontwikkeling door externe factoren of als er metrostellen over rijden.

Daarom zal er de komende weken een brandwerend middel aangebracht worden op de dwarsliggers die het meest blootgesteld zijn aan warmte. Op termijn is het de bedoeling die oudere dwarsliggers te vervangen door recentere modellen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik deel uw mening dat het nodig is om de veiligheid te verhogen, en dat dit een groeiende uitdaging is.*

Hoewel de verantwoordelijkheid niet alleen bij de MIVB ligt, maar ook bij de personen die de rolluiken trachten te openen, moet het gewest zijn verantwoordelijkheid opnemen.

Is de cameracontrole bij het openen van de rolluiken doeltreffend? Zijn de rolluiken voorzien van een stopmechanisme, of zullen de nieuwe poorten daarmee toegerust zijn? Worden alle rolluiken vervangen? Wat is de planning?

Sommige ploegen, zoals de patrouilles, werken blijkbaar niet meer na 22 uur, terwijl op dat moment personen in een kwetsbare situatie geholpen moeten worden. Moet de veiligheid in de metrostations niet net verhoogd worden, met name 's nachts?

Hebt u al met federaal minister Gilkinet overlegd over de verhoogde aanwezigheid van de spoorwegpolitie in de metrostations?

Ook moeten er, zoals u al zei, meer sociale organisaties aanwezig zijn.

Wat kan er nog verbeterd worden aan de controle- en interventieprocedure, en wie is daarvoor verantwoordelijk?

renforcement de la police des chemins de fer et sa présence dans les stations de métro ?

Vous affirmez qu'il faut aussi renforcer la présence des acteurs sociaux. Là aussi, je vous soutiens.

La procédure mise en place comprend un processus de contrôle (pour vérifier que personne n'est bloqué) et un processus d'intervention. Que peut-on encore améliorer et quelles sont les responsabilités éventuelles ?

¹²¹¹ **M. Francis Dagrín (PTB).**- Selon les informations que nous avons obtenues du terrain, les patrouilles de nuit ne sont plus aussi fréquentes qu'auparavant. Une partie d'entre elles auraient été supprimées, alors que nous pensons au contraire qu'il faudrait les renforcer. Vous affirmez que ce n'est pas le cas. Nous retournerons donc sur le terrain pour voir où se situe la vérité.

Vous parlez d'un problème de société, et vous avez tout à fait raison. Il n'est pas du tout normal que le sans-abrisme connaisse une telle hausse à Bruxelles, ni que des personnes n'aient d'autre choix que de se réfugier dans la drogue ou l'alcool. Les aides sociales que vous encouragez sont largement insuffisantes. Ce n'est pas dans cette commission qu'il convient de s'attaquer au problème de la pauvreté à la racine, mais il faut absolument trouver une solution à cette situation de pauvreté extrême qui se développe de plus en plus.

Vous n'avez pas donné le taux de disponibilité des trains. De ce que je sais, il est de 60 %. Il s'agit d'un très mauvais chiffre, bien qu'il ait été pire encore, il y a peu de temps. Dans la grande industrie, où j'ai travaillé durant quarante années, le taux de disponibilité des installations est un élément crucial, car des milliers de machines, de robots et d'installations sont interconnectés. Le taux minimum était de 95 % et un taux inférieur engendrait de graves problèmes. Quelle est votre réponse à ce sujet ?

¹²¹³ **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je vais essayer de revenir à l'objet des demandes d'explications, qui est de savoir comment éviter les incidents et les décès d'usagers. Dans ma question à ce sujet, je ne cherchais pas des responsables, mais des solutions. Les pompiers ont déclaré ne pas être habitués à ce type d'incidents. Ont-ils rédigé un rapport ou formulé des recommandations à l'attention de la STIB ?

Je suis malgré tout interloqué. En effet, vous nous avez expliqué que ces portes sont commandées à distance. Il n'y a ni surveillance par caméra ni capteurs de mouvement. Dès lors, si une personne se trouve sous la porte avant sa fermeture et que, tout à coup, le système de fermeture se déclenche, l'individu en question sera-t-il écrasé par la porte au cas où il se serait endormi ?

On peut pointer du doigt les agents de sécurité, mais il me semble que le problème concerne avant tout le dispositif. Dans les anciennes voitures, par exemple, il arrivait que les vitres électriques se ferment sur une main ou un bras. Ce genre

De heer Francis Dagrín (PTB) (in het Frans).- Een deel van de nachtpatrouilles zou afgeschaft zijn, terwijl ze net verhoogd moeten worden.

U hebt gelijk wanneer u stelt dat de toenemende dakloosheid een samenlevingsprobleem is.

Voor zover ik weet, is 60% van de voertuigen in omloop. Dat is een erg laag cijfer. In de zware industrie is het beschikbaarheidspercentage van de installaties minimaal 95%. Wat is uw reactie daarop?

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- De kern van dit debat gaat over oplossingen vinden om dit soort ongevallen te vermijden. Heeft de brandweer een verslag opgesteld of aanbevelingen gedaan?

Ik ben bezorgd over het gebrek aan cameracontrole en bewegingssensoren bij de bediening op afstand van de rolluiken. Kan een slapende persoon verpletterd worden door een sluitend rolluik?

Het gaat hier om een probleem met het materiaal, niet met het veiligheidspersoneel. Het is perfect mogelijk om te vermijden dat een rolluik sluit wanneer een persoon of beweging wordt gedetecteerd. In dit debat worden onvoldoende oplossingen voorgesteld om soortgelijke ongelukken te voorkomen.

Deze moeilijkheden overstijgen de verantwoordelijkheden van de MIVB, en daarom moeten we alle krachten bundelen.

d'incident ne se produit plus aujourd'hui car les voitures sont dotées de détecteurs de mouvement et la vitre se rétracte dès qu'une main ou un doigt est détecté. Il doit donc être possible d'éviter qu'une porte s'ouvre ou se ferme lorsqu'une présence physique ou un mouvement a été détecté.

Bref, je n'ai pas entendu assez de propositions de solutions concrètes pour éviter ce genre d'incidents et, partant, des décès. Pour le reste, je suis d'accord avec vous sur le fait que nous sommes face à des difficultés d'ordre sociétal, qui ne sont pas uniquement du ressort de la STIB. Je pense que nous devons mobiliser tous les efforts pour éviter d'autres décès.

¹²¹⁵ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Selon nous, le gouvernement ne prend pas au sérieux les problèmes de sécurité liés au sans-abrisme et à la toxicomanie. La sécurité des transports publics doit être une priorité. Les belles paroles du gouvernement ne suffisent pas à rassurer les Bruxellois qui empruntent les transports publics.*

Je n'ai pas compris si la STIB comptait remplacer les volets plus rapidement que ce qui est prévu dans le plan pluriannuel. Il devrait être possible de sécuriser 140 volets à bref délai.

¹²¹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je ne peux pas vous communiquer de chiffres précis, mais sachez que le taux de disponibilité des rames de métro est actuellement réduit pour permettre de préparer plusieurs activités liées à la transformation du métro. Il s'agit notamment de la rénovation et de la maintenance renforcée des anciennes rames MX pour en gérer l'obsolescence, la mise en conformité des rames de type M6 avec la nouvelle signalisation qui est en cours d'installation sur les lignes 1-5 et l'élimination des problèmes liés aux rames M7.

Différentes mesures sont prises par la STIB pour répondre à ces incidents et offrir aux voyageurs le meilleur service possible. La STIB a établi un plan d'inspection prioritaire de ses rames de métro, lequel a été suivi d'un plan de réparation des véhicules endommagés.

Parmi les mesures prises dans le cadre du plan de rattrapage, on retrouve notamment une attention prioritaire à la remise en service des trains MX qui présentent un taux d'avarie plus élevé et qui nécessitent une maintenance plus poussée, ainsi que le

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De uitleg over Sublink zal ik grondig nalezen.

De uitdagingen zijn groot. Door de aanwezigheid van daklozen en drugsgebruikers stijgen de veiligheidsproblemen. Naar ons aanvoelen neemt de regering die niet ernstig. We krijgen altijd weer dezelfde antwoorden, terwijl toch al ten overvloede gebleken is dat de huidige aanpak alleen niet werkt. Het gaat de foute kant op.

Veilig openbaar vervoer moet een prioriteit zijn. We moeten duidelijk durven afbakenen wat we nog willen accepteren op het openbaar vervoer en wat niet. Deze regering belijdt haar visie vooral met woorden, maar slaagt er niet in de Brusselaar een gevoel van veiligheid te geven op het openbaar vervoer. Ook vandaag hoor ik geen plan dat zich over de hele keten uitstrekt, van preventie en hulpverlening tot politie en justitie.

Ik heb niet begrepen of de MIVB de rolluiken sneller zal vervangen. Die vervanging zit blijkbaar al vervat in een meerjarenplan voor investeringen in infrastructuur en in een onderhoudscontract, maar daarmee pakt u dit acute probleem niet aan. Komt er een versnelde uitrol? Het moet toch mogelijk zijn om binnen zeer korte termijn 140 rolluiken te beveiligen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Momenteel zijn er minder metrostellen beschikbaar. Verouderde metrostellen worden vernieuwd en andere worden aangepast aan het nieuwe signalisatiesysteem.*

De MIVB heeft een plan opgesteld om de metrostellen te inspecteren en waar nodig te herstellen.

Een van de maatregelen betreft de MX-voertuigen, die een grondig onderhoud nodig hebben. Verder worden de planning van de onderhoudsploegen en de coördinatie met de logistieke afdeling versterkt.

De veiligheidsproblemen in de metro gaan verder dan het openingsmechanisme van de rolluiken. Er zijn bijvoorbeeld ook nachtelijke spoorlopers. We moeten verhinderen dat personen 's nachts de metrostations binnendringen, en we moeten hen doorverwijzen naar hulp.

renfort de l'équipe de planification de la maintenance et de la coordination avec le service de logistique.

En ce qui concerne les volets, je n'ai pas voulu dire qu'ils ne relèvent pas de notre responsabilité. Dans ce cas précis, le problème réside dans le fait que des personnes essaient de s'introduire dans les stations. Il arrive par ailleurs qu'elles déambulent sur les voies pendant la nuit. Cela crée de réels risques de sécurité auxquels nous devons répondre, et pas uniquement en apportant des modifications au niveau de la gestion des volets. Il faut faire en sorte que ces personnes ne puissent plus entrer dans les stations, et nous devons également les accompagner vers une aide spécifique à leur situation.

¹²¹⁹ *(poursuivant en néerlandais)*

En l'occurrence, les intéressés ont forcé un des panneaux du volet.

¹²²¹ *(poursuivant en français)*

Ce volet a fonctionné pendant des décennies, mais les personnes en ont retiré une partie pour entrer par effraction dans la station de métro.

Le changement des volets avait déjà été planifié avant ces accidents. Ces derniers n'en sont pas la cause, mais ils soulignent la nécessité de les changer.

Les 140 volets s'ouvrant en même temps, il est impossible de prévoir une présence sur le terrain à tous ces endroits simultanément. Il existe un dispositif d'alarme, qui est connecté au dispatching. En cas d'alerte, une personne se rend sur place au plus vite.

Avec le nouveau système de volets, il ne sera plus possible d'écarter des lattes pour se frayer un passage.

Le renouvellement des volets est un travail sérieux qui demande de veiller à l'ensemble de l'équipement. Nous résoudrons ainsi ce problème, mais il faut surtout éviter que des gens cherchent à se réfugier dans les stations de métro.

¹²²³ **M. Jamal Ikazban (PS).**- L'intervention sur place, après constatation d'un problème sur les images de surveillance, est souvent trop tardive. Est-il possible d'arrêter un volet à distance, si un danger est constaté en visionnant les images des caméras ?

¹²²³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il n'y a pas de caméras partout, mais une alarme retentit en cas de problème. Dans les quatre situations évoquées, c'est l'automatisation des volets qui explique l'accident.

(verder in het Nederlands)

Voorts zijn de rolluiken inderdaad aan vernieuwing toe, maar in dit specifieke geval hebben de betrokkenen een van de panelen van het rolluik verwijderd om in te breken.

(verder in het Frans)

De ongelukken met de rolluiken bewijzen de noodzaak van de geplande vervanging.

Alle 140 rolluiken openen gelijktijdig. Wanneer het alarm afgaat, dat is verbonden met de verkeerscentrale, gaat iemand zo snel mogelijk ter plaatse.

Met de nieuwe rolluiken kunnen de lamellen niet meer uit elkaar geduwd worden.

Bij de vervanging wordt het volledige systeem gecontroleerd, maar we moeten bovenal verhinderen dat mensen hun toevlucht zoeken in de metrostations.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Is het mogelijk om een rolluik op afstand te stoppen wanneer er een gevaar te zien is op de camerabeelden?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Niet overal zijn er camera's, maar er is wel een alarmsysteem. Bij de vier incidenten waarover we hier spreken, ging het om automatische rolluiken.*

1227 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Le site de Bruzz annonçait fin juin le remplacement des volets. Était-ce une volonté du gouvernement ?*

1227 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Le gouvernement en avait effectivement déjà décidé.*

Je tiens à préciser que le remplacement des volets n'est qu'un élément de la solution : les défis en matière de sécurité sont bien plus vastes. Nous devons donc proposer une solution qui couvre l'ensemble du problème.

1231 **M. David Weytsman (MR)**.- *Pourrions-nous avoir le calendrier de ces renouvellements ? Je vous adresserai peut-être une question écrite à ce sujet.*

Si j'ai bien compris, outre qu'il ne sera plus possible de passer par effraction, un système de détection automatique permettra de bloquer les volets ?

1231 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *Pour l'instant, certaines parties des volets peuvent être enlevées. Ceux-ci sont installés depuis des décennies, alors que les faits en cause sont, eux, assez récents. Avec le nouveau système, les intrusions constatées actuellement ne seront plus possibles. Évidemment, il y aura encore des tentatives.*

1231 **M. David Weytsman (MR)**.- *Mais outre cela, y aura-t-il un mécanisme de détection automatique pour bloquer les volets ?*

1231 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *Un système d'alarme sera connecté aux volets. Je vous propose de m'envoyer une question écrite pour ce qui concerne les aspects techniques.*

- Les incidents sont clos.

1241 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1241 **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,**

1241 **concernant le rapport 2022 de la médiatrice de la STIB.**

1243 **M. David Weytsman (MR)**.- *L'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale a prévu la création d'un poste*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Eind juni hebben Brussel Mobiliteit en de MIVB op de website van Bruzz gecommuniceerd over de vervanging van de rolluiken. Gebeurde dat op eigen initiatief of was het afgesproken met de regering? Ik heb de indruk dat ik soms meer informatie krijg van de pers dan wanneer ik in commissie vragen stel.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- *De vervanging van de rolluiken was al beslist door de regering. De informatie die online staat, klopt dus. Er heerst zeker eensgezindheid wat de communicatie betreft.*

Ik wou vandaag vooral duidelijk maken dat de vervanging van de rolluiken slechts één element van de oplossing is. De uitdagingen met betrekking tot veiligheid zijn veel breder dan dat. Met nieuwe rolluiken alleen los je niet alles op. Er zijn ook incidenten met spoorlopers, mensen die zich in hoogspanningslokalen bevinden en dergelijke meer. We moeten daarom een oplossing bieden die de hele keten bestrijkt.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Mogen wij de planning van de vervanging zien? Begrijp ik het goed dat een detectiesysteem de nieuwe rolluiken kan blokkeren?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Met de nieuwe rolluiken zijn de huidige inbraakpogingen niet meer mogelijk.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Maar komt er een automatisch detectiesysteem?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik stel voor dat u mij een schriftelijke vraag stelt over de technische aspecten van de rolluiken.*

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende het verslag over 2022 van de ombudsvrouw van de MIVB.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De ombudsdienst van de MIVB tracht conflicten tussen de*

de médiateur auprès de la STIB, afin de faciliter la résolution à l'amiable des différends qui opposent la société de transport à ses clients. Ce médiateur dresse chaque année un rapport faisant état du nombre de plaintes et des raisons qui les motivent, et y ajoute plusieurs recommandations.

Vous le savez, ce rapport est extrêmement intéressant, car il participe, comme le baromètre de satisfaction des clients, à relayer auprès des autorités de la STIB les bons et les mauvais points décernés par les usagers. Ces derniers connaissent le mieux le réseau, son offre et les lignes qu'ils empruntent quotidiennement, et il convient de parier sur cette intelligence collective pour améliorer la qualité du service. Voilà d'ailleurs pourquoi j'insistais dans une question antérieure sur le comité des usagers de la STIB.

Relayant le rapport 2022 de la médiatrice, la presse faisait état de quelque 323 plaintes reçues. En 2021, 242 plaintes avaient été dénombrées, soit un peu plus qu'avant la crise sanitaire. Dans ses conclusions, la médiatrice se disait notamment frappée par la hausse des plaintes des clients concernant le comportement des conducteurs.

Trois grandes recommandations ont été formulées. Je les relaie, ce qui n'implique pas que j'y souscrive. Ainsi, la surtaxe - ou montant des verbalisations -, coûterait trop cher, ce qu'avaient déjà souligné plusieurs médiateurs successifs. Cela pousserait les contrevenants à contester la verbalisation et entraînerait des coûts importants de recouvrement pour la STIB.

¹²⁴⁵ Une seconde recommandation vise le fait de ne pas faire descendre de jeunes filles du bus systématiquement lors d'une verbalisation, en particulier la nuit si elles se retrouvent seules ensuite. Ceci fait partie des réflexions figurant dans la résolution « harcèlement sexiste dans les transports en commun ».

Une troisième recommandation, enfin, vise à prévoir que l'automate signale automatiquement, quand on achète deux tickets, que le second ticket arrive.

Avez-vous pris connaissance de ce rapport ? Quelle est votre position au sujet des trois recommandations que je viens d'évoquer ?

Comment expliquez-vous la hausse du nombre de plaintes au regard des résultats plutôt bons des baromètres de satisfaction récents ?

Concernant les plaintes liées au comportement des chauffeurs, quelles sont les mesures actuellement mises en place par la STIB en matière de formation (conduite défensive, contact client, gestion du stress auquel ces professionnels sont souvent exposés), de suivi et de sanction ? Comment avez-vous prévu de les évaluer ?

vervoersdienst en zijn klanten minnelijk te schikken, stelt jaarlijks een verslag op over de klachten, en doet aanbevelingen.

Samen met de tevredenheidsbarometer biedt dat verslag een overzicht van de positieve en negatieve aspecten van de werking van de MIVB. Ik geloof in de kracht van collectieve intelligentie om de dienstverlening te verbeteren.

In 2022 waren er 323 klachten, wat meer is dan voor de coronacrisis. Er waren meer klachten over het gedrag van de bestuurders.

De ombudsvrouw formuleert drie aanbevelingen.

Ten eerste vindt ze de bedragen van de boetes te hoog. De overtreders betwisten de bedragen, waardoor de MIVB hoge inningskosten heeft.

Ten tweede meent ze dat jonge meisjes die 's avonds alleen reizen, beter niet wordt gevraagd om uit te stappen.

Haar derde aanbeveling is dat bij de aankoop van twee tickets, de automaat zou signaleren dat het tweede ticket wordt geprint.

Wat denkt u over die drie aanbevelingen?

Hoe verklaart u de stijging van de klachten in het licht van de goede resultaten van de tevredenheidsbarometer?

Voorziet de MIVB in opleidingen, follow-up en sancties voor de chauffeurs van wie het gedrag tot klachten leidt?

Hoe maakt de MIVB de ombudsdienst bekend bij de reizigers?

In 2022 werd de helft van de klachten opgelost in het voordeel van de reiziger. Hoe verklaart u dat veel klachten terecht blijken?

De ombudsvrouw is niet bevoegd voor de vele klachten over trillingen. Zult u haar rol aanpassen om aan dergelijke klachten tegemoet te komen?

Le rôle du médiateur ne fonctionne que si les usagers de la STIB sont correctement informés de son existence. Quelles ont été les mesures de publicité prises afin d'alerter les clients ?

En 2022, le nombre de plaintes relatives à des verbalisations a retrouvé l'ampleur d'avant la pandémie : 122 plaintes, dont 62 ont été résolues en faveur du plaignant, soit près d'une sur deux. Comment expliquez-vous ce haut taux de réclamations justifiées et quelles mesures avez-vous mises en place afin d'y remédier ?

Un nombre important de plaintes concernent des vibrations (notamment des trams), mais la médiatrice n'est pas compétente pour traiter des plaintes émanant de personnes qui ne sont pas des usagers, comme les riverains qui souffrent de ces nuisances. Avez-vous décidé de faire évoluer son rôle pour pouvoir traiter ces demandes légitimes ? Dans la négative, pourquoi ?

¹²⁴⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La hausse du nombre de plaintes auprès du médiateur est principalement liée au déconfinement en 2022, qui a entraîné une augmentation de la fréquentation après deux années de Covid-19. La STIB a d'ailleurs constaté les mêmes tendances dans ses propres chiffres : les volumes sont revenus au niveau d'avant la crise sanitaire.

La forte augmentation de l'offre du réseau de bus - 30 % de places en plus par kilomètre entre 2018 et 2023 - ainsi que des autres modes de transport public explique en partie l'augmentation (non proportionnelle) du nombre de plaintes. En outre, la bonne réputation du service de médiation de la STIB incite davantage de clients à s'adresser à lui.

Bien entendu, chaque plainte est une plainte de trop et elle est traitée avec attention par la ligne hiérarchique. La STIB en a dénombré 323 sur 337 millions de voyageurs en 2022, ce qui reste assez faible, même si l'objectif est d'atteindre zéro plainte. Les cas traités par les services de médiation visent majoritairement des dossiers de fraude. Il est normal que le public concerné soit peu représenté dans les résultats du baromètre, ce qui explique la différence avec le rapport de la médiatrice.

J'en viens aux plaintes relatives au comportement des chauffeurs. Les agents de conduite sont formés à la conduite défensive, à la communication professionnelle avec les clients et à la gestion des nombreuses situations stressantes qu'ils rencontrent sur le réseau. Tout cela est abordé aussi bien pendant la formation initiale que dans le parcours de formation continue, tout au long de la carrière. La STIB a d'ailleurs complété, encore récemment, ses outils pédagogiques par une formation personnalisée pour aider ses chauffeurs à améliorer leur maîtrise de soi en cas de comportement agressif de la part de tiers. Cette formation est dispensée par un partenaire externe spécialisé dans l'accompagnement des équipes travaillant dans un environnement stressant.

¹²⁴⁹ Chaque plainte est par ailleurs abordée lors d'un entretien individuel avec l'agent concerné, afin d'entendre sa version

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het aantal reizigers is na de coronacrisis gestegen, waardoor de klachten zijn toegenomen. Ook het verhoogde aanbod van het openbaar vervoer en de goede reputatie van de ombudsdienst verklaren het hogere aantal klachten.*

Het aantal klachten blijft echter laag. De MIVB heeft er 323 geteld op een totaal van 337 miljoen reizigers in 2022. De meeste klachten die door de ombudsdienst worden behandeld, komen van zwartrijders.

De bestuurders krijgen een opleiding defensief rijden, klantencommunicatie en omgaan met stress, zowel bij hun indienstneming als tijdens hun loopbaan. Onlangs kwam daar een opleiding bij over het omgaan met agressief gedrag van reizigers.

Klachten worden individueel besproken met het personeelslid, dat zijn of haar versie van de feiten geeft. Indien nodig worden

des faits et de convenir de mesures pour corriger une attitude non professionnelle ou de sanctionner l'agent si cela se justifie conformément au règlement de travail de la STIB. Des clients mystères sont également actifs sur le réseau pour permettre à la STIB d'ajuster des éléments en faveur de l'expérience vécue par les usagers.

La STIB a atteint en 2022 un taux de personnes contrôlées qui fait partie des plus élevés depuis 2017. Dès lors, il est logique qu'elle s'expose d'autant plus à des plaintes. S'ajoute à cela l'introduction des nouvelles technologies de paiement, comme le paiement par carte Europay, MasterCard et Visa (EMV).

Pour permettre aux clients de s'adresser au service de la médiatrice, une page dédiée se trouve sur le site internet de la STIB, directement accessible via le menu principal. La société de transport public consulte régulièrement la médiatrice afin d'aborder des thèmes communs, les questions et les plaintes. En outre, elle oriente ses clients vers le service de la médiatrice lorsqu'ils expriment leur insatisfaction quant à une réponse donnée par le service à la clientèle.

Hormis la médiatrice, les plaintes de personnes qui ne sont pas des usagers de la STIB sont d'abord gérées par le service à la clientèle, puis par les services de maintenance des voies et/ou de relations publiques, qui relaient les plaintes des communes pour un suivi en interne et prennent des mesures éventuelles.

Concernant la recommandation voulant que l'automate signale automatiquement, si l'on achète deux tickets, que le second arrive, je signale qu'il s'agit d'une plainte assez rare. Lorsqu'un client achète plusieurs billets dans un distributeur automatique, un sablier apparaît à l'écran et continue de tourner tant que tous les tickets ne sont pas sortis. Ce n'est qu'ensuite qu'un message apparaît pour souhaiter un bon voyage au client. La STIB s'efforce toujours d'améliorer l'expérience des clients. Elle surveillera si ces plaintes augmentent de manière significative et, si c'est le cas, elle en tiendra compte. Actuellement, le nombre de plaintes à ce sujet est plutôt faible.

¹²⁵¹ Pour ce qui est de la recommandation de ne pas faire descendre les jeunes filles du bus lors d'une verbalisation, même si votre argumentation est légitime, la STIB ne peut pas bloquer un véhicule sur place pour verbaliser une personne et ainsi perturber la continuité du service.

Le montant de la surtaxe qui est fixé dans la grille tarifaire de la STIB est déterminé par le gouvernement.

¹²⁵³ **M. David Weytsman (MR).** - Je suis assez bien la logique que vous apportez à chacune de ces recommandations.

- *L'incident est clos.*

¹²⁵⁷ **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

er maatregelen getroffen. De MIVB zet ook mysteryguests in op het netwerk.

Gelet op het hoge aantal gecontroleerde reizigers en de inzet van nieuwe betaaltechnologieën is het normaal dat het aantal klachten toeneemt.

De website van de MIVB omvat een pagina met informatie over de ombudsdienst. De MIVB en de ombudsdienst plegen regelmatig overleg. Bovendien verwijst de MIVB klanten door wanneer ze niet tevreden zijn met het antwoord van de klantendienst.

De klachten van andere personen dan reizigers komen terecht bij de klantendienst en bij andere interne MIVB-diensten, waar ze vervolgens worden behandeld.

We ontvangen erg weinig klachten over de ticketautomaten en het automatische bericht over het tweede ticket.

Als jonge meisjes die beboet worden niet hoeven uit te stappen, zou dat de continuïteit van de dienstverlening in het gedrang brengen.

Het is de regering die het bedrag van de boetes vastlegt.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans). - *Ik begrijp uw reactie op de aanbevelingen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

1257 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,

1257 concernant les résultats de l'enquête de Bruxelles Mobilité sur les déplacements des Bruxellois.

1259 M. Marc Loewenstein (DéFI).- Bruxelles Mobilité a mis en ligne les résultats de son enquête sur les déplacements des Bruxellois. La dernière enquête sur le sujet avait été réalisée il y a plus de dix ans.

En 2023, les Bruxellois sont principalement des marcheurs et le vélo effectue dans la Région une progression par rapport à 2010 avec une part modale qui passe de 3 % à 9 %. Les résultats de l'enquête permettent en effet de constater que la marche est le premier mode de déplacement des Bruxellois avec 36 % des déplacements à pied contre 32 % en 2010. Les habitants de la Région sont bel et bien avant tout des piétons, et les résultats du dernier baromètre de l'Institut Vias indiquent qu'une attention toute particulière doit être maintenue à leur égard.

Les autres déplacements se font, dans l'ordre, en voiture (27 % contre 38 % en 2010), en transports en commun (22 % contre 24 %), à vélo, en train (2%, le chiffre est stable), et à trottinette. On apprend aussi que 46 % des ménages bruxellois possèdent encore une voiture et 47 % au moins un vélo.

Nos habitudes de déplacement changent et il importe pour mon groupe que chaque usager puisse choisir ses modes de déplacement. Il me paraît aussi important de rendre cette étude, financée par de l'argent public, accessible en ligne.

Actuellement, on ne connaît pas les raisons - économiques, professionnelles, familiales, urbanistiques, climatiques, etc. - pour lesquelles ces changements d'habitude de mobilité ont lieu. On ignore également pourquoi cette enquête a manifestement eu lieu en collaboration avec la seule Région flamande. On ne sait pas davantage si cette étude couvre les déplacements de tous les navetteurs de la Région wallonne (environ 142.000) et de la Région flamande (environ 257.000) qui viennent travailler en Région bruxelloise.

La question est importante, puisque les navetteurs créent des flux entrants et sortants qui ne sont pas sans conséquences sur la mobilité et la congestion de Bruxelles. Un focus sur d'éventuels changements d'habitudes des navetteurs bruxellois, flamands et wallons, serait plus qu'intéressant.

1261 Bruxelles Mobilité déclare que son enquête a été menée en collaboration avec la Région flamande. Sur quels éléments l'étude réalisée en Flandre portait-elle ? Confirmez-vous que la Région wallonne n'a pas participé à cette enquête de Bruxelles Mobilité ? Dans l'affirmative, pourquoi ?

Une enquête identique à celle de Bruxelles Mobilité a-t-elle été également menée en Région flamande ou en Région wallonne ?

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

betreffende de resultaten van de enquête van Brussel Mobiliteit over de verplaatsingen van de Brusselaars.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Uit een onderzoek van Brussel Mobiliteit dat peilt naar het verplaatsingsgedrag van de Brusselaars blijkt dat die zich vooral te voet verplaatsen (36% van de verplaatsingen). De fiets wint snel aan belang, met 9% van het aantal verplaatsingen tegenover 3% tien jaar geleden. Ook leren we dat het autoverbruik daalt naar 27% en dat slechts 46% van de gezinnen een auto bezit.

Kortom, de verplaatsingsgewoonten van de Brusselaars veranderen snel. De onderzoeksresultaten zouden online toegankelijk moeten zijn voor het publiek.

De redenen voor het veranderende verplaatsingsgedrag kennen we niet. Ook weten we niet waarom enkel het Vlaams Gewest aan het onderzoek heeft meegewerkt, en of de verplaatsingen van de Vlaamse en Waalse pendelaars in rekening zijn genomen. Die laatste zijn nochtans erg bepalend voor de Brusselse mobiliteit.

Waarover ging het onderzoek van het Vlaams Gewest precies? Waarom heeft het Waals Gewest niet aan het onderzoek meegewerkt?

Zijn er in Vlaanderen en Wallonië gelijkaardige onderzoeken gevoerd? Werden de resultaten vergeleken met die van het Brusselse onderzoek?

Les résultats d'enquêtes menées au sein de deux ou trois Régions ont-ils été confrontés ? Avec quels résultats ?

L'enquête de Bruxelles Mobilité comprenait-elle un volet sur les 80.000 navetteurs bruxellois qui vont travailler en Wallonie ou en Flandre ? Comprenait-elle par ailleurs un volet sur les navetteurs flamands et wallons, dont le nombre avoisine les 400.000 ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en dire plus sur d'éventuels changements dans leurs modes de déplacements ?

Enfin, l'étude révèle que 46 % des ménages bruxellois possèdent encore une voiture. Ce pourcentage englobe-t-il les ménages bénéficiant d'une voiture de société ou ne couvre-t-il que les véhicules immatriculés au nom d'une personne physique ?

¹²⁶³ **Mme la présidente.-** Est-il possible d'obtenir la version intégrale de cette étude sur les déplacements ? On n'en trouve qu'une synthèse sur l'internet.

¹²⁶³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Je vais vérifier cela. L'étude est en tout cas consultable sur le forum Good Move. Je sais que certaines analyses sont en cours, ce qui peut expliquer la non-publication de l'étude dans sa totalité.

¹²⁶³ **Mme la présidente.-** Vous pouvez également l'envoyer au secrétaire de commission, qui la mettra à disposition de l'ensemble des commissaires.

¹²⁶³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Peut-être serait-il également utile que les chercheurs la présentent à la commission. Certains députés ont participé au forum Good Move et les résultats de cette étude est riche de données sur les changements de comportement des usagers bruxellois.

¹²⁶⁷ Cette enquête d'envergure sur les comportements de déplacement s'avère essentielle pour comprendre la mobilité des Bruxellois dans sa globalité. La qualité des données est garantie, d'une part, par l'échantillon représentatif des participants sélectionnés sur la base du registre national et, d'autre part, grâce aux questionnaires détaillés complétés et validés avec l'aide d'un enquêteur.

Une telle enquête à grande échelle constitue pratiquement le seul moyen fiable de mesurer tous les modes de déplacement de manière égale, et de calculer les parts modales.

L'enquête actuelle, qui était très attendue, est la première de ce type sur le territoire bruxellois depuis l'enquête nationale sur la mobilité des Belges (enquête Beldam), menée en 2011.

L'enquête flamande est identique à l'enquête bruxelloise sur le plan du contenu et de la mise en œuvre. Elle a été réalisée dans le cadre d'un marché public commun. Le travail sur le terrain a été effectué par la même agence, à savoir Ipsos. Les rapports ont été réalisés par le même institut de recherche de l'Université de

Is er in het onderzoek van Brussel Mobiliteit rekening gehouden met de verplaatsingen van de pendelaars?

Omvatten de 46% Brusselse gezinnen ook de gezinnen die een bedrijfswagen bezitten of gaat het enkel om gezinnen met een privéwagen?

Mevrouw de voorzitter.- Is het mogelijk om de volledige versie van het onderzoek te krijgen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Ik zal dat nagaan.

Mevrouw de voorzitter.- De commissiesecretaris kan die ter beschikking stellen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Het zou nuttig zijn als de onderzoekers de studie in een commissievergadering kwamen voorstellen.

De onderzoeksgegevens werden steekproefsgewijs verkregen aan de hand van gedetailleerde vragenlijsten.

Dit is het eerste onderzoek sinds het nationale onderzoek uit 2011. Zowel het Brusselse als het Vlaamse onderzoek werden gevoerd door Ipsos en Universiteit Hasselt.

Het Waals Gewest heeft niet deelgenomen aan de gemeenschappelijke overheidsopdracht. Er is een nieuwe, jaarlijkse enquête in de maak in samenwerking met het Vlaams Gewest. Daarvoor zal het Waals Gewest eveneens worden uitgenodigd.

De gegevens werden per gewest geanalyseerd. Het voornaamste verschil tussen beide gewesten is het hoge aandeel van voetgangers en openbaar vervoer in het Brussels Gewest.

De resultaten voor Vlaanderen zijn beschikbaar op de website van het Vlaams Gewest. Die voor Brussel zijn te vinden op <https://data.mobility.brussels>. De resultaten werden voorgesteld op het Good Move forum van 9 juni laatstleden.

Hasselt. Toutefois, les analyses et les rapports mettent l'accent sur des éléments différents, selon la Région.

Lors de la préparation du marché, la Région wallonne a également été consultée, mais elle ne s'est malheureusement pas jointe au marché conjoint. Une nouvelle enquête sur les comportements de déplacement est en préparation et aura lieu chaque année. Il s'agit toujours d'une collaboration entre notre Région et la Région flamande, à laquelle la Région wallonne est à nouveau invitée à participer. Une présentation des résultats de l'enquête auprès des collègues wallons est en préparation.

Les données ont été analysées de manière distincte, étant donné les grandes différences de mobilité qui existent entre les Régions. Les principales différences sont les parts modales élevées de la marche ainsi que du bus, du tram et du métro en Région bruxelloise, par rapport à la part modale relativement élevée de la voiture en Flandre. Les résultats de la Région flamande sont disponibles sur le site web du département de la mobilité et des travaux publics de la Région flamande.

Les résultats bruxellois de l'étude sur les comportements de déplacements menée par l'Observatoire de la mobilité sont disponibles sur <https://data.mobility.brussels>. Je vais toutefois vérifier que tous les éléments y figurent. Ces résultats ont été présentés lors du forum Good Move qui s'est tenu le 9 juin dernier et auquel tous les membres de la commission étaient invités.

¹²⁶⁹ L'enquête a consisté à interroger un échantillon représentatif de Bruxellois, dont certains se déplaçaient en Flandre ou en Wallonie pour travailler ou pour d'autres raisons. L'échantillon flamand comprenait des navetteurs flamands, mais il n'était pas suffisant pour en tirer des conclusions pour l'ensemble des navetteurs flamands vers Bruxelles. L'échantillon ne comptait pas de navetteurs wallons.

En comparant les déplacements sortants des Bruxellois avec la situation mesurée dans la précédente enquête à grande échelle sur les comportements de déplacement, à savoir l'enquête nationale sur la mobilité des Belges (enquête Beldam) de 2010, nous constatons une diminution de l'utilisation de la voiture, des transports en commun tels que le bus, le tram et le métro, ainsi que de la marche. Notons également une augmentation de l'utilisation du vélo et du train.

Seuls 47 % des ménages bruxellois possèdent encore une voiture. Ce chiffre inclut toutes les voitures familiales, qu'il s'agisse de véhicules immatriculés en nom propre ou de voitures de société.

Je regrette de ne pas pouvoir parler plus longuement de cette étude qui contient des informations chiffrées très intéressantes et nuancées. Je propose de présenter l'étude en commission et je ferai en sorte qu'elle soit consultable en ligne dans sa version intégrale.

Het Brusselse onderzoek omvat ook gegevens van Brusselaars die naar Vlaanderen en Wallonië pendelen. In het Vlaamse onderzoek zijn onvoldoende gegevens opgenomen van Vlamingen die naar Brussel pendelen.

In vergelijking met vorig onderzoek stellen we vast dat de Brusselse pendelaars minder gebruikmaken van de auto en het openbaar vervoer, en meer van de fiets en de trein.

In het percentage autobezitters zijn ook de personen met een bedrijfswagen opgenomen.

Ik stel voor dat we de studie in de commissie bespreken. Ik zal ze tevens online plaatsen.

1273 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Nous serons certainement tous curieux de prendre connaissance des résultats de l'étude.

Autant il est intéressant de connaître l'évolution des déplacements des Bruxellois, autant il me semble essentiel de connaître les déplacements de toutes les personnes qui circulent à Bruxelles, et donc aussi des navetteurs wallons et flamands. On peut prendre toutes les mesures qu'on veut pour lutter contre la congestion à Bruxelles et pour adapter les comportements, mais si elles ne visent que les Bruxellois, on rate une partie du problème. Ce ne sont alors que des demi-mesures, parce que les flux entrants continueront à avoir une grande influence sur la mobilité à Bruxelles.

Il est vraiment important de collaborer avec les autres Régions. Je ne sais pas ce qu'il y a moyen de faire pour impliquer davantage la Région wallonne et j'ignore ce qui bloque, mais il est primordial de travailler tous ensemble à des solutions concertées.

- *L'incident est clos.*

1277 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1277 **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,**

1277 **concernant l'avenir de l'avenue Winston Churchill.**

1279 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Ce n'est pas la première fois que je vous interroge au sujet de l'avenue Winston Churchill à Uccle. Ma dernière question portait sur l'aménagement de la piste cyclable.

Il y a quelques mois, nous avons échangé, au sein de cette commission, à propos des voiries en zone 30 en Région bruxelloise. L'avenue Winston Churchill est passée en zone 30, mais, par ailleurs, le gouvernement bruxellois et Bruxelles Mobilité ne se soucient guère de l'état général de cette voirie régionale qui, trop peu entretenue et valorisée par les pouvoirs régionaux, est à l'état d'abandon.

L'avenue étant délaissée, les arbres abattus ne sont jamais remplacés, ce qui crée de larges trouées fort disgracieuses et rend les périodes caniculaires d'autant plus pénibles pour les riverains. La végétalisation, la plantation d'arbres permet, en effet, de créer des îlots de fraîcheur fort utiles lors de fortes chaleurs. Ce sujet d'actualité nous préoccupe beaucoup pour le moment.

Par ailleurs, les lampadaires sur le terre-plein sont de type autoroutier et certains d'entre eux sont simplement placés sur de gros cubes de béton posés à même le sol. On note même la présence de câbles apparents qui traînent çà et là. Quant aux

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het is onontbeerlijk om alle verplaatsingen in Brussel te onderzoeken, dus ook die van de Vlaamse en Waalse pendelaars. Als we daar geen rekening mee houden, is elke maatregel een slag in het water.*

Samenwerking met de andere gewesten is broodnodig willen we oplossingen vinden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de vooruitzichten voor de Winston Churchillaan.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *De Winston Churchillaan verkeert in een erbarmelijke staat door een gebrek aan onderhoud door het gewest. Gekapte bomen worden bijvoorbeeld niet vervangen, waardoor er lelijke grote gaten langs de laan ontstaan. Bovendien is er door dat verdwenen groen minder verkoeling tijdens hittegolven.*

De lantaarns zijn niet geschikt voor een stadslaan en zijn bovendien zeer slordig geplaatst, met zichtbare kabels. Om nog te zwijgen over de staat waarin het voetpad verkeert. Dat is uiterst betreurenswaardig, vooral omdat de laan zich bevindt in een gebied van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing.

Welke ingrepen staan er nog gepland voor de Winston Churchillaan? Wanneer zal die volledig heraangelegd worden?

Wat is Brussel Mobiliteit van plan met de laan? Welke plannen liggen er nog op tafel?

Hoever staat het overleg met de gemeente Ukkel?

trottoirs, ils sont défoncés par endroits. Tout ceci n'est pas digne d'une telle avenue.

Il s'agit d'une situation fort malheureuse, d'autant plus que l'avenue se trouve en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, ce qui impose, d'après certains, des devoirs d'entretien et d'embellissement de la part des pouvoirs publics.

Au-delà des pistes cyclables et de la mise en zone 30, quels sont les prochains aménagements prévus pour l'avenue Winston Churchill et quand celle-ci sera-t-elle totalement réaménagée ?

Quelle est la stratégie et quels sont les projets d'avenir de Bruxelles Mobilité pour cette avenue ? Quelles pistes sont à l'étude ?

D'après mes informations, la commune d'Uccle vous a contactée. Dès lors, où en sont les discussions et quels en sont les résultats ?

¹²⁸¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'avenue Winston Churchill a récemment fait l'objet d'un réasphaltage, avec des améliorations diverses. Il faut noter que l'avenue Winston Churchill est une avenue majestueuse pourvue d'une berme centrale plantée d'arbres plus que centenaires. Depuis sa création, de nombreux arbres ont en effet disparu pour accueillir le tram et d'autres infrastructures routières. Certains sujets ont également dû être abattus plus récemment pour des raisons de santé, un arbre malade pouvant occasionner un danger important de chute de branches ou de chute tout court. Dans ces cas, la sécurité des usagers prime toujours.

Il se trouve qu'il n'est pas si simple de replanter entre de grands arbres, car un petit sujet se trouvera à l'ombre et ne pourra donc pas pousser correctement sur des décennies. Les plantations d'arbres doivent toujours se faire avec une vision à long terme. En effet, des dizaines d'années sont nécessaires pour obtenir un grand sujet. Bruxelles Mobilité, à la demande de mon cabinet, travaille de plus en plus sur la thématique de la végétalisation en ville, tout en développant cette expertise au sein de son administration. Il va de soi que l'objectif est bien de replanter un maximum là où c'est possible, mais il faut le faire dans une optique à long terme.

Concernant un réaménagement futur, il faut en effet adapter le profil des voies latérales pour répondre aux besoins actuels. La voirie automobile est pour le moment surdimensionnée, avec une largeur de 3,8 m, tandis que l'axe est une voirie du réseau vélo plus, c'est-à-dire un axe nécessitant une infrastructure vélo large et confortable. Par ailleurs, les trottoirs sont sous-dimensionnés par rapport aux standards actuels. Un réaménagement qualitatif pour concilier ces enjeux nécessite donc un débat sur la place prépondérante actuelle du stationnement.

Concernant les luminaires actuels, certains poteaux sont provisoires, mais assurent parfaitement leur rôle fonctionnel. Les grands arbres constituent une contrainte pour le choix du

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De statige Winston Churchillaan werd onlangs opnieuw geasfalteerd. In de loop van haar bestaan zijn er langs de laan inderdaad al vele bomen verdwenen om plaats te maken voor de tram of andere weginfrastructuur. Onlangs moesten ook een aantal zieke bomen gekapt worden, want die kunnen gevaarlijk zijn voor de weggebruikers.*

Het is echter niet evident om nieuwe bomen te planten tussen andere grote bomen, want die werpen een schaduw over de kleinere exemplaren, die daardoor niet goed kunnen groeien.

Het duurt sowieso tientallen jaren alvorens een aangeplante boom is uitgegroeid tot een grote boom. Ik heb Brussel Mobiliteit gevraagd om meer expertise te ontwikkelen inzake de vergroening van de stad, maar dat is een werk van lange adem.

Nu moeten de parallelwegen worden aangepast aan de huidige behoeften. De rijweg is momenteel te breed, terwijl de laan deel uitmaakt van het fietsnetwerk plus. Dat betekent dat er een breed en comfortabel fietspad moet zijn. De voetpaden zijn dan weer te smal. Om al die vereisten te verzoenen, zal er een debat gevoerd moeten worden over de vele ruimte die nog steeds opgaat aan parkeerplaats.

Voorts zijn sommige lantaarns tijdelijk, maar ze werken wel naar behoren. Door de grote bomen was er niet veel keuze voor de verlichting die de hele openbare ruimte verlicht.

type d'éclairage, qui est ici de type autoroutier, pour permettre d'éclairer partout l'espace public.

1283 De nos jours, les éclairages sont en effet beaucoup plus urbains et petits, et implantés loin des arbres afin de ne pas créer de zones d'ombre et des perturbations de leur santé. Les futurs luminaires seront donc placés dans les voies latérales. Si nous voulions réaliser un projet d'éclairage avec le profil de voirie actuel, nous devrions positionner les poteaux entre les places de stationnement, les trottoirs étant trop étroits. Ce faisant, cela réduirait le nombre d'emplacements pour les voitures.

Tant qu'il n'y a pas d'accord sur la suppression des places de stationnement dans cette avenue, aucune amélioration ne sera possible, ce que nous regrettons. Nous ne pouvons pas inventer de l'espace et c'est bien là que réside le nœud du problème.

1285 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Il faut trouver un équilibre entre les différentes demandes, les différents usagers, et respecter les nombreux riverains de l'avenue. L'option de la suppression du stationnement est un peu facile. En vous promenant sur cette avenue, vous verrez que le stationnement a déjà été fort réduit. C'est dès lors une réponse que je ne peux entendre.

Concernant l'état des poteaux d'éclairage, le provisoire semble devenir définitif. J'espère que Bruxelles Mobilité trouvera une solution à cet égard.

Quant à la végétalisation, les arbres centenaires font en effet le charme de l'avenue. J'entends bien qu'il faut examiner là où c'est possible de replanter, en fonction des conditions d'exposition et autres paramètres.

À quelques pas de là, le square des Héros est aussi dans un état lamentable. Madame la Ministre, n'oubliez pas le sud de Bruxelles, il ne faut pas le délaïsser. La commune d'Uccle mérite aussi du beau. Il n'y a pas que les communes du nord qui méritent qu'on y investisse. Je reviendrai vers vous quant au suivi.

- *L'incident est clos.*

1289 **QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

1289 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,**

1289 **concernant la pollution de l'air dans le métro.**

1291 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- La problématique de la pollution de l'air intérieur et ses conséquences pour la santé sont souvent négligées. Cela concerne nos lieux de vie mais aussi ceux que nous fréquentons, pour nous déplacer par exemple.

Dans le métro, le frottement des rames sur les rails ou le freinage dégagent des particules fines qui circulent dans l'air. Les rames

We zouden er graag kleinere verlichtingspalen plaatsen op voldoende afstand van de bomen. Zolang er geen akkoord is om parkeervakken te schrappen, is er echter geen verbetering mogelijk op de laan, want daarvoor is er te weinig plaats.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Er moet een evenwicht gevonden worden tussen de behoeften van de verschillende weggebruikers en de omwonenden. Nog meer parkeerplekken schrappen is voor mij geen optie, want er zijn er al heel wat verdwenen.*

Voorts lijkt de voorlopige verlichting stilaan definitief te worden. Ik hoop dat Brussel Mobiliteit een oplossing vindt.

Ik begrijp dat er rekening moet worden gehouden met heel wat parameters bij de aanplant van bomen, maar ik hoop dat u ook investeert in het zuiden van Brussel. Ook Ukkel verdient mooie plekken.

- *Het incident is gesloten.*

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 luchtvervuiling in de metro.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Er is doorgaans weinig aandacht voor de problematiek van vervuilde binnenlucht.*

Het metroverkeer veroorzaakt fijne stofdeeltjes, zeker de oude metrostellen. Een recente studie toonde een verontrustend beeld over de luchtkwaliteit in de Parijse metro. U hebt ons uitgelegd

les plus anciennes polluent davantage que celles qui disposent de freins électriques. Une étude récente rapportait des résultats très inquiétants concernant la qualité de l'air dans le métro parisien. Vous nous aviez expliqué, lors d'interventions précédentes, que le réseau bruxellois bénéficiait d'une qualité de l'air supérieure grâce, entre autres, à une meilleure ventilation et du matériel roulant plus récent.

Même si le danger pour les navetteurs est réduit car ils restent peu de temps dans les stations, il n'est pas inexistant. Il est surtout très présent pour les travailleurs de la STIB, qui y passent de nombreuses heures. Une agence indépendante se charge des contrôles et toutes les mesures semblent indiquer que nous sommes bien en dessous des normes en vigueur. Toutefois, il était prévu de rester attentif aux innovations.

En 2021, Paris a décidé de mener différents tests pour établir un état des lieux de la situation. À Lille, en mars 2022, deux dispositifs de traitement de l'air ont été installés dans la station de métro Gare Lille-Flandres. Le ministre Maron et vous-même avez également dit que si elle le souhaite, la STIB pourrait, à son initiative, réaliser une étude de qualité de l'air pour mieux investiguer la problématique des particules fines. Dans ce sens, des contacts avaient déjà été pris en 2011 entre l'opérateur de transports et Bruxelles Environnement. Les réunions techniques avaient permis de définir un protocole de mesures visant à qualifier et quantifier la présence et la composition des particules fines dans plusieurs stations de métro, mais la STIB n'avait pas entamé l'étude en question.

¹²⁹³ Cette étude a-t-elle finalement eu lieu, ou une étude plus récente a-t-elle été réalisée ?

En 2019, aucune étude spécifique sur les teneurs en particules fines PM10 et PM2.5 n'avait été réalisée. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Savez-vous si la STIB a des contacts avec ses homologues français au sujet des tests qu'ils ont effectués dans leurs stations, notamment avec Lille qui a terminé son test en juin 2022 ?

La STIB ne prévoyait pas de tester les deux systèmes lillois sur son réseau, mais restait attentive aux pratiques d'autres réseaux de transport. A-t-elle réalisé des avancées en matière de qualité de l'air depuis trois ans ?

Vous nous aviez annoncé transmettre à la STIB nos propositions, à savoir évaluer le système de ventilation actuel et les endroits où se réalisent les prises d'air afin d'éviter d'importer dans les stations la pollution du trafic routier extérieur. Cela a-t-il été fait ?

¹²⁹⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB a réalisé en 2023 de nouvelles mesures de la qualité de l'air, en suivant les protocoles et limites définis dans l'arrêté royal de 2011 relatif à la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs contre

dat de situatie in Brussel beter is dankzij de degelijke ventilatie en de recentere metrostellen.

De situatie is vooral verontrustend voor de werknemers van de MIVB, die vele uren op het metronet doorbrengen. De recente metingen tonen dat we ons onder de normen bevinden, maar we moeten oplettend blijven.

Minister Maron en uzelf hebben verklaard dat de MIVB een studie over de luchtkwaliteit kan laten uitvoeren. Ondanks contacten met Leefmilieu Brussel in 2011 en technische vergaderingen hierover heeft de MIVB die studie nooit uitgevoerd.

Werd er recent wel een studie uitgevoerd?

In 2019 was er geen specifiek onderzoek naar de fijne stofdeeltjes PM10 en PM2.5. Nu wel?

Hebt u weet van contacten van de MIVB met haar Franse collega's?

Heeft de MIVB voortgang geboekt over de luchtkwaliteit?

U zou onze voorstellen doorgeven aan de MIVB over de evaluatie van het huidige ventilatiesysteem en de ventilatiekokers, om te voorkomen dat de vervuiling van het wegverkeer in de stations terechtkomt. Hebt u dat al gedaan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In 2023 heeft de MIVB de luchtkwaliteit gemeten op basis van het koninklijk besluit van 2011 omdat haar werknemers blootgesteld zijn aan inadembare stofdeeltjes.*

les risques liés à des agents chimiques sur le lieu de travail, en particulier les particules inhalables et alvéolaires.

Ce référentiel, établi pour la protection du personnel, est utilisé par la STIB, qui constate que les conducteurs et le personnel de station sont potentiellement les plus exposés, puisqu'ils passent plus de temps en station que les voyageurs.

Les mesures ont été réalisées dans trois stations - Vandervelde, Ribaucourt et Gare du Midi -, qui ont été choisies pour leur localisation souterraine et leur date de construction (elles sont les plus anciennes).

Les résultats, qui s'inscrivent dans la même ligne que toutes les mesures réalisées jusqu'à aujourd'hui, montrent que les concentrations mesurées sur 8 h représentent moins de 10 % de la valeur limite d'exposition professionnelle en vigueur pour l'ensemble des composés mesurés c'est-à-dire, outre les poussières inhalables et alvéolaires, le benzène, le toluène, l'éthylbenzène, le xylène et le monoxyde de carbone.

Il convient de rappeler que le métro bruxellois, depuis son ouverture en 1976, présente deux avantages par rapport à des réseaux plus anciens comme le métro parisien : ses véhicules ne roulent pas sur des pneus, ce qui n'engendre donc pas d'usure de pneus sur une bande de roulement, comme le fait une voiture sur la route. De plus, toutes les rames de métro de la STIB utilisent des technologies de freinage électrique à récupération d'énergie. Ce système évite la production de poussières par abrasion des semelles de frein à pleine vitesse sur les disques de freins.

Toutes les poussières sont concernées par les mesures, et ont toujours donné des résultats plus de dix fois inférieurs aux maxima spécifiés. Le carbone noir fait également l'objet d'une analyse spécifique. Les résultats sont bien évidemment particulièrement bas - 1.000 fois inférieurs aux maxima spécifiés -, puisque le métro ne fonctionne pas avec des moteurs thermiques, mais avec des moteurs et du chauffage électriques.

¹²⁹⁷ La STIB continue à maintenir son système de veille par rapport aux développements réalisés dans d'autres réseaux de transport public. Elle est ainsi attentive à n'utiliser que des mesures gravimétriques et non optiques, eu égard au retour d'expérience de ces autres réseaux que vous mentionnez et qui témoigne de difficultés de calibration des systèmes optiques lorsque les poussières ne sont pas des résidus de combustion.

En ce qui concerne la ventilation, de façon générale, la ventilation des stations et des tunnels se fait au droit du tracé des lignes de métro, directement connectées à la surface, à travers toutes les grilles de ventilation installées le long des tronçons souterrains aux extrémités des stations, là où le métro remonte en surface. Il n'y a en effet que la moitié du réseau qui est souterrain et il n'y a pas de barrières entre les sections souterraines et les sections en surface. Comme les lignes du métro bruxellois suivent le tracé des artères principales des avenues et boulevards

De metingen werden uitgevoerd in de drie oudste ondergrondse metrostations: Vandervelde, Ribaucourt en Zuidstation.

De resultaten van de metingen stemmen overeen met de vorige resultaten. De concentraties bedragen minder dan 10% van de grenswaarde voor beroepsmatige blootstelling.

De Brusselse metrostellen zijn recenter dan die van Parijs. Ze rijden niet op banden en ze remmen elektrisch, waardoor ze minder stofdeeltjes veroorzaken.

De metingen gaan over alle soorten stofdeeltjes en ook koolstof. De resultaten liggen altijd minstens tien keer lager dan de maximumwaarden.

De MIVB volgt de ervaringen met metingen van andere openbaarvervoersnetten op de voet. Ze maakt uitsluitend gebruik van gravimetrische meetsystemen omdat optische systemen sommige soorten stofdeeltjes niet goed meten.

Het ventilatiesysteem is rechtstreeks verbonden met de bovengrond, en de ventilatieroosters bevinden zich waar de metro bovengronds komt, aangezien slechts de helft van het netwerk ondergronds is en er geen afscheiding is tussen de bovengrondse en de ondergrondse delen. De metrolijnen volgen doorgaans de grote verkeersaders en dus bevinden de luchtopeningen zich daar.

ou des lignes de chemin de fer, les prises d'air se font à ces endroits.

1299 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je ne connais pas les détails techniques, mais selon un article récent, il est possible de réduire la quantité de ces particules fines en utilisant d'autres plaquettes de frein. Elles sont plus onéreuses, mais présentent cet avantage. La STIB connaît sans doute cette information, mais je vous enverrai le lien vers l'article en question.

Je ne comprends pas qu'en souterrain, il n'existe aucun moyen de prendre l'air directement au bout du tunnel. Ces prises d'air se situent-elles au niveau du sol ou plus en hauteur, afin d'éviter les gaz d'échappement ? Parfois, on a l'impression que les grilles d'aération du métro se trouvent vraiment au niveau du sol, tout près des pots d'échappement. Votre réponse n'est pas très claire à ce sujet.

Quoi qu'il en soit, ce que vous dites est plutôt rassurant par rapport à l'analyse qui a été faite. Vous parlez de poussières, mais s'agit-il bien des particules fines et des particules ultrafines ?

1299 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Étant donné que plusieurs de vos questions portent sur des éléments techniques, je vous suggère de les poser par écrit. Ainsi, vous serez certaine de recevoir des réponses précises de la part de techniciens qui ont de meilleures connaissances techniques que moi.

- *L'incident est clos.*

1305 **QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS**

1305 **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,**

1305 **concernant la dégradation des panneaux d'affichage électroniques.**

1307 **M. Marc-Jean Ghysseles (PS).**- Vous avez certainement, comme de nombreux collègues, reçu le courrier d'un collectif qui assume la destruction de panneaux d'affichage électroniques. Par ce geste, ce collectif souhaite s'opposer à l'affichage de publicités qu'il juge énergivores. Si je peux comprendre ses revendications, et en partager certaines, je ne peux cautionner ses actes, qui dégradent la ville et font parfois naître un sentiment d'insécurité.

Avez-vous connaissance de ces actions ? Avez-vous eu l'occasion de rencontrer leurs auteurs ou de communiquer avec eux ?

Quelles sont les conséquences financières de ces dégradations pour le budget régional ?

Ce collectif semble particulièrement viser l'annonceur JCDecaux. Ce dernier vous a-t-il déjà interpellé ? Si oui,

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Ik zal een recent artikel doorsturen over nieuwe remschijven die minder fijne deeltjes produceren.*

Ik begrijp niet waarom de bovengrondse luchtpijpen zich niet op een zekere hoogte bevinden om uitlaatgassen te vermijden.

De resultaten van de metingen stellen mij gerust. Bedoelt u fijne en ultrafijne stofdeeltjes wanneer u het over stofdeeltjes heeft?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Aangezien uw vragen technisch zijn, stel ik voor dat u ze schriftelijk stelt zodat ik de technici kan raadplegen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS

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

betreffende de beschadiging van digitale reclameborden.

De heer Marc-Jean Ghysseles (PS) (in het Frans).- *Een collectief heeft per brief laten weten dat het digitale reclameborden vernield heeft, omdat het die energievervlindend vindt. Hebt u contact gehad met het collectief?*

Het collectief blijkt het vooral gemunt te hebben op de reclameborden van JCDecaux. Zijn er andere ondernemingen die schade hebben geleden? Werden er andere soorten reclameborden vernield?

Wat zijn de gevolgen van de vernielingen voor de gewestbegroting? Hebben ze gevolgen voor zijn reclame-inkomsten? Wie draait op voor de reparatiekosten?

avec quels résultats ? D'autres opérateurs ont-ils également été victimes de ces agissements ?

D'autres types de panneaux font-ils l'objet de vandalisme ?

Ces actes de vandalisme ont-ils une incidence sur les recettes publicitaires en Région bruxelloise, notamment les compensations Villo, l'affichage dans les abris de bus, etc. ?

Qui supporte les coûts d'éventuelles dégradations d'abribus ?

Avez-vous connaissance d'accidents de la route dus à la présence de panneaux publicitaires numériques, d'aucuns affirmant que ces derniers sont plus perturbants pour les automobilistes et les usagers de la route ?

1309 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons également reçu le courrier du collectif, que nous avons lu avec attention. Nous ne pouvons évidemment pas cautionner le vandalisme, mais nous entendons que la publicité dans l'espace public constitue une forme de commercialisation de l'espace commun, qui peut avoir un impact environnemental notable et, dans certains cas, créer des obstacles à la visibilité entre usagers de la route, ce qu'il convient d'éviter autant que possible dans le futur. Par exemple, pour Villo, la convention avec JCDecaux arrive à échéance en 2026. Nous envisageons d'autres modèles économiques que la publicité afin de faire financer les vélos partagés.

Je me réjouis du fait que le futur règlement régional d'urbanisme (RRU), qui passera bientôt en deuxième lecture au gouvernement, propose de rationaliser fortement la place de la publicité dans l'espace public et de limiter son impact environnemental. À cette fin, le RRU propose une interdiction totale de l'affichage électronique dans l'espace privé et, dans l'espace public, sa limitation aux seuls abris de transport en commun et au MUPE (Multi-User Publishing Environment) associé. Dans ce cas, il ne pourra porter que sur la publicité événementielle.

Le projet de RRU a également élargi la liste des endroits interdits à la publicité dans l'espace public pour des raisons patrimoniales, paysagères, de protection de la biodiversité et de sécurité routière. Nous soutenons fermement tous ces arguments.

Les différents actes de vandalisme n'ont pas d'incidence sur les recettes publicitaires perçues dans le cadre des dégradations éventuelles des abribus. Tout est assumé par les propriétaires du ou des supports en question tels que JCDecaux ou Clear Channel.

Bruxelles Mobilité a connaissance d'au moins un accident occasionné par un dispositif publicitaire. Dès lors, Bruxelles Mobilité a rédigé un guide de placement qui devrait être respecté à l'avenir pour tout placement de panneau publicitaire, dans l'attente de la réforme du RRU. L'objectif est d'éviter tout effet de masque de visibilité généré par un panneau, a fortiori sur la voie publique.

Sommigen beweren dat digitale reclameborden gevaarlijker zijn voor de weggebruikers dan andere. Hebt u cijfers over ongevallen ten gevolge van zulke reclameborden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb de brief van het collectief aandachtig gelezen. Uiteraard keur ik vandalisme af, maar het klopt dat reclame een vorm is van commercieel gebruik van de openbare ruimte, die gevolgen heeft voor het milieu en soms ook voor de zichtbaarheid in het verkeer. Daarom overwegen wij een ander businessmodel voor Villo zodra de overeenkomst met JCDecaux in 2026 afloopt.*

In de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) wordt er veel minder ruimte gelaten voor reclame in het straatbeeld, opdat die niet zou wegen op de verkeersveiligheid, het erfgoed, de biodiversiteit enzovoort.

Als er reclameborden in bushokjes vernield worden, dragen de bedrijven die eigenaar zijn van de borden alle kosten.

Brussel Mobiliteit heeft weet van ten minste één ongeval ten gevolge van een reclamebord. Daarom heeft het, in afwachting van de bijgewerkte GSV, een gids opgesteld voor het plaatsen van reclameborden. Het doel is dat geen enkel reclamebord de zichtbaarheid hindert.

Geen enkel bedrijf heeft mij tot dusver gecontacteerd over de kwestie.

Les opérateurs - JCDecaux ou Clear Channel - ne nous ont pas interpellés sur le sujet. Jusqu'à présent, ils parviennent à gérer le problème eux-mêmes, même s'il s'agit d'un véritable enjeu.

1311 **M. Marc-Jean Ghysse (PS).**- Avez-vous pris contact avec le collectif ? Je leur ai écrit, mais n'ai pas reçu de réponse.

1311 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Non, je n'ai pas pris contact avec le collectif.

- *L'incident est clos.*

1317 **QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

1317 **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,**

1317 **concernant la politique sociale et les titres de transport pour animaux.**

1319 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Étant donné le rôle essentiel que jouent les animaux de compagnie et d'assistance dans la vie de nombreuses personnes, il est important de garantir leur accès aux services de transport public, en particulier dans une société inclusive qui vise à faciliter la mobilité pour tous les citoyens.

À ce titre, la STIB autorise les animaux dans les véhicules, mais il existe des règles et restrictions à respecter pour assurer la sécurité et le confort de tous les passagers. Parmi celles-ci figure le fait que les petits animaux de compagnie, tels que les chiens de petite taille, les chats ou les lapins, sont autorisés à voyager gratuitement à condition d'être placés dans un sac ou une cage appropriée. Ces animaux doivent être propres, inoffensifs et ne pas perturber les autres passagers.

Les gros animaux domestiques, tels que les grands chiens, doivent être muselés et tenus en laisse. Ils doivent également être en possession d'un titre de transport spécifique, tel qu'un billet pour chien. Les animaux d'assistance, tels que les chiens guides pour personnes aveugles, sont autorisés quant à eux à voyager gratuitement et sans restriction supplémentaire. Ils sont accueillis à bord de tous les véhicules de la STIB.

Si certains aspects de cette politique sont tout à fait louables et nécessaires, nous nous interrogeons quant à la nécessité d'un titre de transport payant pour chien. Bien des usagers qui bénéficient en raison de leur âge ou de leur condition sociale d'un tarif réduit, voire de la gratuité, finissent en effet par payer plus cher pour leur animal de compagnie que pour eux-mêmes. Cela crée une incohérence dans la grille tarifaire pourtant initialement équitable et adaptée.

Je suis persuadé de l'impact immense des animaux de compagnie sur le bien-être physique et moral de nombre des Bruxellois, et également soucieux de maintenir une politique tarifaire

De heer Marc-Jean Ghysse (PS) (*in het Frans*).- *Hebt u contact opgenomen met het collectief?*

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

- *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 het sociale beleid en de kaartjes voor het vervoer van dieren.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (*in het Frans*).- *Huisdieren zijn toegelaten op de voertuigen van de MIVB, maar er gelden wel een aantal regels om ieders comfort en veiligheid te garanderen. Kleine honden, katten en konijnen mogen gratis mee als ze in een gepaste tas of kooi zitten. Grote honden moeten een muilband dragen en aangeliind zijn. Voor die dieren moet ook een specifiek vervoersbewijs gekocht worden. Geleidehonden mogen gratis mee zonder bijkomende voorwaarden.*

De DéFI-fractie vraagt zich af of het wel billijk is dat er voor sommige honden een vervoersbewijs aangekocht moet worden. Veel MIVB-gebruikers genieten een voordelig tarief wegens hun leeftijd of sociale situatie en moeten uiteindelijk meer betalen voor hun huisdier dan voor zichzelf.

Waarom rekent de MIVB bijkomende kosten aan voor het vervoer van bepaalde huisdieren? Welke criteria liggen ten grondslag aan het onderscheid tussen verschillende soorten dieren?

Wordt er overwogen om het tariefbeleid van de MIVB voor het vervoer van huisdieren te herzien?

Onderzoekt de MIVB voorbeelden van andere openbaarvervoermaatschappijen?

cohérente et équitable, tenant compte des besoins des différents publics, y compris ceux qui dépendent de leurs animaux de compagnie.

Pourquoi la STIB impose-t-elle des frais supplémentaires pour le transport de certains animaux de compagnie, alors que les maîtres de ces mêmes animaux sont parfois bénéficiaires de tarifs réduits, qui n'atteignent dès lors pas l'objectif social prévu ?

Quelles sont les raisons qui justifient cette différence de tarification ? Existe-t-il des études ou des évaluations qui soutiennent cette distinction ?

Une réévaluation de la politique tarifaire pour les animaux de compagnie, visant à garantir une cohérence et une équité dans l'accès aux services de transport public, est-elle en cours de réflexion ?

Existe-t-il des exemples de politiques tarifaires dans d'autres réseaux de transport en commun, nationaux ou à l'étranger, qui prennent en compte la gratuité ou des tarifs réduits pour les animaux de compagnie ? Si oui, la STIB étudie-t-elle ces exemples ?

¹³²¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB est liée par l'arrêté du 13 décembre 2007 qui dispose que, sauf exception, un ticket validé est nécessaire pour les animaux, à l'exception :

- des animaux qui peuvent être gardés sur les genoux sans causer de gêne aux autres usagers ;

- des chiens d'assistance à toute personne porteuse d'un handicap ;

- des chiens qui accompagnent les agents de police ou le personnel de contrôle.

Évidemment, les chiens en cours de dressage par un instructeur agréé sont également considérés comme des chiens d'assistance.

Dans les faits, l'obligation de pouvoir présenter un ticket validé pour les animaux n'est pas appliquée. Par souci de clarté, l'arrêté du gouvernement en question est en cours d'adaptation afin de supprimer l'exigence d'un billet pour les animaux.

La STIB ne dispose pas de référence officielle qui tienne compte de la gratuité ou des tarifs réduits pour les animaux de compagnie concernant d'autres réseaux de transport en commun, nationaux ou internationaux.

L'arrêté qui contient la modification en question a été approuvé en première lecture par le gouvernement en juin et l'avis nécessaire de la Commission régionale de la mobilité a été sollicité avant de passer en deuxième lecture après l'été. Ce point a été discuté lors de la dernière séance de la commission du 19

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Volgens het besluit van 13 december 2007 moeten MIVB-reizigers die een dier vervoeren, in het bezit zijn van een specifiek vervoersbewijs voor dat dier, met uitzondering van dieren die op schoot gehouden worden, blindengeleidehonden, honden die assistentie verlenen aan personen met een handicap en honden die politieagenten of controleurs vergezellen.*

In de praktijk wordt die verplichting echter niet toegepast en ze zal dan ook worden geschrapt.

Aangezien de MIVB geen vervoersbewijzen eist voor dieren, hoeft ze zich niet te inspireren op het tariefbeleid van andere openbaarvervoermaatschappijen.

Na het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zal het besluit na de zomer in tweede lezing aan de regering worden voorgelegd.

juin. Ses membres ont jusqu'à la prochaine réunion pour faire part de leurs commentaires.

1323 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Si je comprends bien, des discussions sont en cours afin de supprimer les tickets pour animaux dans les transports en commun de la STIB ? Toutefois, les règles en vigueur sont maintenues, à savoir le nombre maximum d'animaux à transporter, etc.

(Assentiment de la ministre Van den Brandt)

C'est une très bonne nouvelle. Je trouvais bizarre que l'on puisse avoir un abonnement à 12 euros par an, tout en payant beaucoup plus cher pour son chien.

(Sourires)

1323 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le texte en est à sa première lecture, et il en faut trois. Mais la proposition qui est à l'étude consiste en effet à supprimer ce type de tickets, vu que, de toute façon, personne ne reçoit d'amende pour ne pas avoir validé le ticket de son chien. Il reste évidemment des règles à respecter, concernant le fait de tenir son animal en laisse, la manière de le transporter, son comportement et le fait de ne pas gêner les autres usagers.

- L'incident est clos.

1335 **QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE**

1335 **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,**

1335 **concernant le lancement d'une nouvelle étude pour choisir l'emplacement d'une gare routière internationale.**

1337 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**- *À la fin de la législature précédente ont été finalisés les plans d'une gare routière internationale qui serait située à Érasme, sur un parking appartenant à la Région bruxelloise. Sa localisation avait fait l'objet d'une étude commandée par Bruxelles Mobilité en 2018 et la demande de permis était prête. La gare routière devait être construite au plus tard à la fin de cette année. Je signale au passage que l'étude n'est plus disponible en ligne.*

La concession de la société Indigo, qui exploite l'actuel parking Érasme, expire cette année. Or, vous avez récemment annoncé vouloir commander une nouvelle étude sur l'emplacement le plus approprié. Les sociétés d'autocars seraient demandeuses d'une gare routière plus centrale, proche d'une gare ferroviaire. En bref, tout est remis en question.

À l'étranger, les gares routières internationales sont généralement situées en périphérie. Pour la plupart des voyageurs internationaux, cela ne pose pas de problème pour

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Vervoersbewijzen voor huisdieren zijn dus niet meer nodig, maar de andere regels voor het vervoer van huisdieren blijven gelden.*

(Instemming van minister Van den Brandt)

Dat is uitstekend nieuws. Ik vond het erg vreemd dat sommige reizigers veel meer voor hun huisdier moesten betalen dan voor zichzelf.

(Vrolijkheid)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het besluit zal worden aangepast.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE

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

betreffende de lancering van een nieuwe studie voor de keuze van de locatie voor een internationaal busstation.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- *Iedereen is het erover eens dat Brussel een volwaardig internationaal busstation nodig heeft. Op het einde van de vorige regeerperiode waren er afgewerkte plannen voor een dergelijk busstation aan Erasmus, op een parkeerterrein dat eigendom is van het Brussels Gewest. De plannen werden voorafgegaan door een onderzoek naar een geschikte locatie.*

Het onderzoek werd in 2018 opgeleverd door Brussel Mobiliteit op vraag van minister Smet. Er werden meerdere locaties onderzocht die vervolgens door perspective.brussels werden verfijnd. Uiteindelijk werd Erasmus in Anderlecht geselecteerd als de beste locatie. Daarna werden de plannen voor het busstation getekend. Ze waren klaar voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning, met de bedoeling om ten laatste eind dit jaar het internationale busstation aan te leggen.

De concessie van parkeerbedrijf Indigo, dat de huidige Erasmusparking uitbaat, loopt dit jaar af. Alleen is er de

autant qu'ils bénéficient de correspondances avec les transports publics locaux.

afgelopen jaren weinig gebeurd. Het onderzoek, dat online beschikbaar was, is bovendien offline gehaald. U kondigde onlangs aan dat u een nieuw onderzoek wilt bestellen over de meest geschikte locatie. U antwoordde in maart 2022 op een parlementaire vraag dat de autocarsector een busstation in het centrum wil, nabij een treinstation.

Kortom, alles is weer mogelijk, alles wordt opnieuw bekeken. Er worden geen knopen doorgehakt. En dat terwijl het eerdere onderzoek een ideale parkeerlocatie had opgeleverd, die eigendom is van het Brussels Gewest en waarvan de concessie eind dit jaar afloopt. In het buitenland bevinden internationale bushaltes zich veelal aan de rand van de stad. Dat is voor de meeste internationale reizigers ook geen punt als er een aansluiting is op het lokaal openbaar vervoer. Reizigers hebben daarnaast vooral behoefte aan duidelijke bewegwijzering, een begrijpelijke indeling, voldoende plaats en voorzieningen (sanitair, wachtruimte en horeca).

¹³³⁹ *Quelles initiatives avez-vous prises depuis le début de la législature pour la construction de cette gare routière internationale ?*

Wat hebt u sinds het begin van de regeerperiode gedaan om werk te maken van een internationaal busstation? Kunt u uw initiatieven chronologisch weergeven?

Allez-vous reprendre les éléments de l'étude d'Espaces-Mobilités et de perspective.brussels qui restent d'actualité ? La nouvelle étude a-t-elle déjà été commandée ? Quand sera-t-elle achevée ?

Veel bevindingen uit de bestaande studie zijn nog altijd geldig en dubbel werk valt te vermijden. Zult u de bestaande studie van Espaces-Mobilités en perspective.brussels gebruiken als input voor een update? Is de nieuwe studie al besteld en tegen wanneer zal ze klaar zijn? Waarom hebt u de bestaande studie offline gehaald?

¹³⁴¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Nous sommes bien d'accord, Bruxelles a besoin d'une gare routière internationale. Cependant, les études ne donneront pas le même résultat pour un emplacement temporaire ou permanent.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Ik wil een onderscheid maken tussen onderzoeken in verband met een tijdelijke en een definitieve locatie. We zijn het erover eens dat Brussel een internationaal busstation moet krijgen. De bouw van zo'n busstation is trouwens een van de maatregelen uit Good Move.

À l'issue de l'étude réalisée par Bruxelles Mobilité sur le stationnement et les départs et arrivées des autocars, aucun emplacement ne s'est imposé comme étant idéal.

Brussel Mobiliteit heeft onderzoek gedaan naar het parkeren en het af- en aanrijden van touringcars. Uit dat onderzoek kwamen een aantal locaties met een groot potentieel uit de bus, namelijk Bordet, Delta en het Centrum voor Onderricht en Opzoekingen der Voedings- en Chemische Industrie (Coovi), maar geen enkele sprong eruit als ideale locatie voor een internationaal busstation. Het actieplan op korte termijn bestond erin de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid in betere omstandigheden te exploiteren.

En 2017, le gouvernement a donc approuvé des actions stratégiques à court terme pour améliorer l'infrastructure à hauteur des gares du Nord et du Midi, ainsi que des actions à long terme en vue de trouver un autre emplacement. C'est dans ce cadre que l'étude menée en 2018 par perspective.brussels a recommandé le park and ride de Lennik, près d'Érasme.

Onder impuls van minister Smet heeft de regering in 2017 de strategische kortetermijnacties goedgekeurd om de infrastructuur aan Brussel-Noord en Brussel-Zuid te verbeteren, en ook de langetermijnacties om een locatie voor een busstation te vinden.

Depuis le début de la législature, le secteur, la commune et l'hôpital ont néanmoins exercé un lobbying intensif pour contester ce choix. Le secteur préférerait en effet implanter la gare routière près d'une gare ferroviaire, ce qui est extrêmement compliqué : il faut disposer de beaucoup de place, prévoir des installations sanitaires, des établissements horeca, etc.

In dat opzicht heeft perspective.brussels in 2018 een specifieke en grondige analyse uitgevoerd. Daarbij werd voorgesteld om het busstation op middellange termijn op de P+R Lennik bij Erasmus

¹³⁴³ *J'ai discuté d'autres solutions avec plusieurs bourgmestres, mais le site d'Érasme reste pour l'instant la meilleure option et faute de mieux, c'est là que sera implantée la gare routière.*

Je tâcherai de savoir pourquoi l'étude n'est plus disponible en ligne. Les premières analyses ont été réalisées en 2016, sur la base des expériences des utilisateurs de l'époque. La crise sanitaire a mis les activités à l'arrêt et il convient d'examiner le profil des nouveaux utilisateurs et de déterminer l'importance qu'ils accordent à la proximité d'une gare ferroviaire.

Il ressort de l'étude précédente que Bruxelles est la destination finale d'environ un tiers des utilisateurs, les deux autres tiers devant donc prendre une correspondance. Dans un tel cas de figure, c'est un gros inconvénient de disposer de deux ou trois gares routières différentes. Aussi, nous analysons les habitudes en haute et en basse saison. Les premiers chiffres devraient être disponibles en septembre.

¹³⁴⁵ *En outre, un arrêt temporaire à la gare du Nord n'est pas possible car le centre de communication Nord est en démolition et tout le trafic de bus devait être dévié. J'ai bien demandé à Bruxelles Mobilité de revoir sa copie, en raison des problèmes de sécurité que posait la solution de la gare du Nord.*

Nous sommes donc toujours à la recherche d'un emplacement adéquat à court terme, mais aussi d'une solution à long terme.

te vestigen. Die locatie is perfect en is bovendien eigendom van het gewest. De concessie loopt nog tot eind 2023.

Ik moet er wel bij vertellen dat de sector, de gemeente en het ziekenhuis sinds de start van de regeerperiode en na recente ontwikkelingen stevig lobbyen om de locatie in vraag te stellen. De sector zelf wil het busstation dan weer in de buurt van een van de grote treinstations. Dat is een logische vraag, maar het is niet zo gemakkelijk om erop in te gaan.

Voor zo'n busstation is er veel ruimte nodig, er moet sanitair zijn en je hebt een dynamische omgeving nodig, met horecazaken en dergelijke. Het is verschrikkelijk moeilijk om een dergelijke ruimte vinden in de buurt van een van de grote Brusselse treinstations. Het was al een hele uitdaging om de MIVB, De Lijn en de TEC een plaats te geven in die wijken. We kunnen dus niet garanderen dat we een busstation bij een groot treinstation kunnen realiseren.

Ik heb met verschillende burgemeesters gesproken over mogelijke alternatieven voor Erasmus, maar dat terrein blijft zeker een goede optie. Als we geen alternatief vinden, zal het busstation op die locatie worden aangelegd. We kunnen ons immers niet permitteren om niet over een internationaal busstation te beschikken. We zijn het echter aan de partners verplicht om andere mogelijkheden te overwegen.

Het is niet de bedoeling om de hele studie overboord te gooien. Als die niet meer online staat, zal ik nagaan hoe dat komt. We zijn in elk geval op zoek naar alternatieven. De eerste studies werden uitgevoerd in 2016, op basis van de toenmalige gebruikerservaringen. De sector was toen volop in ontwikkeling. Door de coronacrisis is de bedrijvigheid volledig stilgevallen en nu pas hervat de sector stilaan haar activiteiten. We moeten dan ook nagaan wat het profiel is van de nieuwe gebruikers en in welke mate zij behoefte hebben aan een locatie in de buurt van een treinstation.

Uit de vorige studie bleek dat ongeveer een derde van de gebruikers Brussel als eindbestemming had, en de overige twee derde dus moest overstappen. In zo'n situatie is het een groot nadeel om met twee of drie verschillende busstations te werken. Dergelijke gegevens zijn van belang. Om die reden organiseren we nu een enquête die zowel in het hoogseizoen als in het laagseizoen wordt uitgevoerd. De cijfers over het hoogseizoen zullen we al publiceren wanneer ze beschikbaar zijn, wellicht in september.

Daarnaast is een tijdelijke halte aan het Noordstation niet mogelijk. Het Communicatiecentrum Noord wordt momenteel afgebroken en alle busvervoer moest daar verdwijnen. Er is inderdaad een studie uitgevoerd over de mogelijkheden voor een tijdelijke locatie. Ik heb aan Brussel Mobiliteit gevraagd om die te herbekijken omdat de huidige situatie onaanvaardbaar is op het vlak van de verkeersveiligheid. In en rond het Noordstation is er geen geschikte locatie gevonden die aan alle vereisten voldoet. We zoeken volop naar een geschikte locatie op korte termijn, maar ook naar een oplossing op lange termijn. Daarvoor

1347 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**-
Comment réagissez-vous face à la réticence de la commune et de l'hôpital ? Les plans pourraient-ils être modifiés, par exemple ?

Il est également positif que vous recherchiez une solution alternative à la gare du Nord, si elle ne répond pas aux exigences. Il faut rapidement trouver une solution provisoire et décider au plus vite d'un emplacement définitif.

1349 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Les bourgmestres successifs d'Anderlecht ont tous suggéré des solutions, ils ne sont nullement opposés au projet.*

Il est très compliqué de trouver un emplacement approprié, même pour une gare routière temporaire, mais nous poursuivons nos recherches.

- L'incident est clos.

1355 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

1355 **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,**

1355 **et à Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Transition économique et de la Recherche scientifique,**

1355 **concernant les nouveaux plans pour le tunnel du métro sous le palais du Midi et son impact sur les riverains et les commerçants.**

blijft de P+R aan Erasmus een mogelijkheid, maar als we een alternatief vinden, zal ik die verkiezen. Aangezien de gemeente, het ziekenhuis en de operatoren ertegen zijn, zou een vergunningsaanvraag immers op heel wat verzet stoten.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- Ik begrijp dat er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor de gemeente en het ziekenhuis de aanleg van zo'n station vandaag niet meer zien zitten. Is daar al meer duidelijkheid over? Hoe reageert u daarop? Het is positief dat het plan niet definitief van de tafel is geveegd zolang er geen alternatief is. Kunnen de plannen bijvoorbeeld worden aangepast?

Het is ook positief dat de huidige locatie aan het Noordstation niet voldoet aan de vereisten en dat er naar een andere oplossing wordt gezocht. Als ik daar ben, zie ik chaotische toestanden die erg onaangenaam zijn voor zwaarbepakte reizigers.

Ik ben benieuwd wat de nieuwe studie zal opleveren. Er moet snel een voorlopige oplossing komen en er moet ook snel worden beslist waar het definitieve station komt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het aantal gebouwen en woningen in de wijk is sterk toegenomen. Van bij het begin van de regeerperiode heeft de gemeente Anderlecht mij daarover op de hoogte gehouden. De toenmalige burgemeester formuleerde meteen zeer ernstige bedenkingen en alternatieven, en zijn opvolger sloot zich daarbij aan. Het is dus niet zo dat de gemeente Anderlecht zich tegen een oplossing in Anderlecht verzet: de opeenvolgende burgemeesters hebben constructief meegewerkt.

Ik geef toe dat het niet zo gemakkelijk is om een locatie te vinden, zelfs voor een tijdelijk busstation. Ik betreurt dat de verhuizing nog steeds niet rond is, want het was mijn ambitie om rond deze tijd over een nieuwe locatie te beschikken. Een geschikte ruimte vinden in het gewest is niet eenvoudig, want die moet aan bepaalde voorwaarden voldoen. We blijven zoeken.

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

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

betreffende de nieuwe plannen voor de metrotunnel onder het Zuidpaleis en de impact hiervan op omwonenden en ondernemers.

1357 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Vous nous avez précédemment expliqué que la construction du tunnel sous le palais du Midi ferait l'objet d'un cadre réglementaire spécifique, afin d'accélérer l'octroi du permis, et que vous tablerez sur un surcoût de 400 millions d'euros, qui englobe les mesures d'accompagnement nécessaires pour les riverains et commerçants. Les travaux proprement dits débuteraient en 2025 et devraient durer jusqu'en 2030. Il est important pour les riverains d'avoir des perspectives le plus rapidement possible afin de leur permettre de poursuivre leurs activités.*

La première enveloppe de 17,5 millions d'euros destinée aux mesures d'accompagnement a-t-elle été intégralement utilisée ? Quelles mesures ont-elles été financées et combien d'entreprises commerciales ont-elles effectivement bénéficié d'un soutien ? Comment évaluez-vous ce premier paquet d'aides ?

Les commerçants se montrent assez critiques et déplorent le manque de transparence. J'espère que vous pourrez leur apporter des éclaircissements.

1359 *Quel est le budget affecté au deuxième paquet d'aides ? Quelles sont ces aides et dans quelle mesure les riverains auront-ils leur mot à dire quant à l'utilisation des fonds ?*

Quelles sont les possibilités offertes aux commerçants et restaurateurs qui souhaitent poursuivre leur activité ? Combien de temps durera la construction du tunnel sous le palais du Midi ?

Envisagez-vous la possibilité de ne pas construire la station intermédiaire Toots Thielemans mais plutôt une connexion directe entre la gare du Midi et Anneessens ?

Le tronçon sud de la ligne 3 du métro n'a de sens que si le tronçon nord est réalisé. Quelles garanties avons-nous que cela se fera effectivement ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mevrouw de minister, tijdens het actualiteitsdebat in de commissie voor Mobiliteit van dinsdag 13 juni hebt u al een hele reeks elementen uit dit dossier toegelicht. Vandaag wil ik u een aantal bijkomende vragen stellen naar aanleiding van mijn ontmoeting met handelaren uit de wijk. Zowel voor hen als voor de commissieleden lijkt het me interessant om hier opnieuw een debat aan te wijden, zodat er nog voor de zomer wat meer duidelijkheid kan worden gecreëerd.

Over de kostprijs van de metrotunnel onder het Zuidpaleis hebt u eerder al uitleg gegeven. U rekent op meerkosten voor een totaalbedrag van 400 miljoen euro. Om de vergunningsprocedure zo kort mogelijk te houden, zou er een specifiek regelgevend kader komen. Daardoor zou de procedure worden ingekort van 450 dagen tot 170 dagen. De werken zelf - te beginnen met de ontmanteling van het Zuidpaleis - zouden in 2025 van start gaan en naar schatting tot 2030 duren.

In de meerkosten van 400 miljoen zitten onder meer ook de noodzakelijke begeleidende maatregelen voor omwonenden en handelaren vervat. In 2019 maakten het gewest en de stad Brussel al eens 17,5 miljoen euro vrij voor steunmaatregelen. Daar komt nu dus een tweede steunpakket bovenop.

Voor de buurtbewoners is het belangrijk dat zij zo snel mogelijk perspectief krijgen. De handelaren in en rond het Zuidpaleis willen vooral hun activiteiten voortzetten, en dat zo dicht mogelijk bij hun huidige zaak.

Werd het eerste steunpakket van 17,5 miljoen euro volledig opgebruikt? Welke maatregelen werden daarmee gefinancierd en hoeveel handelszaken hebben effectief steun gekregen? Kunt u het parlement daarvan een gedetailleerd overzicht bezorgen? Hoe evalueert u het eerste steunpakket?

De handelaren reageren vrij kritisch. Volgens hen gaat het om een logge procedure met vreemde deadlines. Ze klagen het gebrek aan transparantie aan. Hopelijk kunt u dus wat meer duidelijkheid verschaffen en kunnen er lessen uit worden getrokken voor het tweede steunpakket.

Welk budget is er voor het tweede steunpakket? Welke maatregelen worden daarmee gefinancierd en welke inspraakmogelijkheden krijgt de buurt bij de besteding en verdeling van die middelen?

Welke mogelijkheden zijn er voor de handelaren en horeca-uitbaters die hun zaak willen blijven uitbaten? Kan er, naar het voorbeeld van het noordelijke deel van de Stalingradlaan, een tijdelijk containerdorp voor het Zuidpaleis geplaatst worden? Hoelang duurt het om de tunnel onder het Zuidpaleis aan te leggen? De MIVB sprak over een jaar.

Handelaars opperen dat het misschien niet nodig is om het tussenstation Toots Thielemans te bouwen en dat een rechtstreekse verbinding tussen het Zuidstation en Anneessens

¹³⁶¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La commission régionale de développement regrette le choix du tracé qui a généré les problèmes actuels, malgré les nombreuses mises en garde et explications produites en temps utile par divers experts et études. Comment expliquez-vous ce choix, plus politique que technique ? D'autres possibilités de tracé sont-elles encore à l'étude pour éviter le palais du Midi ?

La commission estime nécessaire que la motivation du gouvernement, en particulier à propos de l'abandon de la technique du « jet grouting », à savoir la consolidation du sol dans la masse par injection sous haute pression d'un coulis à base de ciment, soit davantage explicitée dans l'exposé des motifs. Elle demande également que les diverses études techniques et autres rapports soient mis à la disposition des parlementaires, afin d'assurer la transparence des informations techniques utiles à la bonne compréhension des enjeux. Comment répondez-vous à cette demande ? Pouvez-vous nous transmettre les documents demandés ?

La commission constate qu'il est question d'une démolition totale ou partielle de l'intérieur du palais du Midi, sans avoir pu mener à son terme l'analyse patrimoniale du bien. Elle estime nécessaire que l'étude d'incidences aborde cette question, notamment quant au maintien d'une partie des commerces existants, en particulier du côté du boulevard Lemonnier, à d'éventuelles occupations temporaires durant le chantier et à la relocalisation des bureaux du chantier qui encombrant actuellement l'espace public. Comment travaillez-vous à ce sujet ?

La commission estime en outre nécessaire que soit abordé au plus vite le sort qui sera réservé au bâtiment par la suite. Elle suggère au gouvernement et à la Ville de Bruxelles de donner rapidement des pistes pour l'avenir du palais à la suite du projet. Comment et sur la base de quel calendrier travaillez-vous à ce sujet, main dans la main avec la Ville de Bruxelles ?

La commission demande que soit réalisée, à terme, une analyse des causes et responsabilités qui ont mené à une telle situation, afin de ne pas répéter les mêmes erreurs. J'appuie très fortement cette demande, au vu des surcoûts rencontrés, des retards engrangés et des conséquences désastreuses sur le tissu social, économique et sur la mobilité dans la zone. Qu'avez-vous décidé au niveau du gouvernement à cet égard ?

Un point s'est glissé à l'ordre du jour du dernier conseil des ministres. Il concernait une convention transactionnelle incluant un avenant au marché de travaux de génie civil et de

kan volstaan. Wordt die mogelijkheid onderzocht? Welke besparing zou dat opleveren?

Het zuidelijke deel van metrolijn 3 heeft enkel zin als ook het noordelijke traject gerealiseerd wordt. Dat wordt bevestigd door de MIVB. Welke garanties hebben we dat dat ook effectief gebeurt? Welke risico's zijn er op technisch en budgettair vlak? Kunnen die het project alsnog op de helling zetten? Kunt u ons geruststellen dat alles correct zal worden aangepakt?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC) betreurt de keuze voor het traject dat voor zoveel problemen zorgt. Men was nochtans voldoende gewaarschuwd. Vanwaar die keuze? Worden er alternatieve trajecten bestudeerd?*

De GOC vraagt dat de regering beter uitlegt waarom ze niet langer voor de 'jet grouting'-techniek kiest en vraagt om de studies ter beschikking te stellen van het parlement. Kunt u ons die bezorgen?

Ook vraagt ze dat er in het effectenrapport rekening wordt gehouden met de volledige of gedeeltelijke afbraak van de binnenzijde van het Zuidpaleis en met het mogelijke vertrek van winkels door de inrichting van de werf. Zult u daarvoor zorgen?

Daarnaast vraagt de GOC de regering en de stad Brussel om zo spoedig mogelijk knopen door te hakken over het lot van het Zuidpaleis. Wat is het tijdschema?

Op termijn moeten de oorzaken van en verantwoordelijkheden voor de huidige puinhoop onderzocht worden. Wat heeft de regering daarover beslist?

Onlangs besprak de ministerraad een bijakte bij de aanbesteding voor de stations Toots Thielemans en Lemonnier en voor de tunnel tussen Anneessens en het Zuidstation. Is het de bedoeling om nieuwe aanbestedingen uit te schrijven in het kader van een stedenbouwkundige vergunning die het behoud van het Zuidpaleis niet langer als verplichtende voorwaarde stelt?

Hoeveel bedraagt het tweede steunpakket? Voor het eerste pakket kwamen naar verluidt slechts een op acht buurtwinkels in aanmerking. Klopt dat? De huidige wetgeving reikt geen afdoende oplossingen aan voor werven die vijftien of twintig jaar duren. Wat is uw standpunt?

parachèvement des stations Toots Thielemans et Lemonnier, et des différents tronçons du tunnel compris entre les stations Anneessens et Gare du Midi. S'agit-il de la réalisation d'un ou plusieurs nouveaux marchés qui seraient lancés en complément d'une demande de permis d'urbanisme afin de s'affranchir de la contrainte du maintien du palais du Midi, comme évoqué précédemment ?

Enfin, quels sont les montants des aides du second paquet d'assistance (budget total, critères pour en bénéficier, etc.) ? Selon un commerçant, les premières indemnités n'auraient bénéficié qu'à un commerce sur huit, sur les 160 situés à proximité. Confirmez-vous ce chiffre ? Celui-ci indique également que l'ordonnance actuelle ne permet pas d'offrir des solutions adaptées à un chantier de quinze ou vingt ans. Quelle est votre position à ce sujet ?

¹³⁶³ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je remercie Mme Van Achter pour cette question sur l'évaluation du pacte avec les commerçants, les éventuelles solutions alternatives et le financement du projet.

De fait, l'avis de la Commission régionale de développement exprime une certaine perplexité. Les complications de ce chantier constituent peut-être une opportunité immobilière pour la Ville de Bruxelles, mais elles font surtout vivre un drame aux habitants et commerçants. En effet, le palais du Midi constitue un poumon socioculturel, et les commerces sont au centre du projet de vie intergénérationnel des habitants du quartier. Il s'avère que le gouvernement a sous-estimé la valeur d'usage du palais du Midi.

En mars, la STIB a présenté le fait de déloger les commerçants comme une formalité, faisant preuve d'une froideur technocratique que j'ai d'ailleurs relevée. Il s'agit d'une vision technique, et non urbanistique, car elle ne repose pas sur l'urbanité.

Alors que l'achèvement du tunnel avait été annoncé aux commerçants pour 2024, la STIB prolonge le délai de plus de six ans. Ils devront, pendant six années supplémentaires, subir la poussière, le bruit, les vibrations, les coupures imprévisibles d'eau et d'électricité, l'insécurité, les vols, les interdictions d'accès, etc., tout en continuant à assumer leurs charges et à payer leur précompte immobilier, malgré le déclin vertigineux de leur chiffre d'affaires. Le chantier du métro est source d'incertitude, de promesses et de « fake news ».

C'est avec stupéfaction que j'ai appris, la semaine dernière, que les commerçants n'avaient reçu aucune information officielle - ni de la part de la Ville de Bruxelles, propriétaire du palais du Midi, ni de la part de la STIB - entre l'annonce du démantèlement du palais du Midi, en février, et la fin du mois de juin.

Le premier pacte est mal vécu sur le terrain et une évaluation est effectivement nécessaire. Les commerçants demandent avant

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Deze werf vormt misschien een opportuniteit voor de stad Brussel om vastgoedtransacties uit te voeren, maar voor de omwonenden en de handelaars uit de omgeving heeft ze dramatische gevolgen. De regering heeft duidelijk onderschat hoeveel waarde het Zuidpaleis heeft voor de gebruikers en de MIVB heeft de hele kwestie op een koude, technocratische manier aangepakt.*

De tunnel zou oorspronkelijk klaar zijn in 2024, maar nu is die termijn dus met zes jaar verlengd. Zes jaar waarin de handelaars moeten leven met stof, lawaai, trillingen, onveiligheid en lagere inkomsten, terwijl ze ondertussen wel gewoon hun onroerende voorheffing moeten blijven betalen.

Het eerste steunpakket werd slecht onthaald en moet geëvalueerd worden. De handelaars vragen in de eerste plaats het recht om terug te keren als ze dat wensen. Wat vindt u daarvan?

Om de werken te kunnen voortzetten, heeft de MIVB een vergunning nodig waartegen geen beroepsprocedures lopen. Kunnen de handelaars niet in hun winkels blijven tot de werken hervat worden of minstens tot de MIVB over de vergunning beschikt?

Is er een directe verbinding Anneessens-Zuidstation mogelijk als de MIVB geen vergunning krijgt?

tout un droit de retour ou, du moins, une priorité en ce qui concerne ce retour. J'aimerais entendre votre position à ce sujet.

Par ailleurs, s'agissant de la poursuite des travaux, il faudrait obtenir un permis purgé de tout recours, ce qui devrait mener la STIB à l'échéance de fin 2025. Dès lors, pourquoi les commerçants ne pourraient-ils pas rester sur place jusqu'à la reprise des travaux ou au moins jusqu'à la délivrance d'un permis purgé de tout recours ?

Pour le reste, je ne suis pas satisfaite par les réponses apportées par la STIB lors de la présentation du projet alternatif « préméto plus » par la plateforme Avanti, ce qui nous renvoie à la cinquième question de Mme Van Achter : une liaison directe Anneessens-Gare du Midi est-elle envisageable si la STIB n'obtient pas le permis ou n'arrive pas à le mettre en œuvre pour des raisons techniques ou budgétaires ?

²¹⁰⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (*en néerlandais*).- *Je commencerai par exposer la situation générale.*

²¹⁰⁷ (*poursuivant en français*)

Il m'est demandé ce qu'il sera fait si le deuxième tronçon n'est pas réalisé ou accuse du retard. Comme je l'ai expliqué à plusieurs reprises, la réalisation des deux tronçons a toujours été conçue de manière conjointe et il a toujours été prévu qu'ils permettent une connexion avec Evere.

Le premier tronçon peut être exploité tel quel, mais cette ligne étant très courte, son exploitation ne serait pas optimale. Ce tronçon ne compte en effet que quelques arrêts et utilise les dépôts existants. En conséquence, pour mettre des rames sur cet axe, il faudrait utiliser les lignes existantes, ce qui aurait un impact sur la fréquence et la vitesse commerciale de tout le réseau de métro.

²¹⁰⁹ (*poursuivant en néerlandais*)

L'objectif a toujours été d'achever la totalité de la ligne de métro, mais il a été décidé d'emblée de travailler en deux phases.

²¹¹¹ (*poursuivant en français*)

Le choix concernant le palais du Midi a été l'un des plus difficiles à prendre pour ce gouvernement. On connaît l'importance de ce bâtiment et du maintien des activités commerciales, sportives et éducatives qui s'y déroulent et font vivre le quartier et toute la ville.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Er werden een aantal specifieke vragen gesteld over de handelaars, maar het debat is uiteraard ruimer. Ik zal eerst de algemene situatie toelichten.

(*verder in het Frans*)

De twee delen van het traject horen samen. Het eerste deel kan in theorie apart in gebruik worden genomen, maar dat zou niet optimaal zijn, omdat het vrij kort is. Dat het geen eigen remise heeft, zou wegen op de frequentie en de commerciële snelheid van de andere metrolijnen.

(*verder in het Nederlands*)

Het is altijd de bedoeling geweest om de volledige metrolijn te voltooiën. Dat is technisch mogelijk. Er is evenwel van bij het begin beslist om in twee fasen te werken. Het eerste deel van de lijn zou in gebruik kunnen worden genomen zonder het tweede deel, maar daar zijn een aantal nadelen aan verbonden. Er is dan immers geen remise beschikbaar en het zou een erg korte metrolijn worden.

(*verder in het Frans*)

De regering beseft wel degelijk hoe belangrijk het Zuidpaleis is, net zoals zijn vele commerciële, sportieve en educatieve activiteiten. Daarom hebben we ook andere oplossingen laten onderzoeken, zoals 'jet grouting'. Het nadeel daarvan is echter dat de aannemer het succes niet kan garanderen en dat een grotere perimeter getroffen zou worden door overlast. Een

Parmi les autres solutions étudiées, nous avons demandé à la STIB d'examiner la possibilité de poursuivre les travaux avec la technique du « jet grouting », c'est-à-dire la consolidation du sol dans la masse par injection sous haute pression d'un coulis à base de ciment, qui a l'avantage de se faire en souterrain. Les désavantages de ce scénario étaient l'incertitude du résultat, l'entrepreneur ne pouvant offrir aucune garantie de réussite, et l'impact du chantier, qui aurait touché en surface un périmètre plus large, avec l'ouverture du boulevard de Stalingrad, et produit beaucoup plus de nuisances sonores que le démontage et la reconstruction du palais du Midi.

Le choix d'un autre tracé aurait peut-être été possible il y a cinq ou dix ans, mais il est maintenant défini et cette solution n'est plus à l'ordre du jour. La question est désormais ce tronçon manquant de 120 m.

Après la décision, les informations ont été envoyées à tous les commissaires. L'étude vous a été distribuée afin que vous puissiez prendre connaissance des analyses techniques.

²¹¹³ (poursuivant en néerlandais)

Une enveloppe de 10 millions d'euros a été incluse dans le cahier des charges en 2019 sous la forme d'un pacte décennal pour l'ensemble du chantier, portant entre autres sur la création du Stalingrad Village ou encore les réaménagements pour les commerçants du palais du Midi.

Au lieu de l'indemnité forfaitaire octroyée sur la base de l'ordonnance « chantiers » - qui n'est pas prévue pour des chantiers d'une telle durée -, la secrétaire d'État Trachte suggère des aides proportionnelles à la perte de revenus. Un nouveau pacte permettrait ainsi d'élaborer une solution plus ciblée, non seulement pour les commerçants du palais du Midi, mais pour tous ceux qui se trouvent dans le périmètre du chantier.

²¹¹⁵ (poursuivant en français)

Pour répondre à la question de Mme Pauthier, il est bien entendu possible que les écoles, clubs sportifs et commerçants restent sur place. Tant que nous n'avons pas le permis de démolition

ander traject was enkele jaren geleden misschien nog mogelijk geweest, maar nu niet meer.

Alle technische studies zijn aan de commissieleden bezorgd.

(verder in het Nederlands)

Wat de huidige gebruikers van het Zuidpaleis betreft, is contact met de handelaars belangrijk om na te gaan hoe ze de situatie tot nu toe evalueren en welke wijzigingen mogelijk zijn met een nieuw pact.

Er is in 2019 een steunpakket van 10 miljoen euro voor begeleidende maatregelen in het lastenboek opgenomen onder de vorm van een pact voor de volledige werfperimeter voor 10 jaar. Die middelen zijn vooral besteed aan de oprichting van het Stalingrad Village, aan de herinrichtingen voor handelaars in het Zuidpaleis, aan de verdubbeling van de schadeloosstellingen voor de handelaars bepaald door de werfordonnanctie, aan begeleidende maatregelen voor de Zuidfoor, aan de Zuidmarkt, aan de netheid, communicatie en animatie.

Er wordt dus gewerkt met een forfaitaire vergoeding die wordt berekend volgens de werfordonnanctie, die bedoeld is voor werven die enkele maanden duren en niet meerdere jaren. De vergoeding is dan ook niet aangepast aan de reële situatie. Het voorstel van staatssecretaris Trachte is om veel meer te werken volgens het principe van de covidpremies waarbij op basis van het inkomensverlies van een handelaar een premie op maat wordt gegeven. Dat maatwerk vraagt tijd en individuele dialoog. Onder leiding van hub.brussels en staatssecretaris Trachte wordt in samenwerking met de stad Brussel besproken om niet alleen de handelaars in het Zuidpaleis die het meest getroffen zijn, maar ook de handelaars in de werfperimeter op te nemen. Op die manier kan met een nieuw pact een veel gerichtere oplossing voor de handelaars worden uitgewerkt.

(verder in het Frans)

Mevrouw Pauthier, de scholen, sportclubs en winkels kunnen ter plaatse blijven zolang er geen vergunning is voor de afbraak van het Zuidpaleis en zolang ze de werken niet verstoren. De

du palais du Midi, les activités peuvent y être maintenues, pour autant qu'elles soient compatibles avec le chantier en cours. Les responsables de l'école, par exemple, nous confiaient récemment que la situation était devenue très difficile pour eux.

Le chantier de l'avenue de Stalingrad se terminera avant la fin du chantier du métro, mais à cet endroit, la demande explicite de pouvoir déménager existe. Nous avons besoin des espaces prévus actuellement pour les écoles et y délocaliser les clubs sportifs engendre des changements en cascade. Je le répète, tant que ces clubs peuvent rester sur place, je n'y vois aucun inconvénient. Un exercice est en train d'être réalisé avec la régie foncière de la Ville de Bruxelles pour trouver d'autres solutions. Il se pourrait en effet qu'un club déménage plus tôt, grâce à une solution offerte par la Ville de Bruxelles.

La question se pose également pour le retour dans le palais du Midi. Ses occupants ne souhaitent quitter les lieux que durant le temps nécessaire et il faut permettre à un maximum d'utilisateurs actuels d'y revenir ensuite. Les modalités juridiques représentent un enjeu pour la Ville de Bruxelles, mais j'insisterai pour que la priorité soit accordée aux retours. Il est important, pour préserver l'esprit et les caractéristiques du quartier, que les commerces familiaux qui y sont ancrés puissent revenir. Ce débat a été mené par le collège de la Ville de Bruxelles.

2117 (poursuivant en néerlandais)

Un comité de pilotage représentant la Région, la Ville de Bruxelles et la commune de Saint-Gilles a été mis en place pour gérer le budget actuel. L'ordonnance « chantiers » n'étant pas adaptée, un nouveau cadre doit être défini, avec des mesures qui tiennent compte des répercussions réelles sur le quartier.

Vu le grand nombre de commerçants à relocaliser, la régie foncière de la ville de Bruxelles et hub.brussels proposent un accompagnement pour trouver des solutions dans les environs.

Selon le calendrier, le démantèlement de l'intérieur du palais du Midi commencera en 2025 et la ligne de métro sera opérationnelle en 2030. Le passage sous le bâtiment est l'une des options analysées par le bureau externe chargé de l'étude d'impact.

Les commerçants sont les premiers à souffrir de la situation, puisqu'ils doivent partir. La réouverture de l'avenue de Stalingrad et le réaménagement de l'espace public constituent l'un des rares avantages qu'offre le passage sous le palais du Midi. La décision de construire une ligne de métro est liée à la saturation de la ligne de tram actuelle.

werken aan de Stalingradlaan zullen eerder klaar zijn dan die aan de metro. Wat de verhuizingen betreft, hebben we de beschikbare plaatsen nodig voor de scholen. Zolang de sportclubs in het Zuidpaleis kunnen blijven, is dat goed. Samen met de grondregie van Brussel-Stad zoeken we ondertussen naar andere oplossingen.

De bedoeling is dat een maximaal aantal gebruikers achteraf ook kan terugkeren naar het Zuidpaleis. Dat is van groot belang voor het typische karakter van de wijk. Het Brusselse schepencollege is daarmee bezig.

(verder in het Nederlands)

Er is een stuurgroep opgericht bestaande uit het gewest, de stad Brussel en de gemeente Sint-Gillis voor het beheer van het huidige budget. Hoewel de evaluatie nog gaande is, blijkt dat werken op basis van de werfordonnantie niet geschikt is. Daarom streven we naar een ander kader, voornamelijk vanwege de omvang en duur van het project. Na de evaluatie is het plan om een nieuwe reeks maatregelen voor te stellen die echt rekening houden met de impact op de buurt. Deze lente hebben enkele handelaarsverenigingen gereageerd op een projectoproep om te onderzoeken hoe we verder kunnen gaan.

Vanwege het grote aantal betrokken handelaars is het praktisch onmogelijk om ze allemaal te herhuisvesten in de beperkte beschikbare ruimte op de Stalingradlaan. De grondregie van de stad Brussel en hub.brussels bieden echter begeleiding aan bij het zoeken naar alternatieve huisvesting in de nabije omgeving.

Volgens de planning zal de ontmanteling van het binnenste van het Zuidpaleis van start gaan in 2025 en zal de metrolijn operationeel zijn in 2030. Uiteraard is dit tijdschema afhankelijk van vergunningsaanvragen en de formele procedure.

De optie om via het Zuidpaleis te gaan, is geanalyseerd als een van de alternatieven in de impactstudie uitgevoerd door een extern studie bureau. We streven ernaar om tijdens de procedure zo goed mogelijk de situatie ter plaatse te beoordelen, de werf van nabij te volgen en de gevolgen voor de omgeving in de gaten te houden.

2119 *(poursuivant en français)*

Quant au suivi par le gouvernement, Mme d'Ursel a bien vu que des textes étaient prévus à l'ordre du jour. Deux éléments y figurent actuellement : la reprise du chantier et les compensations.

La Ville de Bruxelles a pris la décision de recourir à des machines plus larges, ce qui implique de démanteler partiellement le palais du Midi et de le reconstruire. Puisque cette option est retenue, il convient de renégocier avec l'entrepreneur pour redémarrer cette partie du chantier. La note que vous évoquez confie à la STIB le mandat de mener cette renégociation.

La note au gouvernement se penche également sur les compensations aux locataires actuels et futurs du bâtiment.

2121 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *Pourriez-vous transmettre au secrétariat de la commission l'affectation des fonds de la première enveloppe d'aides ?*

Par ailleurs, la station Toots Thielemans est-elle vraiment indispensable ?

2123 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- *Pourquoi avoir laissé aussi longtemps les clubs, les commerçants, les habitants et les membres de la commission dans le flou, alors que les difficultés étaient connues ? En réalité, la Commission régionale de développement donne raison à tous ceux qui vous ont exprimé un certain malaise quant à la transparence et à la clarté du dossier. Même si les occupants du palais du Midi savent qu'ils peuvent rester jusqu'à 2025, ils craignent pour la suite : que vont-ils faire après et quand seront-ils fixés ? Leur apporter une réponse pourrait leur permettre de mieux vivre cette période particulièrement bouleversante.*

De grootste impact is er voor de handelaars in het Zuidpaleis zelf, omdat zij er echt uit moeten. In de omgeving is er eveneens een impact, maar die zal verbeteren wanneer de Stalingradlaan niet meer afgesloten is. Een van de weinige voordelen van het scenario om de werken uit te voeren binnenin het Zuidpaleis, is dat de Stalingradlaan weer grotendeels vrijgemaakt wordt en dat de publieke ruimte heringericht kan worden als de werken eronder voltooid zijn.

We hebben deze keuze gemaakt vanwege de noodzaak van capaciteitsuitbreiding op dit traject. De beslissing om een metrolijn aan te leggen is genomen omdat de huidige tramlijn volledig verzadigd is. Zoals eerder vermeld, is het beheer van de exploitatie tijdens de overgangperiode een uitdaging die we moeten aanpakken, met name met betrekking tot de stelplaats.

(verder in het Frans)

Mevrouw d'Ursel, Brussel-Stad heeft beslist om zwaardere machines te gebruiken, waardoor het Zuidpaleis gedeeltelijk moet worden afgebroken en daarna weer worden opgebouwd. Over een dergelijke hervatting van de werf moet opnieuw onderhandeld worden met de aannemer. Er moeten ook compensaties komen voor de huidige en toekomstige huurders van het gebouw. Dat zijn de twee elementen die in de regeringsnota zullen staan.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is goed dat we na het eerste steunpakket nagaan welke steun in de toekomst aangewezen is. Het eerste pakket was een administratief kluwen waar weinig handelaars hun weg in vonden. Ze waren erg ontevreden. Kunt u het commissiesecretariaat een overzicht bezorgen waaruit blijkt hoe het geld van het steunpakket is besteed?

U hebt niet geantwoord op de vraag over station Toots Thielemans. Waarom moet dat station er per se komen? Is dat echt nodig?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans)*.- *Waarom werden de betrokkenen zo laat geïnformeerd? De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie geeft de critici van het dossier gelijk. Ook al weten de huurders van het Zuidpaleis dat ze kunnen blijven tot 2025, toch zijn ze bevreesd voor hun toekomst. Hen duidelijk informeren, kan hen doorheen deze moeilijke periode helpen.*

U hebt mijn vragen over de oorzaken en de verantwoordelijkheden in dit dossier niet beantwoord.

Enfin, je n'ai pas entendu votre réponse au sujet de l'analyse des causes des problèmes et des responsabilités dans ce dossier. L'objectif est non seulement de ne plus répéter les mêmes erreurs, mais aussi de connaître les responsables des conséquences désastreuses pour le tissu social et économique et la mobilité dans cette zone.

2125 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je note que, tant que le permis n'est pas délivré, les commerçants peuvent rester. Toutefois, les nuisances sont telles que les écoles souhaitent déménager. Les clubs sportifs reprendraient leur place dans la partie sud.

Si j'ai bien compris, l'ampleur du chantier sera déterminée par l'étude d'incidences qui sera réalisée. Il ne sera peut-être pas nécessaire de démolir la totalité de l'intérieur du palais du Midi. Cela permettrait de maintenir quelques surfaces commerciales, pour préserver une certaine activité dans le quartier, mais aussi pour avoir une interface entre la future fonction du palais du Midi et l'espace public.

Je note que le retour est à privilégier. Ce message aura un écho positif dans le quartier.

2127 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *La station Toots Thielemans permet au métro de desservir le quartier Stalingrad.*

2129 *(poursuivant en français)*

Madame d'Ursel, un travail de prise de contact individuelle avec les commerçants du palais du Midi et de ses alentours sera réalisé par la Ville de Bruxelles et hub.brussels. Comme je l'ai exposé à Mme Van Achter, il s'agit d'évaluer les besoins et fournir des réponses sur mesure. Comme la période envisagée est assez longue, la régie foncière proposera des offres de relocalisation dans un large périmètre ainsi que des indemnités. Tout dépendra de la situation individuelle de chaque commerçant.

2131 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Il serait peut-être bon de réexaminer si cette station est vraiment nécessaire.*

En outre, il est important d'assurer une communication transparente avec les commerçants. Comment ceux-ci pourront-ils demander l'aide ? Un village de commerçants supplémentaire sera-t-il aménagé sur l'avenue de Stalingrad, pour autant qu'ils soient demandeurs ?

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Zolang er geen bouwvergunning is, kunnen de handelaars blijven. Voor de wijk is het positief dat ze na de werken kunnen terugkeren.*

We wachten de effectenstudie af om te weten of de binnenzijde van het Zuidpaleis al dan niet volledig moet worden afgebroken. Enkele functies behouden, is gunstig voor het wijkleven en de openbare ruimte.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het station Toots Thielemans is bedoeld om die wijk aan te sluiten op het metronet. Alle vergunningen en werken zijn ook gepland met het uitgangspunt dat dat station er wel degelijk komt. Bij het opstellen van het bestek en de plannen moesten we kiezen of we al dan niet nog een extra metrostation zouden bouwen tussen het Zuidstation en Anneessens. Je kunt dat een politieke keuze noemen, maar die is wel genomen met het uitgangspunt dat de Stalingradwijk bediend moet worden door de metro.

(verder in het Frans)

De stad Brussel en hub.brussels zullen contact opnemen met de handelaars. De bedoeling is om elke individuele handelaar een oplossing op maat te bieden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik snap dat u een keuze hebt moeten maken, maar misschien is het goed om nog eens te bekijken of dat station wel echt nodig is.

Het is voorts belangrijk om transparant te communiceren met de handelaars, ook over het tijdsplan. Wanneer zult u de beslissing over het steunpakket nemen? Hoe zullen de handelaars de steun kunnen aanvragen? Komt er een bijkomend handelaarsdorp op de Stalingradlaan? Daarin zullen misschien niet alle handelaars kunnen worden ondergebracht, maar misschien zijn ook niet alle handelaars daar vragende partij voor. Ik roep u dus op om heel nauw met de handelaars en de buurt samen te werken. Het is niet

2135 **QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

2135 **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,**

2135 **concernant la hausse du nombre d'accidents de vélo dans la Région de Bruxelles- Capitale.**

2137 **M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- *Selon les chiffres de Statbel, 4.172 accidents de la circulation ont été recensés en 2022, soit une augmentation de 6 % par rapport à l'année précédente. Statbel se dit particulièrement préoccupé par le nombre de cyclistes tués et par la hausse du nombre de cyclistes impliqués dans des accidents de la route.*

Les Bruxellois vivent au quotidien le comportement nonchalant d'usagers faibles qui font fi du Code de la route, ce qui n'est pas sans lien, selon moi, avec une certaine impunité qui règne. Les automobilistes qui franchissent les feux rouges sont impitoyablement verbalisés, alors que les cyclistes et les trottinettistes ne font que l'objet de campagnes de sensibilisation.

En 2022, seulement 501 cyclistes et piétons ont été verbalisés pour ne pas avoir respecté les feux de signalisation, sur pas moins de 5,7 millions de déplacements à vélo et à trottinette. L'application de la loi ne me semble donc pas très rigoureuse.

meer dan normaal dat wij hen steunen tijdens de werken. Ik hoop dan ook dat u dit probleem ter harte zult nemen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende het stijgende aantal fietsongelukken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Midden juni publiceerde Statbel de definitieve cijfers omtrent het aantal verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zo leren we dat er 4.172 verkeersongevallen plaatsvonden in 2022, wat een stijging van 6% procent betekent ten opzichte van het jaar voordien. Ook het aantal dodelijke slachtoffers op onze wegen is gestegen.

Statbel laat weten vooral bezorgd te zijn om het aantal fietsers dat is omgekomen bij verkeersongevallen. Terwijl alle verkeersveiligheidsindicatoren al jaren dalen, blijft het aantal fietsers dat betrokken is bij verkeersongevallen stijgen. Ergens is dat niet verwonderlijk, gezien de ongekende stijging van het fietsgebruik in de hoofdstad.

We mogen onze ogen niet sluiten voor een probleem dat alle Brusselaars elke dag ervaren: het nonchalante gedrag van de zwakke weggebruikers, waarbij het verkeersreglement gedeeltelijk of volledig genegeerd wordt. Elke dag zie je fietsers en stepgebruikers slalommen tussen het verkeer, voetgangers bijna wegmaaien en de verkeerslichten negeren.

Ik ben ervan overtuigd dat het stijgende aantal fietsongelukken deels te wijten is aan het niet-handhaven van de verkeersregels. Op dit ogenblik heerst er een gevoel van straffeloosheid ten aanzien van de verkeersinbreuken van fiets- en stepgebruikers. Automobilisten die door het rood rijden, worden zonder pardon beboet, fietsers en stepgebruikers niet. Politieomroepen beboeten automobilisten met allerlei hoogtechnologische apparatuur, maar fietsers en stepgebruikers ontsnappen hieraan. Zij worden met een bewustmakingscampagne vriendelijk verzocht meer rekening te houden met de verkeersregels.

Ik vroeg de cijfers op bij de minister-president: in 2022 waren er slechts 501 pv's als gevolg van het negeren van de verkeerslichten door fietsers en steppers, terwijl er in datzelfde jaar 5,7 miljoen fiets- en stepbewegingen werden geteld. De handhaving lijkt me dan niet erg groot. Met deze vaststelling is het niet verwonderlijk dat het aantal fietsongevallen in het gewest stijgt.

2139 *Comment expliquez-vous la hausse continue du nombre d'accidents de vélo à Bruxelles, malgré les nombreuses modifications d'infrastructures réalisées pendant cette législature ?*

Comment comptez-vous faire baisser le nombre d'accidents de la route impliquant des cyclistes et des trottinettistes et leur imposer le respect du Code de la route ?

2141 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *Vous partez du postulat que la majorité des accidents sont dus au comportement inapproprié des cyclistes. Je tiens à souligner que les principaux risques pour les cyclistes restent le manque d'infrastructures adéquates et la circulation mixte.*

La construction d'infrastructures cyclables a entraîné une nette augmentation du nombre de cyclistes ces dernières années, surtout en période de crise sanitaire. Il convient néanmoins de veiller à ce que le nombre d'accidents n'augmente pas proportionnellement.

Pro Velo effectue des comptages depuis 2010. Depuis lors, nous enregistrons une baisse constante du risque d'accident, jusqu'à atteindre -35 % en 2022. Toutefois, nous ne nous satisfaisons pas de ce résultat : en raison du nombre croissant de cyclistes, le risque de victimes est toujours réel et le seul objectif acceptable est la vision zéro : zéro mort et zéro blessé sur les routes.

Cet objectif nécessite, d'une part, des infrastructures cyclables encore plus développées, des carrefours plus sûrs et le contrôle de la vitesse du trafic motorisé et, d'autre part, un engagement en faveur de l'éducation, de la sensibilisation et de l'application de la loi pour tous.

Hoe verklaart u dat het aantal fietsongevallen, ondanks de talloze aanpassingen van de infrastructuur tijdens deze regeerperiode, blijft stijgen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Hoe wil u het aantal verkeersongevallen met fietsers en stepgebruikers doen zakken? Wat is uw plan van aanpak?

Hoe zal u de naleving van het verkeersreglement bij fietsers en stepgebruikers afdwingen? Welke repressiemiddelen wil u daarvoor inzetten?

Hoe wil u het probleem van fietsers en stepgebruikers die door een stoplicht rijden oplossen? In hoeverre is dat een prioriteit voor u?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - U gaat er in uw antwoord heel sterk van uit dat het merendeel van de ongevallen het gevolg is van fietsers die de Wegcode niet respecteren. Dat is een vrij scherp uitgangspunt. Ik wijs erop dat de grootste risico's voor fietsers nog altijd het gebrek aan adequate infrastructuur en het gemengde verkeer zijn. De meeste slachtoffers vallen bij een ongeval met een wagen. U stelt de slachtoffers meteen verantwoordelijk voor de ongevallen. Een dergelijke conclusie volg ik niet zomaar.

Het aantal fietsers is de afgelopen jaren sterk gestegen. Zeker tijdens de coronaperiode was er een uitgesproken versnelling. Dat toont aan dat de aanleg van fietsinfrastructuur tot meer gebruik leidt. Dat blijkt niet alleen in België het geval te zijn, maar ook in Brussel en op internationaal vlak. Fietsinfrastructuur is dus niet alleen belangrijk voor de veiligheid, maar ook om meer mensen op de fiets te krijgen.

Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat het aantal ongevallen niet evenredig stijgt naargelang er meer fietsers zijn. Het aantal ongevallen moet verminderen. We streven daarbij naar het effect "safety in numbers": hoe meer fietsers er zijn, hoe veiliger het is. Het relatieve risico moet ook dalen.

Daarbij houden we rekening met de evolutie van het ongevallenrisico. Dat berekenen we op basis van een referentiejaar, met het aantal slachtoffers en het geregistreerde aantal fietsers aan de hand van de tellingen van Pro Velo, die sinds 2010 beschikbaar zijn.

Zo wordt er sinds 2010 een gestage daling van het ongevallenrisico opgetekend. In 2022 was dat risico met 35% afgenomen ten opzichte van 2010. Dezelfde berekening voor zwaargewonde en dodelijke fietsersslachtoffers toont dat het risico of de indexwaarde van 100 in 2010 naar 44 in 2022 is gegaan. Dat komt neer op een daling van 56%.

Daarmee nemen we uiteraard geen genoegen. Vanwege het toenemend aantal fietsers is de kans op slachtoffers nog steeds reëel en de enige aanvaardbare doelstelling is de nulvisie: nul verkeersdoden en nul verkeersgewonden.

²¹⁴³ *Bruxelles Mobilité a mené des campagnes de sensibilisation auprès des utilisateurs de trottinettes. Une campagne pour les cyclistes est également en cours de préparation et sera axée sur la connaissance des règles et la bonne utilisation de l'infrastructure.*

Des campagnes de sensibilisation sur la conduite sous influence ou la vitesse inadaptée, par exemple, sont également menées à intervalles réguliers à l'intention des automobilistes. Toutes ces actions font partie du plan d'action régional de sécurité routière. Le respect des règles reste une priorité et les zones de police y veillent pour tous les usagers.

²¹⁴⁵ **M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** *(en néerlandais).*- *Je n'ai jamais dit que la majorité des accidents de vélo étaient dus au comportement des cyclistes. Je constate simplement que de nombreux cyclistes et piétons ne respectent pas le Code de la route.*

Comme je le craignais, vous parlez presque exclusivement de sensibilisation. Or, dès lors que la voie publique doit être partagée, la courtoisie, le respect des règles et, partant, la répression sont indispensables.

- L'incident est clos.

Daarvoor zijn een aantal zaken nodig: enerzijds het uitbreiden en blijven versterken van de fietsinfrastructuur, veiligere kruispunten en de beheersing van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en anderzijds inzetten op opleiding, bewustmaking en handhaving voor alle gebruikers die bij fietsongevallen zijn betrokken.

Brussel Mobiliteit heeft wel degelijk campagnes voor stepgebruikers gevoerd rond het naleven van de regels en het bevorderen van veiliger gedrag. Momenteel is er ook een campagne voor fietsers in voorbereiding, meer bepaald voor nieuwe fietsers, over de goede kennis van de regels en het juiste gebruik van de infrastructuur.

Daarnaast zijn er ook regelmatig bewustmakingscampagnes, rond bijvoorbeeld rijden onder invloed of onaangepaste snelheid, voor gemotoriseerde gebruikers en meer bepaald automobilisten, die het vaakst de andere partij zijn bij ongevallen met fietsers. Dat zal in de toekomst zo blijven.

Al deze acties maken uiteraard deel uit van het Actieplan verkeersveiligheid. De naleving van de regels blijft een prioriteit en eerdere en toekomstige campagnes brengen de regels en het belang ervan steeds in herinnering.

Handhaving is een bevoegdheid van de politiezones. Zij zijn zeer actief in het vaststellen van overtredingen die fietsers en gebruikers van elektrische steps begaan, maar ook van het gemotoriseerd verkeer. Iedereen moet de Wegcode respecteren, dat is enorm belangrijk om ongevallen te voorkomen.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Ik heb nooit gezegd dat het merendeel van de fietsongevallen te wijten zou zijn aan het gedrag van de fietsers. Ik heb geen gegevens die dat staven. Ik stel wel dagelijks vast, samen met nog vele anderen, dat veel fietsers en steppers het niet zo nauw nemen met de verkeersregels en zich roekeloos gedragen. Sommigen schelden tegen voetgangers en wanen zich koningen van de weg, voor wie iedereen moet wijken. Dat is een kwalijke evolutie. Ik heb een sterk vermoeden dat zulk roekeloos gedrag een deel van de fietsongevallen kan verklaren.

Net als ik vreesde, hebt u het bijna uitsluitend over bewustmaking. Bewustmaking is mooi, maar volstaat niet. Als er op meer dan 5 miljoen fietsbewegingen maar 501 pv's worden opgesteld, wijst dat erop dat handhaving en repressie zo goed als onbestaande zijn.

Gescheiden infrastructuur zal nooit volledig mogelijk zijn. Fietsers, steppers, voetgangers, auto's en openbaar vervoer moeten de weg delen. Dus zijn hoffelijkheid en respect voor de regels noodzakelijk. Repressie maakt daar onmisbaar deel van uit en ik betreur het dat u dat niet durft toe te geven.

- Het incident is gesloten.

2149 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

2149 **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,**

2149 **concernant l'avenir du pôle multimodal à la station Albert.**

2151 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- En avril 2022, je me réjouissais au sein de cette commission qu'une solution ait été trouvée pour accueillir les trams des lignes 4 et 7 dans la station Albert et non en surface, afin d'offrir une connexion rapide et facile à la future ligne de métro 3 aux habitants du sud de Bruxelles.

À la suite des différentes annonces concernant le futur de la ligne de métro 3, on peut s'interroger quant aux conséquences d'une suspension du chantier de la ligne 3 pour les Ucclois, les usagers des transports en commun et pour la construction du pôle multimodal à la station Albert.

La station Albert est, comme vous le savez, au croisement d'Uccle, de Forest et de Saint-Gilles. Pour désenclaver le sud de Bruxelles, l'accès au métro est essentiel, je ne cesse de défendre cette option.

Il faut veiller à ce que la solution choisie par la STIB et le gouvernement bruxellois offre aux usagers des lignes en question une correspondance sans contrainte avec la future ligne 3. Il n'est pas question de leur imposer une correspondance supplémentaire à Vanderkindere. Pour rappel, la ligne de tram 7 relie Vanderkindere au plateau du Heysel en passant notamment par les arrêts Buyl, Legrand, Bascule, Cavell et Churchill. C'est aussi une ligne importante pour nos étudiants qui se rendent à l'université.

La mobilité est un enjeu essentiel pour la Région bruxelloise et la commune d'Uccle. Je suis intervenue à de nombreuses reprises à ce sujet au conseil communal et au Parlement bruxellois. La station Albert est un pôle important où passent les lignes de tram 3 et 4. Le retour du tram 51 après les travaux sur la chaussée d'Alsemberg est également prévu, tout comme le futur terminus de la ligne de tram 7.

Fin mai, en réponse à une de mes questions posées au conseil communal, j'ai été informée d'une prochaine rencontre entre le bourgmestre et l'échevin de la mobilité d'Uccle avec l'administrateur-directeur général de la STIB afin d'évoquer différents dossiers en lien avec la commune, dont celui de la station Albert. M. De Meeûs rappelait d'ailleurs dans la presse récemment que, même si le projet de ligne 3 se divise en deux tronçons distincts, ils sont interdépendants. Selon lui, « on ne pourra pas faire rouler des métros juste entre Albert et Nord indéfiniment. Il manque un dépôt en bout de ligne. Il y aura des manœuvres à effectuer de nuit pour injecter le matériel roulant. On peut le faire un certain temps, mais pas à long terme ».

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de toekomst van de multimodale hub Albert.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- Na de aanleg van metrolijn 3 zou station Albert een belangrijk overstappunt worden. De toekomst van de metrolijn is echter onzeker, terwijl ze onontbeerlijk is voor de ontsluiting van het zuidelijke deel van het gewest.

Eind mei 2023 vernam ik dat de gemeente Ukkel met de MIVB zou overleggen. Die laatste moet er samen met de regering voor zorgen dat reizigers uit Ukkel vlot op metrolijn 3 kunnen overstappen. Een bijkomende overstap bij Vanderkindere is uit den boze.

Volgens de directeur-generaal van de MIVB zijn de twee delen van metrolijn 3 van elkaar afhankelijk. Het gedeelte tussen het Noordstation en Albert beschikt immers niet over een remise, waardoor het materieel 's nachts moet worden verplaatst. Dat is slechts beperkte tijd vol te houden.

Welke gevolgen heeft het stilleggen van de werkzaamheden aan metrolijn 3 voor de aanleg van het overstappunt in station Albert? Wat verandert er?

Wat leverde het overleg tussen de gemeente Ukkel en de MIVB op?

La mobilité, la fluidité du trafic et l'offre de transports en commun nous ramènent à la question de l'amélioration de la qualité de vie au sein de la commune d'Uccle et de l'attractivité de notre Région. Priment ici l'intérêt général et la défense des Ucclois : il faut leur permettre un meilleur accès à des transports en commun rapides, efficaces, propres et sûrs à tout moment de la journée et de la soirée.

Quelles sont les conséquences de la suspension du déploiement de la ligne de métro 3 sur la construction d'un pôle multimodal à la station Albert ? Quels seront les changements ?

Quels sont les retours de l'entretien avec les autorités uccloises ? Quel en sera le suivi ?

2153 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le projet de ligne de métro 3 n'est pas suspendu. La construction du tronçon entre les stations Albert et Gare du Nord se poursuit. Notre demande de permis pour la démolition du palais du Midi vise précisément à le finaliser. Cela concerne tant le tunnel que la nouvelle station Toots Thielemans que la station Albert, dont le réaménagement se poursuit (parachèvement, équipements et installation des ascenseurs).

Après la mise en service du terminus de la ligne de tram 51 à la station Albert, il est prévu d'y réaliser un nouveau terminus pour les lignes de tram 4 et 7 afin d'assurer la correspondance avec la ligne de métro 3. Le projet n'a donc pas été modifié.

La STIB n'a pas eu de contact récent avec les autorités uccloises à ce sujet. Toutefois, ces dernières savent que la STIB projette de déplacer les terminus des lignes 4 et 7 dans la station, ce qui permettra de libérer le terminus actuellement sur le rond-point Winston Churchill.

2155 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Les usagers devront donc changer à la station Albert, mais quel moyen de transport devront-ils alors emprunter dans l'intervalle, un tram ou un métro ?

2155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le tram va jusqu'à la gare afin d'éviter une deuxième rupture de charge en plus de l'actuelle à l'arrêt prévu. J'ai récemment répondu à des questions à ce sujet : il s'agit, malgré la difficulté de travailler en sous-sol, de veiller à ce que le tram aille jusqu'aux stations de métro sans rupture de charge, avec une connexion rapide. Nous pouvons, le cas échéant, vous soumettre les plans qui montrent comment les quais seront déplacés dans les stations. Je salue la STIB pour la solution mise en place, car cette connexion est importante pour les Ucclois, bien qu'elle se trouve à Forest.

2155 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Il s'agit en effet d'un nœud multimodal très important pour tous et la STIB et vous-même en avez bien conscience. Nous devons pouvoir rassurer tous les riverains et les usagers qui utilisent ces lignes.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het project voor metrolijn 3 is niet opgeschort. Aan het traject tussen Albert en het Noordstation wordt voortgewerkt. De vergunningsaanvraag voor de afbraak van het Zuidpaleis is bijna klaar.*

Ook de herinrichting van het station Albert gaat door. Na de ingebruikname van de eindhalte voor tram 51 komt er daar ook een nieuw eindpunt voor de tramlijnen 4 en 7, om de aansluiting met metrolijn 3 te verzekeren. Die plannen zijn ongewijzigd.

De MIVB heeft de laatste tijd geen contact gehad met de gemeente Ukkel, maar die is op de hoogte van de plannen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De gebruikers moeten dus overstappen aan Albert, maar welk vervoersmiddel moeten ze voorlopig nemen, een metro of tram?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Om te veel overstappen te voorkomen, rijdt de tram tot in het station. Om alles vlot te laten verlopen, worden de perrons verplaatst.*

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Het is belangrijk dat we de gebruikers kunnen geruststellen. Het gaat hier om een belangrijk overstappunt.*

- *Het incident is gesloten.*

2163 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

2163 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

2163 concernant le déraillement d'un métro.

2165 Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Récemment, plusieurs députés, dont certains font partie de mon groupe, se sont inquiétés des multiples dysfonctionnements qu'a connus le métro à Bruxelles, notamment sur les lignes 2 et 5 (incidents techniques, incendies, pannes, etc.). Notre métro a également souffert des travaux de modernisation réalisés sur le réseau. Ces multiples dysfonctionnements devaient faire l'objet d'un débat dans notre commission, mais la demande d'explications a été transformée en question écrite.

Depuis, nous avons appris qu'un nouvel incident, plus grave encore, avait touché le réseau souterrain. Un métro a en effet déraillé, à la fin du mois d'avril, entre les stations De Brouckère et Gare Centrale vers 5h30 du matin. La circulation a dû être interrompue sur les lignes 1 et 5 jusqu'à 13h. Il s'agissait d'un déraillement survenu lors du départ de la première rame de métro. Celle-ci transportait déjà un petit nombre de passagers, dont aucun n'a heureusement été blessé. Un petit incendie s'est par ailleurs déclaré à l'arrière de la rame. Éteint par le conducteur, il n'a pas non plus fait de blessé.

Nous avons appris par la suite les circonstances de l'incident. Du matériel resté à proximité des voies durant les travaux de nuit se serait coincé sous les roues du métro. Un marteau-piqueur aurait également été entraîné, ce qui aurait provoqué le début d'incendie.

Cet incident doit être analysé à la lumière des différents dysfonctionnements qu'a connus le réseau de métro ces deux dernières années. Chacun de ces problèmes techniques agit négativement sur le sentiment de satisfaction des usagers. De plus, ils retardent le report modal que nous appelons de nos vœux. Le coût pour la STIB est loin d'être anecdotique. Il couvre en effet l'organisation de navettes de remplacement, la réparation de l'infrastructure et du matériel roulant, etc.

2167 Pouvez-vous me dresser un bref état des lieux des incidents qui ont entraîné une mise à l'arrêt du métro depuis le début de la législature, en distinguant le temps pendant lequel le trafic du métro a été interrompu, la raison de l'incident technique ainsi que le coût qui en a découlé pour la STIB ?

S'agissant du déraillement évoqué, pouvez-vous nous indiquer si une enquête plus approfondie a été menée par la STIB depuis les déclarations de sa porte-parole au sujet de matériel de chantier abandonné inconsciemment et nous expliquer les causes et conséquences de l'accident ?

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 ontsporing van een metrostel.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- De afgelopen tijd deden zich meerdere technische storingen en brandjes voor op het metronet. Daarover zou een debat gevoerd worden in deze commissie, maar de desbetreffende vraag om uitleg werd omgezet in een schriftelijke vraag.

Ondertussen deed er zich een nog ernstiger incident voor. Zo ontspoorde eind april de eerste uitrijdende metro tussen de haltes De Brouckère en Centraal Station. Gelukkig vielen er geen gewonden, maar het metroverkeer op de lijnen 1 en 5 lag wel de hele ochtend stil.

Naar verluidt werd het voorval veroorzaakt doordat er gereedschap dat 's nachts was gebruikt, bij de sporen was blijven liggen.

Het feit dat soortgelijke voorvallen op het metronet zich de afgelopen twee jaar opstapelen, is natuurlijk niet bevorderlijk voor de tevredenheid van de gebruikers en voor de modal shift waarnaar we streven. Bovendien kosten die problemen de MIVB handenvol geld.

Kunt u een overzicht geven van alle incidenten sinds het begin van de regeerperiode waarbij de metro stilgelegd moest worden? Kunt u telkens de kosten toelichten?

Heeft de MIVB nog grondiger onderzoek verricht naar de oorzaken van de ontsporing in april nadat de woordvoerder had gesproken over het gereedschap dat was blijven liggen? Kunt u dieper ingaan op de oorzaken en gevolgen van dat voorval?

Welke maatregelen heeft de MIVB genomen om soortgelijke incidenten te voorkomen?

Quelles mesures la STIB a-t-elle prises pour que pareil incident ne puisse jamais se reproduire ?

Combien de personnes se trouvaient à ce moment-là dans la rame de métro ?

Quel coût cela a-t-il représenté ?

Quelle est la procédure - contrôle visuel après travaux, laps de temps entre la fin des travaux et le début de l'exploitation, etc. - adoptée par les personnels travaillant de nuit dans le métro et par les équipes chargées d'assurer le suivi des travaux et/ou la sécurité du réseau ?

Quel coût représente une navette comme celles affrétées pour remplacer les lignes à l'arrêt et quel laps de temps s'écoule-t-il en moyenne entre l'incident et la mise en service sur place ?

²¹⁶⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est impossible, dans le cadre d'une question parlementaire, de fournir une liste détaillant l'ensemble des incidents survenus sur le réseau du métro entre 2019 et aujourd'hui. Vous trouverez de nombreux chiffres relatifs aux incidents ayant provoqué une interruption d'au moins une heure dans la réponse à la question écrite n° 1619 de M. De Beukelaer, datant de juin 2023.

De nombreux chantiers ont lieu de nuit dans le métro et durent plusieurs jours. Des conditions sont donc définies afin de garantir la sécurité d'exploitation et des chantiers en même temps. Le principe de sécurité repose sur deux aspects principaux :

- une note de la STIB reprend les consignes de sécurité à appliquer lors des chantiers, notamment la mise en sécurité du matériel en dehors du gabarit de passage des rames de métro dans les tunnels pour les chantiers qui durent plusieurs nuits. Ces consignes sont définies en fonction des dimensions de la zone interdite ;

- une procédure de mise en route du réseau selon laquelle le premier métro de la journée fait « l'ouverture de voie ». Elle prévoit un passage à vitesse réduite dans les voies pour identifier les éventuels risques résiduels.

En cas d'incident majeur, comme celui évoqué par Mme d'Ursel, les services de la STIB concernés se réunissent afin de définir ensemble l'arbre des causes et les actions qui doivent être prises.

L'analyse de cet incident met en avant un non-respect de la procédure du gabarit métro puisque le bac de chantier contenant des équipements qui a été percuté se trouvait localisé à un endroit qui ne respectait pas les prescriptions d'usage. Ce chantier supposait l'intervention d'une équipe interne à la STIB responsable des voies de métro et d'une société externe chargée d'amener des matériaux en vue de la réalisation d'un prochain chantier.

Au moment de l'incident, une quarantaine de personnes se trouvaient dans la rame, un faible nombre de passagers expliqué

Hoeveel personen bevonden zich in het ontspoorde metrostel?

Welke procedure geldt er voor het personeel dat 's nachts aan het metronet werkt?

Hoeveel kost het en hoelang duurt het gemiddeld om een shuttlebus in te leggen wanneer de metro stilligt?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In het kader van een parlementaire vraag kan ik u onmogelijk een overzicht geven van alle incidenten sinds 2019. In mijn recente antwoord op de schriftelijke vraag nr. 1619 vindt u alvast heel wat cijfers.*

Veel werkzaamheden aan het metronet worden 's nachts verricht. Een nota van de MIVB bevat de veiligheidsvoorschriften die daarbij nageleefd moeten worden. Die hebben onder meer betrekking op het veilig opbergen van het gereedschap en materiaal. Daarnaast geldt er ook een specifieke procedure voor de eerste metro die 's ochtends uitrijdt. Die moet langzamer rijden zodat de bestuurder kan uitkijken voor eventuele risico's.

Bij grote incidenten, zoals de vermelde ontsporing, komen de betrokken MIVB-diensten samen om de oorzaken te analyseren en te bepalen welke stappen er gezet moeten worden.

Bij de ontsporing van april bleek het gereedschap niet volgens de voorschriften opgeborgen. Bij die werken waren een interne ploeg van de MIVB en een extern bedrijf betrokken.

Er zaten een veertigtal personen in het ontspoorde metrostel.

De bestuurders werden nogmaals herinnerd aan de procedure voor de eerste uitrijdende metro's en gevraagd om goed uit te kijken voor materiaal en gereedschap dat zich op of dicht bij de sporen bevindt.

Om zulke voorvallen in de toekomst te vermijden worden de procedures en opleidingen verbeterd en de controles en sancties uitgebreid.

par l'heure matinale de circulation de ce premier métro de la journée.

La procédure d'ouverture des voies a été rappelée au personnel de conduite, incluant la nécessité d'être attentif aux éléments présents lors de cet incident, à savoir des éléments potentiellement dans la zone interdite même si se situant hors des voies.

Des mesures de différents types sont mises en œuvre pour éviter qu'un tel incident se reproduise. Elles concernent l'amélioration des procédures existantes, la formation des intervenants sur les chantiers et un renforcement des contrôles et sanctions.

²¹⁷¹ L'incident évoqué par Mme d'Ursel a eu différents effets sur le réseau, outre les perturbations occasionnées pour les voyageurs :

- un total de 3.214 km perdus, qui ont donc été planifiés, mais non réalisés ;

- les dégâts sur la rame concernée ;

- les dégâts à l'infrastructure : le troisième rail, qui fournit l'alimentation électrique des rames de métro, a dû être partiellement remplacé ;

- des services alternatifs de bus ont été mis en place pour compenser le manque de service métro.

Le coût total estimé de l'incident est de 165.000 euros, navettes de remplacement comprises.

Le principe de déclenchement d'un plan de mise en service de navettes repose sur deux critères principaux :

- les plans alternatifs ne sont déclenchés que pour des incidents qui arrivent hors du Pentagone, car de nombreuses solutions alternatives sont déjà disponibles dans cette zone ;

- le plan est déclenché dès que la durée de l'incident risque de dépasser 30 minutes.

²¹⁷³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La question écrite de mon collègue est en effet très riche, mais j'ai déposé ma question orale avant la publication de votre réponse.

La seule chose qui nous inquiète est l'augmentation du nombre d'incidents, mais cela est aussi lié à la sortie de la crise sanitaire, qui a accru le trafic sur les lignes de métro.

Si les incidents ayant des causes externes sont difficiles à prévoir, la forte hausse du nombre d'incidents dus à des causes internes devrait attirer votre attention, car elle porte préjudice à la qualité du service. Même si les raisons en sont très diverses, il faudra adapter votre action pour diminuer ces chiffres.

Door de desbetreffende ontsporing kon de metro 3.214 geplande kilometers niet afleggen. Het voorval leidde ook tot schade aan het metrostel en de sporen en er moest een shuttlebus ingelegd worden. De totale kosten worden geraamd op 165.000 euro.

Er worden alleen shuttlebussen ingelegd bij incidenten buiten de Vijfhoek, omdat er daarbinnen voldoende alternatieven zijn. Ze worden ook alleen ingelegd als het incident waarschijnlijk langer dan een halfuur duurt.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Wat mij zorgen baart, is dat er zich steeds meer incidenten voordoen die het gevolg zijn van interne oorzaken. Daar zou u meer oog voor moeten hebben.*

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*

2177 (Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

2179 **QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR**

2179 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

2179 **concernant les suites du licenciement de onze employés de la STIB pour fraude présumée au pointage.**

2181 **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**- *En mars 2021, j'avais attiré votre attention sur le licenciement de onze employés de la STIB en raison d'une prétendue fraude aux heures de travail. Or, un tribunal a récemment déclaré ces allégations infondées.*

Sur quelle base ces employés ont-ils à l'époque été licenciés ? Comment le récent verdict affectera-t-il l'emploi de ces onze employés ? Seront-ils autorisés à reprendre leurs anciennes fonctions à la STIB ? Ont-ils reçu une compensation financière pour la période durant laquelle ils ont été injustement licenciés ?

Des mesures ont-elles été prises pour éviter de telles situations à l'avenir et garantir un traitement juste et équitable des employés ?

2183 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Les informations dont vous disposez sont incorrectes. Cette affaire est toujours pendante devant la chambre du conseil. Je ne peux donc pas m'exprimer à ce sujet.*

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

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

betreffende de opvolging van het ontslag van 11 medewerkers bij de MIVB wegens vermeende fraude met werkuren.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Naar aanleiding van een artikel in Bruzz van 12 maart 2021 vestigde ik in een eerdere interpellatie de aandacht op het ontslag van elf medewerkers bij de MIVB wegens vermeende fraude met werkuren. Ik had graag een update over de situatie ontvangen, nu uit een recent vonnis blijkt dat de beschuldigingen tegen die medewerkers ongegrond waren. Dat roept een aantal belangrijke vragen op, waarop ik graag een gedetailleerd antwoord zou ontvangen.

Kunt u mij uitleggen hoe het mogelijk was dat die medewerkers werden ontslagen op basis van beschuldigingen die later ongegrond werden verklaard? Welke procedures en maatregelen werden er toegepast bij het nemen van die beslissing?

Wat zijn de gevolgen van het recente vonnis voor de tewerkstelling van die elf medewerkers? Zullen zij de mogelijkheid krijgen om hun voormalige functies bij de MIVB opnieuw uit te oefenen, nu de beschuldigingen tegen hen zijn weerlegd?

Hebben de betrokken medewerkers een financiële compensatie ontvangen voor de periode waarin zij ten onrechte waren ontslagen? Zo niet, zal dat alsnog gebeuren?

Welke lessen zijn er uit deze zaak getrokken met betrekking tot de ontslagprocedures en het waarborgen van de werknemersrechten binnen de MIVB? Zijn er maatregelen genomen om dergelijke situaties in de toekomst te voorkomen en ervoor te zorgen dat werknemers op een eerlijke en rechtvaardige manier worden behandeld?

Ik verzoek u vriendelijk om deze zaak op te helderen en ervoor te zorgen dat de medewerkers indien mogelijk hun functies bij de MIVB kunnen hervatten.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De informatie waarover u beschikt, is niet correct. Er is nog geen vonnis in deze strafrechtelijke zaak. Ze is nog in behandeling voor de raadkamer, die pas na de zomer een beslissing neemt. Omdat de zaak nog loopt, kan ik geen verdere informatie geven. U kunt

2185 **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**- *Il n'y a donc pas encore eu de décision.*

2185 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *La chambre du conseil ne se prononcera qu'après l'été.*

2185 **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**- *Quand puis-je revenir vers vous à ce sujet ?*

2185 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Je dirais en octobre.*

- *L'incident est clos.*

2197 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

2197 **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,**

2197 **concernant l'intégration d'un système de type « Solo » sur les trottinettes électriques partagées à Bruxelles.**

2199 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- À l'occasion des auditions sur la sécurité routière tenues au sein de cette commission, nous avons eu l'occasion d'aborder la problématique des accidents à trottinette électrique. Le docteur Youatou Towo nous a montré des images très dures de personnes accidentées qui se présentent dans un état parfois dramatique aux urgences de nos hôpitaux.

Le représentant de Pony, un des opérateurs actuellement actifs sur le territoire de notre Région, nous a apporté la preuve qu'il est possible d'empêcher un engin de démarrer si plus d'une personne monte dessus, grâce à la technologie appelée Solo. Chaque trottinette est équipée d'un plancher connecté qui détecte, grâce à trois capteurs placés de chaque côté du plancher, la présence d'un deuxième passager. En effet, rouler à deux - voire à trois comme j'ai pu le constater encore dernièrement - sur une trottinette augmente la distance de freinage et les risques d'accident. Pour rappel, c'est tout simplement interdit par le Code de la route.

Il est important de tout mettre en œuvre pour réduire le nombre d'accidents à trottinette électrique, désengorger les services d'urgence, éviter des accidents aux conséquences parfois dramatiques pour les victimes et les familles, et alléger au passage les dépenses de la sécurité sociale.

Nous n'avons ni l'envie ni les moyens de placer des agents de police à chaque point de passage des trottinettes. Il faut donc utiliser les technologies pour prévenir les accidents et atteindre à terme l'objectif du « Zéro mort, zéro blessé grave ». D'ici

uw vraag opnieuw stellen nadat de strafrechter uitspraak heeft gedaan.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Dat was een kort antwoord. Er is dus nog geen uitspraak.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De zaak is nog in behandeling bij de raadkamer. We gaan ervan uit dat die na de zomer beslist.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Betekent dat dat ik mijn vraag het best in het najaar opnieuw indien of moet ik dat nu al doen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Ik denk dat u best op oktober mikt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende de integratie van een Solo-systeem op elektrische deelsteps in Brussel.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Slachtoffers van ongevallen met elektrische steps zijn er vaak erg aan toe. Dergelijke ongevallen moeten dan ook vermeden worden.*

Wanneer twee of zelfs drie personen op een step staan, wat overigens verboden is, wordt de remafstand langer en neemt het risico op een ongeval toe. Een van de aanbieders van elektrische deelsteps in Brussel gebruikt technologie die verhindert dat er met de step kan worden gereden wanneer er meer dan één persoon op staat. De politie kan immers onmogelijk voortdurend alle stepgebruikers in de gaten houden. Over enkele maanden zullen er nog twee aanbieders van deelsteps zijn in het Brussels Gewest, die samen 8.000 steps beheren. Al die voertuigen moeten uitgerust worden met technologie die verhindert dat meer dan één persoon ze tegelijkertijd gebruikt.

Is het aantal overtredingen waarbij meerdere personen op een step staan afgenomen sinds de Wegcode in juli 2022 is gewijzigd?

Nam het gewest het gebruik van de betrokken technologie op in zijn bestek voor de aanbieders van steps die een Brusselse erkenning aanvragen? Zo niet, aan welke verplichtingen moeten zij voldoen om het gebruik door meerdere personen tegen te gaan?

quelques mois, seuls deux opérateurs de trottinettes partagées seront présents sur le territoire de notre Région pour la période 2024-2027. L'offre de trottinettes électriques s'élèvera à 8.000 engins. Il est important de s'assurer qu'aucun d'eux ne pourra embarquer plus d'un passager.

Comment les constats d'infraction évoluent-ils dans nos zones de police quant à l'interdiction de circuler à deux sur une trottinette électrique, notamment depuis la modification du Code de la route en juillet dernier ? Constate-t-on une diminution de ce type d'utilisation illégale ?

La présence de systèmes de type Solo sur les trottinettes électriques partagées est-elle reprise dans le cahier des charges à l'attention des sociétés qui souhaitent devenir opérateurs agréés dans notre Région ? À défaut, quelles sont les obligations auxquelles ces sociétés devront répondre pour empêcher le démarrage de la trottinette dès qu'il y aurait plus d'un passager sur son plancher ?

2201 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je partage vos préoccupations en matière de sécurité routière et j'accueille toutes les suggestions. La sécurité routière est en effet l'une des principales raisons pour lesquelles nous avons travaillé, avec le Parlement, à l'ordonnance relative au cyclopartage. Le grand nombre d'accidents corporels impliquant des trottinettes électriques m'inquiète, tout comme vous. Le Code de la route doit bien évidemment être respecté, y compris l'interdiction de rouler à deux ou à trois sur une trottinette. Cette pratique augmente le risque de chute, avec des conséquences graves pour les utilisateurs eux-mêmes en premier lieu.

La modification de juillet 2022 du Code de la route a strictement interdit de rouler à deux ou plus sur une trottinette électrique. Depuis lors, les zones de police de la Région de Bruxelles-Capitale font état d'une diminution des chiffres pour cette infraction. Les retours de terrain indiquent la même chose. Les chiffres des infractions reflètent par ailleurs l'usage saisonnier des trottinettes, avec une nette baisse durant les mois d'automne et d'hiver. Des campagnes ont été menées pour rappeler la règle et les zones de police continueront à redoubler d'attention quant à ce phénomène durant quelques semaines, vu la météo clémente actuelle.

Dans la zone de police Bruxelles-Ouest, on dénombrait, en 2022, 63 infractions de type « rouler à deux ou plus sur une trottinette ». Leur nombre s'élève à 44 pour la période s'étendant de janvier à aujourd'hui.

Dans la zone de police Montgomery, 41 verbalisations ont été dressées en 2022, et 6 entre janvier et mars 2023.

Dans la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles, 230 infractions ont été constatées de juillet à décembre 2022. De janvier à juin 2023, elles n'ont été que de 61, ce qui représente une nette diminution.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er gebeuren inderdaad verontrustend veel ongevallen met elektrische steps. Uiteraard moeten de gebruikers de Wegcode naleven, dus ook het verbod om met meerdere personen op één step te staan.*

Sinds dat laatste in juli 2022 is ingevoerd, stellen de politiezones een afname van dat type overtreding vast. De nieuwe regel werd via een campagne onder de aandacht gebracht en de politiezones zullen hun verscherpte toezicht gedurende de zomer voortzetten.

Dans la zone de police Marlow, le nombre d'infractions, peu élevé, reste stable : 78 infractions sur les douze derniers mois. Les retours du terrain indiquent toutefois que ces comportements se raréfient depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

Dans la zone de police Bruxelles-Nord, enfin, 331 infractions de la circulation ont été constatées, 1 avertissement donné et 15 observations verbales formulées, soit 347 au total, entre le 1er juin 2022 et le 31 mai 2023.

Ces chiffres sont transmis par les zones de police, qui appliquent chacune leurs propres modes de calcul, priorités et méthodes d'action.

2203 Un appel à candidatures sera organisé dans le contexte de la révision en cours du cadre réglementaire de l'exploitation des services de cyclopartage en Région de Bruxelles-Capitale. Son objectif est de désigner les opérateurs auxquels seront octroyées les licences d'exploitation. Le projet d'ordonnance a été approuvé en troisième lecture par le gouvernement bruxellois et l'appel à candidatures sera lancé en août.

Les candidatures seront évaluées sur la base d'une série de critères. Les mesures prévues par les candidats pour améliorer la sécurité des usagers et des autres personnes et, notamment, pour encourager le respect du Code de la route, seront considérées comme essentielles. Ainsi, un dispositif de type « Solo » pourra être valorisé.

En l'occurrence, nous avons jugé préférable de décrire un objectif à atteindre plutôt qu'une méthode pour l'atteindre, estimant que ceci permettra aux meilleures solutions de se dégager.

Les candidats seront appelés à soumettre la meilleure solution pour lutter contre ce type de comportements et pour répondre à tous les autres enjeux de sécurité routière. Nous serons très attentifs à cet aspect dans le cadre de l'attribution du marché.

2205 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je suis bien conscient du fait qu'il y a beaucoup de comportements dangereux en trottinette. Je sais également que les opérateurs sensibilisent à la question. La raison pour laquelle j'évoque ce système technologique est qu'il sera toujours plus facile de prévenir - via des technologies existantes ou à développer - ces comportements dangereux en les rendant impossibles, que de les sanctionner, même si la sanction reste aujourd'hui toujours importante.

Vous avez évoqué, dans les appels à candidatures, les critères, notamment de sécurité. Une pondération est-elle prévue ? Comment jugerez-vous les candidatures sur la base de ces critères de sécurité ?

2205 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous transmettrai l'appel à candidatures lorsqu'il sera public, pour que vous puissiez prendre connaissance de la pondération des critères, laquelle devra être définie en amont.

Er komt in augustus 2023 een oproep voor kandidaat-aanbieders van deelsteps en -fietsen, op basis waarvan ik de operatoren zal kiezen die een licentie krijgen. Ik zal de kandidaten beoordelen op basis van een reeks criteria, waaronder de maatregelen die ze nemen om de veiligheid van de gebruikers te verbeteren en om de Wegcode te doen naleven.

Ik leg liever het doel op dan een precieze werkwijze om dat doel te bereiken. Zo blijft de mogelijkheid om betere oplossingen te zoeken open.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Technologische ingrepen kunnen helpen om gevaarlijk gedrag te voorkomen, al blijven sancties ook belangrijk.*

Kent u een bepaald gewicht toe aan de veiligheidscriteria?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik bezorg u de oproep zodra hij openbaar is, zodat u kunt nagaan welk gewicht de criteria krijgen.*

2205 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Une pondération est donc effectivement prévue.

- *L'incident est clos.*

2215 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

2215 **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,**

2215 **concernant l'encouragement au port du casque pour les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques.**

2217 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- À l'occasion des auditions sur la sécurité routière qui ont eu lieu dans le cadre de notre commission, la question du port du casque est revenue à plusieurs reprises dans le débat.

Pour les uns, dont je fais partie, le port du casque à vélo et à trottinette électrique devrait être un réflexe pour le plus grand nombre et une obligation pour les enfants cyclistes de moins de 14 ans, ainsi que pour les livreurs professionnels. Pour d'autres, l'obligation du port du casque serait une véritable hérésie, une atteinte majeure au droit de circuler à vélo, voire un cheval de Troie visant à torpiller le vélo à Bruxelles. J'ai parfois l'impression que certains préfèrent laisser les autres encourir des risques qu'ils ne prendraient pas ni pour eux ni pour leurs enfants.

Les opérateurs auditionnés ont souligné que le port du casque obligatoire à trottinette électrique décourageait ce mode de déplacement. Selon eux, une politique d'encouragement passant par des réductions, des casques offerts, des ateliers de customisation de casques, etc., ainsi que de meilleures infrastructures pour les cyclistes et trottinettistes seraient sans doute plus efficaces pour faire entrer le port du casque dans les mentalités. Ils ont aussi mis en cause l'hygiène et la fiabilité des casques partagés, notamment en cas de choc.

Pour rappel, il n'est évidemment pas question, pour le groupe DéFI, d'imposer le port du casque aux cyclistes de plus de 14 ans. Selon nous, le port du casque cycliste pourrait parfaitement être imposé aux enfants de moins de 14 ans et aux livreurs professionnels parallèlement à l'adoption des budgets régionaux nécessaires pour entretenir les pistes cyclables existantes et construire des infrastructures cyclistes plus sûres. Il s'agit, une fois de plus, de protéger les usagers les plus vulnérables pour éviter des drames.

Comment évaluez-vous les efforts consentis en matière d'infrastructures cyclistes depuis le début de votre mandat ? Quels sont les montants alloués jusqu'ici aux infrastructures cyclistes sur l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise ?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *U kent ze dus wel degelijk een bepaald gewicht toe.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende de bewustmaking over het nut van een helm voor fietsers en gebruikers van elektrische steps.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *In debatten over verkeersveiligheid wordt het dragen van een helm vaak aangekaart. Sommigen, waaronder ikzelf, vinden dat het dragen van een helm verplicht moet zijn voor fietsende kinderen onder de 14 jaar en voor fietskoeriers.*

Volgens de deelstetaanbieders zou een helmplicht het aantal verplaatsingen doen dalen. Zij verkiezen een aanmoedigingsbeleid en betere infrastructuur. Ook plaatsen ze vraagtekens bij de betrouwbaarheid van gedeelde helmen.

Met de helmplicht voor kinderen en fietskoeriers wil de DéFI-fractie de meest kwetsbare weggebruikers beschermen. Een dergelijke maatregel is trouwens perfect te combineren met het onderhoud en de verbetering van de fietsinfrastructuur.

Hoe werd de fietsinfrastructuur sedert het begin van uw mandaat verbeterd en hoeveel heeft dat gekost? Komen er bewustmakingscampagnes over het gebruik van een helm op elektrische steps en fietsen? Bevatten de lastenboeken voor de toekomstige aanbieders van deelfietsen en -steps bepalingen over het gebruik van een helm?

Des actions de sensibilisation au port du casque à trottinette électrique et/ou à vélo seront-elles lancées dans les semaines ou mois à venir ? Dans l'affirmative, quelles seront-elles ?

Le cahier des charges auquel devront répondre les prochains opérateurs de flotte partagée contient-il une quelconque disposition visant à encourager le port du casque ?

2219 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans le cadre du volet « Good Knowledge » du plan régional de mobilité, Bruxelles Mobilité a mis en place une évaluation des infrastructures cyclables. Un tableau de bord reprend l'état des lieux de la mise en œuvre des réseaux vélo plus et confort avec trois codes couleur : vert pour les infrastructures considérées comme conformes, au moins pour dix ans ; orange pour des infrastructures temporaires ou non conformes ; rouge pour les infrastructures manquantes ou impraticables. La cartographie réalisée est pour l'instant consultable sur le site Mobigis, le tableau de bord sera présenté lors du prochain forum Good Move en octobre prochain. Je vous invite à y participer.

Depuis 2019, le réseau vélo plus a vu évoluer son niveau de réalisation de 29,5 % à 36 % en 2023, ou de 52,7 % à 61,2 % si on inclut les tronçons provisoires, comme les coronapistes.

En ce qui concerne le réseau vélo confort, la mise à jour de la cartographie est en cours. En 2019, 31 % de ce réseau était correctement aménagé et 70 % était utilisable. Depuis lors, des aménagements intéressants ont été réalisés, notamment à Schaerbeek sur les avenues des Azalées et Ernest Cambier, ou encore à Uccle sur l'avenue Bourgmestre Jean Herinckx. La mise en place des quartiers apaisés a également contribué à la réalisation de ce réseau. L'association Fietsersbond effectue une évaluation qualitative de ce dernier. Les résultats seront aussi présentés lors du forum Good Move.

La question budgétaire revient régulièrement, aussi bien lors de nos échanges à l'occasion des débats budgétaires que sous la forme de questions écrites. J'aimerais vous fournir les chiffres, qui donneraient une bonne indication de la situation. Cependant, pour réaliser cet exercice sérieusement, il faudrait prendre en compte chaque réaménagement qui comporte une partie d'infrastructure cyclable. Or, il est parfois difficile d'isoler cet aspect de l'ensemble de l'aménagement de la voirie, surtout quand il est réalisé de façade à façade. Je n'aborderai donc pas ce point.

2221 Du point de vue de la sécurité routière, le port du casque est fortement recommandé. Des rappels réguliers sont effectués tant aux cyclistes qu'aux usagers d'autres engins de déplacement. Toutes les campagnes régionales récentes à destination de ces usagers incluent, en plus des autres conseils et messages de sensibilisation, un message spécifique sur le port du casque. Cette sensibilisation se fait en continu. La dernière campagne de ce type date de mars 2023.

L'évaluation des opérateurs de trottinettes et de vélos partagés, en vue de l'octroi des licences d'exploitation et dans le cadre de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Conform het Good Moveplan evalueert Brussel Mobiliteit de staat van de fietsinfrastructuur aan de hand van een overzicht met kleurcodes. Dat overzicht wordt voorgesteld op het volgende Good Move forum in oktober.*

Het 'fietsnetwerk plus' werd sinds 2019 verder uitgebreid. In 2019 was 31% van het 'fietsnetwerk comfort' correct ingericht en 70% bruikbaar. Sedertdien kwamen er inrichtingen bij, zoals in Schaarbeek en in Ukkel. De invoering van autoluwe wijken heeft het netwerk verder doen groeien. De Fietsersbond is dat alles momenteel aan het evalueren.

De vraag over de kosten kan ik niet beantwoorden, want voor een precies overzicht moeten alle inrichtingen die fietsinfrastructuur omvatten apart worden berekend, wat haast onmogelijk is.

Het gewest moedigt het dragen van een helm sterk aan in alle campagnes voor fietsers en stepgebruikers.

Een van de criteria om een deelstetaanbieder te erkennen, betreft de veiligheid, met een deelcriterium dat gaat over ongevalpreventie. Daarin zijn maatregelen opgenomen die het gebruik van een helm aanmoedigen.

l'appel à candidatures évoqué, se fera sur la base d'une série de critères. Une partie importante de la pondération sera octroyée à la sécurité des usagers. Un sous-critère de cette catégorie concerne la prévention et le suivi des accidents ; les mesures relatives à l'encouragement du port du casque seront valorisées.

2223 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Encore une fois, le port du casque n'exclut pas de meilleures infrastructures cyclables. Les deux sont complémentaires.

Je ne vous ai pas interrogée sur son caractère obligatoire - même si je l'ai évoqué -, je me suis concentré sur la sensibilisation, parce que vous avez annoncé de multiples actions. Moi qui suis cycliste au quotidien, je n'ai rien vu de ces actions. Je ne vis pourtant pas dans une bulle. Comment les avez-vous organisées et quel public visaient-elles ?

Si vous ne pouvez nous fournir les réponses immédiatement, peut-être pouvez-vous transmettre les détails au secrétaire de commission ou préférez-vous que je pose une question écrite ?

2223 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Une question a été posée à ce sujet il y a deux semaines en commission, si je ne me trompe. Ces campagnes ciblent surtout les jeunes trottinettistes de sexe masculin et sont axées sur les réseaux sociaux qui attirent ce public cible. Personnellement, j'ai pu observer, sur le piétonnier, l'action « En trottinette, tout n'est pas permis », qui aborde entre autres le port du casque.

2227 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Vous parlez de sensibilisation pour les trottinettes, y en aura-t-il pour les cyclistes ? Si oui, pouvez-vous nous en fournir le contenu ?

2227 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il y en aura, notamment sur le port du casque. Je vous invite plutôt à poser une question écrite afin de ne pas retarder le processus.

2227 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- C'est bénéfique pour les statistiques de rédiger une question écrite supplémentaire, mais cela multiplie le nombre de questions. Soit, je poserai une question écrite.

- *L'incident est clos.*

2241 **QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

2241 **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,**

2241 **concernant la sensibilisation au Code de la route et aux bonnes pratiques de la trottinette électrique dans les écoles primaires et secondaires en Région bruxelloise.**

2243 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Il y a quelques semaines, les auditions sur la sécurité routière ont permis de dégager une

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De verplichting om een helm te dragen sluit verbeteringen aan de fietsinfrastructuur niet uit.*

Als fietser heb ik niets gemerkt van de bewustmaking. Hoe werden de campagnes georganiseerd en voor welk publiek waren ze bedoeld?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De campagnes worden op de sociale media gevoerd en zijn gericht op jonge mannelijke stepgebruikers.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Komen er ook campagnes voor fietsers?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ja. U kunt me daarover een schriftelijk vraag stellen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Dat zal ik doen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON

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

betreffende de bewustmaking over de verkeersregels en goede praktijken voor elektrische steps in lagere en middelbare scholen in het Brussels Gewest.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Uit cijfers van Statbel blijkt dat de verkeersveiligheid in België tussen 2019 en*

série de points à améliorer pour renforcer la sécurité dans notre Région. Comme nous le rappelle Statbel, les chiffres de la sécurité routière se sont améliorés en 2022 par rapport à 2019 en Belgique, mais pas dans notre Région qui connaît une augmentation du nombre d'accidents, de tués, de blessés graves ou légers.

S'agissant de la trottinette électrique, l'adage « mieux vaut prévenir que guérir » doit nous inciter à former les plus jeunes aux règles de la sécurité routière et à la maîtrise de cet engin.

En janvier 2022, vous précisiez à mon collègue Marc Loewenstein qu'aucune formation spécifique à la pratique de la trottinette n'existait dans les écoles de la Région, alors que c'était déjà le cas pour la marche, avec le brevet du piéton, ou le vélo, avec le brevet du cycliste. J'ai moi-même eu l'occasion de vous interroger quant à l'existence de telles formations. Vous m'aviez répondu en détaillant les actions prises pour favoriser la connaissance des nouvelles règles de circulation qui s'imposent aux usagers de la trottinette depuis juillet 2022. D'autres actions ont peut-être été mises en place depuis lors et je me permets donc de réitérer ma question. Existe-t-il des formations, en particulier à l'intention des plus jeunes, aux nouvelles règles de sécurité s'appliquant à la trottinette ?

Quels sont les résultats de l'ASBL GoodPlanet Belgium, subventionnée par Bruxelles Mobilité depuis 2020 et organisatrice depuis 2022 d'un brevet multimodal en milieu scolaire ? En quoi consiste cette formation ? Combien d'écoles secondaires bruxelloises, francophones et néerlandophones, ont-elles demandé cette formation depuis son lancement ? Combien d'élèves ont-ils été brevetés depuis l'an dernier ?

Les actions 22 et 30 du plan d'action régional de sécurité routière intègrent-elles les risques liés à l'usage de la trottinette électrique ? Quelles sont les actions réservées aux jeunes enfants et aux adolescents pour leur faire prendre connaissance de la législation en vigueur et des risques liés à l'usage d'une trottinette électrique ?

²²⁴⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La Région a rapidement saisi l'importance de sensibiliser la population aux nouveaux modes de déplacement, notamment à la trottinette électrique. En 2019 déjà, alors que le véritable essor des trottinettes partagées datait seulement de l'été 2018, Bruxelles Mobilité attribuait un subside qui avait pour but de sensibiliser les jeunes Bruxellois à la conduite prudente de ces nouveaux engins. Par la suite, des actions visant une connaissance suffisante et une pratique sûre ont été décrites dans notre plan d'action 2021-2030.

Nous souhaitons également proposer aux écoles une formation multimodale qui inclut la trottinette électrique, en la développant ou en soutenant un partenaire associatif. Ainsi, l'asbl GoodPlanet Belgium a proposé un projet allant dans ce sens. Ce dernier est en cours de développement et ne permet pas encore aux écoles de postuler largement pour y participer.

2022 is verbeterd. In Brussel is dat echter niet het geval: hier is het aantal ongevallen met doden en gewonden net gestegen.

Over het gebruik van elektrische steps zei u in januari 2022 aan de heer Loewenstein dat scholen geen opleiding voor stepgebruikers organiseren, terwijl ze dat voor voetgangers en fietsers wel doen. In juli 2022 is de Wegcode gewijzigd. Vonden er sindsdien opleidingen over stepgebruik plaats?

Wat zijn de resultaten van de vzw GoodPlanet Belgium, die subsidies ontvangt van Brussel Mobiliteit en een brevet uitreikt aan scholieren? Wat houdt de opleiding in? In hoeveel scholen werd ze georganiseerd? Hoeveel scholieren behaalden vorig jaar een brevet?

Is in het Actieplan verkeersveiligheid rekening gehouden met de risico's die het gebruik van elektrische steps inhoudt? Via welke acties worden kinderen en jongeren op die risico's en de geldende wetgeving gewezen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Het Brussels Gewest ziet het belang in van bewustmaking over nieuwe vervoerswijzen. Al in 2019 verstrekte Brussel Mobiliteit een subsidie om jonge Brusselaars te informeren over een veilig gebruik van deelsteps. Er werden maatregelen in die zin opgenomen in het Actieplan verkeersveiligheid 2021-2030.*

In samenwerking met een vereniging willen we een opleiding voor scholen ontwikkelen over multimodaal vervoer, waarin elektrische steps aan bod zullen komen. De vzw GoodPlanet Belgium heeft een dergelijk project voorgesteld. Dat bevindt zich nu nog in de ontwikkelingsfase.

Tijdens het schooljaar 2020-2021 liep er een proefproject in vier klassen betreffende een multimodaal brevet. Dat is onder meer gericht op verkeersveiligheid bij actieve vervoerswijzen en veilig gedrag in het verkeer op weg naar school. De kinderen

Le projet « brevet multimodal » a connu une phase de test au sein de quatre classes pilotes durant l'année scolaire 2020-2021. Les objectifs sont notamment de :

- renforcer les connaissances en matière de sécurité routière liées aux modes actifs, trottinettes incluses ;
- favoriser l'adoption de comportements sûrs sur le chemin de l'école ;
- permettre aux élèves d'expérimenter les modes actifs et la trottinette dans un espace sécurisé avant d'éventuellement l'adopter sur la chaussée.

Durant l'année scolaire 2021-2022, huit classes ont participé à la première édition du projet. Lors de l'année scolaire 2022-2023, ce sont seize classes qui ont participé. L'objectif de l'année scolaire 2023-2024 sera d'atteindre 20 classes participantes, soit une augmentation de 25 %.

Les actions 22 et 30 du plan d'action régional de sécurité routière (PASR) intègrent bien les risques liés à l'usage de la trottinette électrique. Ces risques sont également traités lors de campagnes de sensibilisation ciblant les jeunes en vue de leur transmettre des connaissances concernant la législation en vigueur et les risques liés à l'usage des trottinettes électriques. Ces actions coïncident donc avec les actions 23 « Améliorer les connaissances, les attitudes et les capacités pour se déplacer en sécurité » et 24 « Sensibiliser sur les risques associés aux grands "killers" de la route » du PASR 2021-2030. Je rappelle qu'il faut être âgé de seize ans pour conduire un véhicule électrique.

²²⁴⁷ Outre la presse - qui a largement diffusé l'information - et les médias classiques, la campagne d'information et de sensibilisation a mis un accent particulier sur les réseaux sociaux. Pour toucher notre cœur de cible, qui est assez jeune et lit peu la presse classique, les messages de sensibilisation ont été diffusés par l'intermédiaire de cinq influenceurs et relayés sur Snapchat, TikTok et Instagram. La campagne a ciblé les jeunes de 16 à 25 ans et les influenceurs ont eu carte blanche pour adapter le ton de leur message à leur public. Sur TikTok, les clips ont reçu 198.200 vues organiques, tandis que sur Instagram, les vidéos ont été visionnées 441.000 fois. Par ailleurs, beaucoup d'associations actives dans la sécurité routière ou le développement des modes actifs ont aussi relayé les nouvelles règles sur leurs canaux.

Tout récemment, en 2023, la campagne « En trottinette, tout n'est pas permis » a été organisée à l'intention des Bruxellois de 16 à 35 ans. Elle rappelait principalement quatre messages : le respect des feux rouges ; ne pas circuler sous influence ; ne pas zigzaguer dans le trafic pour éviter les angles morts et rester visible ; et ne pas rouler sur les trottoirs. De plus, un partenariat avec les opérateurs de trottinettes partagées invitait les usagers à « passer leur permis trottinette » au travers d'un quiz, et cinq influenceurs ont conçu et diffusé des messages spécifiques auprès de leurs audiences, qui ont totalisé 1,6 million de vues sur TikTok, 1,6 million sur Instagram et 422.000 sur Facebook.

konden ook verschillende actieve vervoerswijzen uittesten in een beveiligde omgeving.

In de twee daaropvolgende schooljaren werd het aantal deelnemende klassen telkens verdubbeld. Voor het schooljaar 2023-2024 wordt er gemikt op twintig deelnemende klassen.

Acties 22 en 30 van het Actieplan verkeersveiligheid houden wel degelijk rekening met de risico's van het gebruik van elektrische steps. Die risico's komen worden aangekaart in de bewustmakingscampagnes voor jongeren. Acties 23 en 24 van het actieplan gaan trouwens over bewustmaking. Elektrische steps mogen maar vanaf zestien jaar gebruikt worden.

Behalve via de klassieke mediakanalen werd de campagne breed verspreid via de sociale media. Ook verenigingen die zich bezighouden met verkeersveiligheid hebben de nieuwe regels verspreid. Bovendien werd dit jaar de jongerencampagne "Let op je stappen bij het stappen!" georganiseerd.

2249 **Mme Joëlle Maison (DéFI)**.- S'agissant du brevet multimodal, c'est un bon début. Vingt classes représentent 500 des 260.000 élèves scolarisés en Région bruxelloise. Multiplier les outils est donc une bonne chose.

Pour ce qui est des réseaux sociaux, il s'agit effectivement d'un excellent moyen de sensibilisation.

Fin juin, j'avais insisté sur le public cible que représentent les écoles primaires. Vous m'aviez répondu que l'Opération cartable fournissait des outils pédagogiques à l'intention des enseignants, mais aussi des élèves. Sur le site dédié à cette opération, j'ai vu qu'il proposait aux élèves de l'enseignement primaire une vidéo très ludique et sympathique, expliquant qu'ils peuvent circuler au pas à trottinette sur le trottoir. Il va de soi qu'il est question d'une trottinette mécanique et non d'une trottinette électrique, mais cette information n'est pas précisée, ce qui peut être source de confusion. Je pense donc qu'il serait utile de demander à Bruxelles Mobilité de modifier cette vidéo, en indiquant que l'usage de la trottinette électrique est interdit jusqu'à seize ans et, a fortiori, aux élèves de l'enseignement primaire.

Bien entendu, plus il y aura d'opérations de sensibilisation de ce type, mieux ce sera.

Je relève toutefois une petite divergence quant aux modes de communication, et notamment à propos des publicités percutantes. Mon collègue vient de parler de la présentation qui nous avait été faite par le docteur Youatou Towo en commission de la Mobilité, avec des images choc. Ce type de campagne grand public a ses partisans et ses détracteurs. Elle peut, certes, susciter de la peur, mais elle peut aussi provoquer un électrochoc chez les adolescents et avoir ainsi un effet dissuasif. C'est en tout cas l'avis du groupe DéFI.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Een brevet voor scholieren is een goede zaak. Ook bewustmaking via de sociale media is uitstekend.

In een video op de webpagina over 'Opération cartable' voor lagereschoolkinderen wordt uitgelegd dat ze stapvoets mogen stappen op het voetpad, wat tot verwarring kan leiden. Kan Brussel Mobiliteit de video wijzigen en eraan laten toevoegen dat je je pas vanaf zestien jaar met een elektrische step in het verkeer mag begeven?

Er moeten nog meer soortgelijke bewustmakingscampagnes komen. Daarnaast vindt DéFI dat campagnes met schokkende beelden hun doel niet missen bij adolescenten en is er dus voorstander van.

- *Het incident is gesloten.*