



GEWONE ZITTING 2017-2018

16 AVRIL 2018

**PARLEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à rendre obligatoire l'installation
d'un système anti-collision intelligent
sur les bus de la STIB ainsi que
sur les nouveaux véhicules
mis en circulation**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par Mme Véronique JAMOULLE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamouille, M. Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, M. Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membres suppléants : MM. Ridouane Chahid, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Autres membres : MM. Emmanuel De Bock, Zahoor Ellahi Manzoor, Mme Cielteje Van Achter, M. David Weytsman.

Voir :

Document du Parlement :

A-540/1 – 2016/2017 : Proposition de résolution.

GEWONE ZITTING 2017-2018

16 APRIL 2018

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**met het oog op de verplichte installatie van
een intelligent antibotsingsysteem op de
MIVB-bussen, alsook op de nieuwe in het
verkeer gestelde voertuigen**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door mevrouw Véronique JAMOULLE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heer Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamouille, de heren Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heer Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers: de heren Ridouane Chahid, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Andere leden: de heren Emmanuel De Bock, Zahoor Ellahi Manzoor, mevr. Cielteje Van Achter, de heer David Weytsman.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-540/1 – 2016/2017: Voorstel van resolutie.

I. Exposé introductif des coauteurs de la proposition de résolution

M. Marc Loewenstein constate, en se référant aux chiffres des États généraux de la Sécurité routière et à la répartition des victimes en fonction du mode de déplacement, que les piétons, vélos et motos représentent 37 % des décès sur place et 41,16 % des blessés dans le nombre total d'accidents de la route en Belgique. À Bruxelles plus particulièrement, les piétons représentent à eux seuls 40 % des tués et des blessés graves et 22 % des victimes.

Diverses actions ont déjà été mises en œuvre pour améliorer la sécurité routière comme les contrôles de vitesse, divers dispositifs améliorant la sécurité des usagers faibles ont été installés comme les pistes cyclables sécurisées, les oreilles de trottoirs ou encore, à l'intérieur des véhicules, les systèmes d'aide à la conduite tels que l'ABS, le détecteur de fatigue et, pour les véhicules plus haut de gamme, des systèmes plus intelligents permettant notamment de prévenir les obstacles, sans parler des développements en cours et à venir visant à mettre en circulation des modèles fiables et sécurisés de voitures autonomes. On n'y est pas encore.

Les solutions pour améliorer la situation et la sécurité routière sont donc multiples et, parmi elles, un meilleur équipement des véhicules eux-mêmes constitue une piste sur laquelle il faut travailler, a fortiori, compte tenu des évolutions technologiques.

La présente proposition de résolution vise donc à mettre plus particulièrement la lumière sur les dispositifs embarqués de vision indirecte ou caméras intelligentes permettant aux chauffeurs d'adapter leur conduite, éviter les obstacles et renforcer ainsi la sécurité des usagers faibles de la route.

En explorant ce qui est développé ailleurs, on note que différentes technologies existent et répondent à cet objectif de davantage de sécurité.

Parmi celles-ci, il existe par exemple un dispositif de vision indirecte de haute technologie qui consiste en l'installation stratégique de capteurs multi-vision sur le véhicule. En cas de danger de collision, ceux-ci émettent un signal avertissant le conducteur du véhicule. Cette alerte peut être sonore, mais également visuelle puisque le véhicule est équipé de moniteurs permettant au conducteur de visualiser le danger. En plus d'avertir d'un risque de collision frontale avec les piétons et cyclistes, ce système permet également de donner l'alerte en cas de danger de collision avec les voitures, les camions ou encore les motos. Par ailleurs, en cas de sortie de voie involontaire à plus de 55 km/h, de non-respect de la distance de sécurité ou encore de dépassement de la limitation de vitesse, le système alerte également le conducteur.

I. Inleidende uiteenzetting van de mede-indieners van het voorstel van resolutie

De heer Marc Loewenstein verwijst naar de cijfers van de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid en de indeling van de slachtoffers naargelang de vervoerswijze, waarbij wordt vastgesteld dat voetgangers, fietsers en bromfietzers 37% van de overlijdens ter plaatse en 41,16% van de gewonden vertegenwoordigen in het totale aantal verkeersongevallen in België. In Brussel vertegenwoordigen de voetgangers alleen al 40% van de dodelijke en zwaargewonde slachtoffers en 22% van de slachtoffers.

Verscheidene maatregelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid kregen al concreet gestalte, zoals snelheidscontroles, ingrepen voor veiligere fietspaden of stoepen voor de zwakke weggebruikers of, in de wagen, systemen voor bijstand bij het besturen, zoals ABS of vermoeidheidsdetectoren. In de duurdere wagens vindt men intelligente systemen die obstakels aankondigen. Er wordt ook gewerkt aan betrouwbare autonome voertuigen, maar die weg is nog lang.

Er zijn dus tal van oplossingen om de verkeersveiligheid te verbeteren, waaronder een betere uitrusting van de voertuigen zelf. Men moet meespringen op de trein van de technologische evolutie.

Dit voorstel van resolutie strekt er dus toe het gebruik te bevorderen van onboardsystemen voor indirect zicht en intelligente camera's, die de bestuurder van het voertuig waarschuwen voor obstakels en de veiligheid van de zwakke weggebruikers verhogen door hem zijn gedrag te doen aanpassen.

Door te kijken naar wat elders bestaat, ontdekt men verschillende veiligheidsbevorderende technologieën.

Zo bijvoorbeeld bestaat er een hoogtechnologische inrichting voor indirect zicht, waarbij multivisiereceptoren strategisch op het voertuig worden geplaatst. Bij gevaar voor botsing, sturen zij een signaal uit dat de bestuurder van het voertuig waarschuwt. Dat gebeurt via geluid, maar ook visueel, aangezien het voertuig uitgerust wordt met monitors waarmee het gevaar in beeld kan worden gebracht. Dat systeem waarschuwt niet alleen voor een risico op frontale botsing met voetgangers en fietsers, maar kan ook waarschuwen in geval van gevaar op een botsing met auto's, vrachtwagens of motoren. Bovendien waarschuwt het systeem de bestuurder ook als het voertuig onvrijwillig het rijvak verlaat tegen meer dan 55 km/u, als de veilige afstand niet in acht wordt genomen of als de snelheidsbeperking overschreden wordt.

Ces systèmes intelligents permettent par ailleurs aussi d'enregistrer les incidents, ce qui peut être intéressant pour analyser les points noirs des parcours des véhicules faisant quotidiennement les mêmes trajets, je pense ici plus particulièrement aux transports publics.

Et ces fonctionnalités entraînent de nombreux avantages pour les titulaires des véhicules en disposant, pour les autres automobilistes et usagers de la route, mais aussi pour les assurances, les soins de santé, etc. Qui dit moins d'accidents et moins de victimes, dit en effet diminution des coûts des réparations liées à des accidents, diminution des primes d'assurance, mais aussi bien sûr, réduction du coût pour la sécurité sociale dans la prise en charge des soins et indemnités pour les victimes de la route...

Pareil dispositif coûte aujourd'hui autour des 1.000 euros. Et si ce montant peut paraître important pour certains, il faut aussi tenir compte de la réduction potentielle des primes d'assurance, de son intégration dans le coût global du véhicule neuf, de la diminution des risques d'accidents, ou encore de l'effet d'une généralisation qui peut également en diminuer le coût...

Par ailleurs, en poussant le conducteur à une conduite défensive, ce système peut jouer positivement sur l'environnement par la diminution du taux d'émission de CO₂.

Pour ce qui nous concerne plus concrètement et à court terme au niveau bruxellois, une première étape pourrait être d'équiper les bus de la STIB de tels dispositifs. Ces véhicules sont assez imposants, la visibilité pour le conducteur est limitée, les rayons de braquage sont larges, sans parler de la vulnérabilité des usagers faibles.

Un tel dispositif permettrait d'une part d'éviter des accidents en temps réel, mais aussi d'enregistrer les incidents sur les parcours des bus et analyser les points noirs, comme des carrefours dangereux où l'angle mort ne permet pas de voir les deux roues par exemple, et prévoir ainsi de nouveaux aménagements de sécurité en voirie.

La STIB disposait de 706 bus au 1er août 2014. Actuellement, 571 d'entre eux ont été équipés d'un indicateur de bord activé depuis le mois d'octobre 2015. Cependant, ce système reste insuffisant. En effet, l'indicateur de bord avertit le chauffeur s'il démarre trop vite, s'il prend ses virages ou freine trop brusquement ou encore s'il laisse son moteur tourner trop longtemps.

Mais il n'avertit pas en cas de danger de collision. Equiper les bus de la STIB de ces nouveaux dispositifs n'est donc pas un luxe, surtout lorsque l'on connaît le coût de tels véhicules. Par ailleurs, même si ces dispositifs peuvent être placés après leur mise en

Voorts bieden die intelligente systemen de mogelijkheid tot registratie van de incidenten op bepaalde trajecten en tot een analyse van de plaatsen waar veel ongevallen gebeuren met voertuigen die dagelijks dezelfde weg afleggen, bijvoorbeeld het openbaar vervoer.

Die functies kunnen vele voordelen bieden voor de eigenaars van de voertuigen die erover beschikken en voor de andere automobilisten en weggebruikers, maar ook voor de verzekeringen, de gezondheidszorg, enz. (minder herstelkosten na ongevallen, lagere verzekeringspremies, lagere kosten voor de sociale zekerheid voor de zorgverstrekking aan en vergoedingen voor de verkeersslachtoffers...).

De installatiekosten, die geraamd wordt op ongeveer 1.000 euro, kan hoog lijken, maar bij afweging tegen de mogelijke verlaging van de verzekeringspremies, de totale kostprijs van het nieuwe voertuig, het lagere risico op ongevallen, de effecten van een algemene invoering die de kosten kunnen verminderen... is het systeem interessant voor iedereen.

En door de bestuurder aan te sporen tot defensief rijgedrag, is er eveneens een positieve invloed op het leefmilieu door het verlagen van de CO₂-uitstoot.

Op korte termijn kunnen wij in Brussel concreet de MIVB-bussen uitrusten met een dergelijk systeem. Die voertuigen zijn groot, wat de zichtbaarheid voor de bestuurder beperkt, hebben een grote draaicirkel, en de zwakke weggebruikers zijn kwetsbaar.

Zo zou het systeem de mogelijkheid bieden om de plek van een ongeval te vermijden in real time en incidenten op het traject van de bus te melden en tot een analyse van de plaatsen waar veel ongevallen gebeuren, zoals gevaarlijke kruispunten of dode hoeken waar tweewielers bijvoorbeeld niet zichtbaar zijn. Het zou bijgevolg ook de mogelijkheid bieden om aanpassingen voor de veiligheid op de openbare weg te plannen.

De MIVB beschikte op 1 augustus 2014 over 706 bussen. Sedert oktober 2015, zijn 571 daarvan uitgerust met een actieve boordindicator. Dat blijft echter onvoldoende. De boordindicator waarschuwt de bestuurder immers als hij te vlug start, te bruusk een bocht neemt of remt, of zijn motor te lang laat draaien.

De boordindicator waarschuwt echter niet bij gevaar voor een botsing met een zwakke weggebruiker. Het lijkt dus nuttig om de MIVB-bussen uit te rusten met die nieuwe hulpmiddelen, vooral als men de kost van dergelijke voertuigen kent. Ook al kunnen die systemen

circulation, autant intervenir le plus en amont possible, je pense ici à la commande en cours des nouveaux bus hybrides.

Pour en revenir au dispositif lui-même, il est à noter que de nombreux distributeurs ont déjà opté pour pareil système à travers le monde. Mais rien encore n'est généralisé, en particulier en Europe.

Au niveau de la législation en vigueur, l'article 43, §§4 à 7 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 « portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité » autorise l'installation de ce type de système à condition qu'il respecte les prescriptions reprises dans les annexes.

Au niveau européen, la directive européenne 2003/97/CE évoque les dispositifs de vision indirecte et notamment les « caméras-moniteurs ou d'autres dispositifs capables de fournir au conducteur des informations sur le champ de vision indirecte ».

Compte tenu de ce qui précède, il semble que toutes les conditions sont réunies pour que le bon sens l'emporte et que l'on déploie ce dispositif de capteurs multivisions intelligents en Belgique et à Bruxelles en particulier.

La volonté des auteurs de la présente proposition de résolution est de travailler à deux niveaux :

- au niveau bruxellois et des transports publics d'abord, en demandant au gouvernement et à la STIB d'évaluer rapidement ce système au niveau technique, sécuritaire et financier, et de planifier l'équipement de sa flotte de bus pour plus de sécurité lors de leurs parcours quotidiens et pour pouvoir identifier les points noirs à corriger sur la base des incidents enregistrés et analysés ;
- ensuite, au niveau fédéral et européen, en demandant au gouvernement fédéral d'étudier, en concertation avec les instances européennes concernées, l'implémentation d'un tel système sur les véhicules neufs de tourisme et de société (de minimum 4 roues).

Pour conclure, M. Marc Loewenstein tient à remercier pour leur soutien les huit cosignataires de la présente proposition, cosignataires issus de groupes de la majorité et de l'opposition.

Pour Mme Carla Dejonghe, il est clair que nous nous efforçons tous d'améliorer la sécurité routière dans notre Région. La société est de plus en plus sensible à cette question. Il semble donc logique que nous recourions à

achteraf geplaatst worden, toch is het beter dat op voorhand te doen, bijvoorbeeld tijdens de bestelling van de nieuwe hybride bussen.

Het systeem zelf wordt al aangeboden door tal van distributeurs in de wereld. Maar er is nog geen algemene standaard, zeker niet in Europa.

Wat de geldende wetgeving betreft, geeft artikel 43, §§ 4 tot 7, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, toelating voor de installatie van een dergelijk systeem, op voorwaarde dat de voorwaarden in de bijlagen nageleefd worden.

In de Europese richtlijn 2003/97/EG worden de inrichtingen voor indirect zicht als volgt omschreven: "een camera-monitor, of een andere inrichting die de bestuurder informatie over het indirecte gezichtsveld geeft."

Gelet op wat voorafgaat, lijken alle voorwaarden vervuld opdat het gezond verstand de bovenhand haalt en men met dit voorstel van resolutie die voorziening met intelligente multivisiereceptoren haar intrede laat doen in België, in het bijzonder in Brussel.

De indieners van het voorstel van resolutie wensen op twee niveaus te werken:

- eerst op het Brussels niveau en dat van het openbaar vervoer, door de regering en de MIVB te vragen dat systeem snel te evalueren op technisch, financieel en veiligheidsgebied en de uitrusting van haar bussenvloot te plannen, met het oog op meer veiligheid tijdens hun dagelijkse ritten, en om op basis van de geregistreerde en geanalyseerde incidenten te kunnen vaststellen welke pijnpunten moeten worden gecorrigeerd;
- vervolgens op het federaal en Europees niveau, door de federale regering te vragen om, in overleg met de betrokken Europese instanties, de implementatie van een dergelijk systeem op de nieuwe toerisme- en bedrijfsvoertuigen (met minstens 4 wielen) te bestuderen.

Tot besluit dankt de heer Marc Loewenstein de acht medeondertekenaars van het voorstel, die tot fracties van de meerderheid en de oppositie behoren, voor hun steun.

Mevr. Carla Dejonghe denkt dat het duidelijk is dat we er allemaal naar streven de verkeersveiligheid in ons gewest te verbeteren. De maatschappelijke gevoeligheid voor het thema groeit. Het lijkt dan ook logisch dat we meer technische middelen inschakelen, als die

d'avantage de moyens techniques, s'ils sont disponibles.

L'oratrice comprend que la STIB puisse être quelque peu réticente à équiper d'emblée l'ensemble de la flotte d'un système anti-collision. Cela a bien évidemment un coût. Mais c'est une évolution inéluctable. Une grande partie du parc de véhicules privés est actuellement déjà équipée de tels systèmes. La STIB devra donc emboîter le pas tôt ou tard.

En plus d'améliorer la sécurité routière, le système réduit également les dommages aux véhicules. On peut imaginer que cela joue malgré tout aussi un rôle pour la STIB. La prévention des dommages aux véhicules doit peut-être également être prise en compte dans l'exercice financier.

Le groupe Open VLD se réjouit qu'on examine la question et que la STIB détermine sa stratégie en la matière pour l'avenir. C'est pourquoi l'Open VLD soutiendra également cette proposition.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que la proposition de résolution qu'elle a cosigné va dans le bon sens. En effet, les nouvelles technologies constituent une véritable plus-value en matière de sécurité routière. Les transports publics doivent également être à la pointe de la technologie afin de relever ce défi et diminuer notamment le nombre de collisions entre les véhicules et les usagers faibles. Elle est donc convaincue que la mise en place de capteurs multi-vision constitue un premier pas vers plus de sécurité pour les usagers.

Profitant du débat sur cette proposition de résolution, l'oratrice rappelle quelques initiatives prises par le ministre Bellot afin de diminuer les accidents de la route ces dernières années :

- Le Plan ISA (Adaptateur de vitesse intelligent) présenté le 25 février 2015 qui structure l'approche belge afin d'encourager l'implantation de ce type de technologie et ce, notamment, pour améliorer la sécurité routière.
- L'introduction de l'E-Call qui permet de mettre directement en relation un véhicule accidenté au centre de secours le plus proche ;
- La mise en place de la tachygraphie intelligente afin de contrôler les temps de repos et de conduite des chauffeurs de poids lourds.

Le groupe MR sera toujours en faveur du bon usage des technologies au profit de la mobilité et de la sécurité routière.

M. Bruno De Lille se réjouit également d'avoir cosigné ce texte. Le groupe Groen est en effet favorable à l'usage de cette technologie. Il faut rappeler à la STIB

voorhanden zijn.

De spreekster begrijpt dat de MIVB misschien wat terughoudend is om al meteen de hele vloot te gaan uitrusten met een antibotsingsstelsel. Er gaan uiteraard kosten mee gepaard. Maar dit is een evolutie die niet tegen te gaan is. Een groot deel van het private voertuigenpark is momenteel al met dergelijke systemen uitgerust. De MIVB zal dan ook vroeg of laat moeten volgen.

Behalve een verbetering van de verkeersveiligheid zorgt het systeem ook voor minder blikshade. Men kan zich voorstellen dat dat voor de MIVB toch ook een rol speelt. Het voorkomen van blikshadecost moet misschien ook in de financiële oefening mee worden genomen.

De Open VLD-fractie vindt het goed dat dit onderzocht zou worden en dat de MIVB hierover haar strategie voor de toekomst bepaalt. Daarom zal Open VLD dit voorstel ook steunen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vindt dat het voorstel van resolutie dat ze medeondertekend heeft, de goede richting uitgaat. De nieuwe technologieën zijn immers een echte meerwaarde voor de verkeersveiligheid. Het openbaar vervoer moet eveneens de nieuwe technologie volgen om die uitdaging aan te nemen en onder meer het aantal botsingen tussen de voertuigen en de zwakke weggebruikers te doen dalen. Ze is er dus van overtuigd dat de installatie van multivisie-receptoren een eerste stap naar meer veiligheid voor de gebruikers is.

De spreekster maakt gebruik van de bespreking van dit voorstel van resolutie om te herinneren aan enkele initiatieven die minister Bellot de laatste jaren heeft genomen om het aantal verkeersongevallen te verminderen:

- het ISA-plan (intelligente snelheidsaanpasser), dat op 25 februari 2015 werd voorgesteld en de Belgische aanpak structureert om de installatie van dat type technologie aan te moedigen, teneinde onder meer de verkeersveiligheid te verbeteren;
- de invoering van E-Call, waarmee een geaccidenteerd voertuig onmiddellijk gemeld wordt aan de dichtstbij gelegen noodhulpdienst;
- de installatie van intelligente tachygrafie om de rust- en rijtijden van de vrachtwagenchauffeurs te controleren.

De MR-fractie zal altijd voorstander zijn van een doordacht gebruik van de technologieën om de mobiliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren.

De heer Bruno De Lille is eveneens tevreden dat hij de tekst medeondertekend heeft. De Groen-fractie is immers voorstander van die technologie. De MIVB moet

qu'avec sa nouvelle livrée des bus et des trams, il est plus difficile pour les personnes malvoyantes de voir les véhicules dans le trafic. En effet, les malvoyants avaient plus facile jadis à distinguer parmi la circulation le contraste des couleurs jaune et bleu. Aujourd'hui ce n'est plus le cas et c'est la raison pour laquelle il faut renforcer l'attention portée aux usagers les plus faibles.

II. Discussion générale

Mme Cieltje Van Achter regrette que les cosignataires ne lui aient pas proposé de cosigner ce texte, car elle l'aurait volontiers soutenu. La NVA soutient en effet tout ce qui contribue à la sécurité routière. On pourrait prier le gouvernement fédéral de faire également ce type de démarche, mais il est positif que l'on commence par balayer devant sa propre porte, en commençant par équiper les véhicules de la STIB de ce système.

M. Pierre Kompany souligne la belle unanimité qui règne à ce sujet au sein de la commission. Ce texte permettra d'accorder une meilleure attention à l'utilisateur faible. C'est pourquoi le groupe cdH est fier de soutenir cette proposition de résolution.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Aucun membre ne demande la parole.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution dans son ensemble est adoptée à l'unanimité des 15 membres présents.

- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,

Véronique JAMOULLE

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

erop geattendeerd worden dat het voor slechtzienden moeilijker is geworden om de bussen en trams in het verkeer te onderscheiden, omdat ze nieuwe kleuren hebben gekregen. Voorheen was dat makkelijker wegens het contrast tussen het geel en het blauw. Vandaag is dat niet langer het geval. Daarom moet er meer aandacht komen voor de zwakste weggebruikers.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Cieltje Van Achter betreurt dat de medeondertekenaars haar niet hebben voorgesteld om de tekst mede te ondertekenen, want ze had die graag gesteund. De NVA steunt immers alles wat bijdraagt tot de verkeersveiligheid. Men zou de federale regering kunnen verzoeken om eveneens zo'n stappen te doen, maar het is positief dat men eerst voor eigen deur veegt en ermee begint de MIVB-voertuigen met dat systeem uit te rusten.

De heer Pierre Kompany onderstreept de grote eensgezindheid in de commissie over het voorstel. Er zal meer aandacht aan de zwakke weggebruiker worden geschonken. Daarom is de cdH-fractie er trots op dat ze dit voorstel van resolutie steunt.

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte

Geen enkel lid vraagt het woord.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Véronique JAMOULLE

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL