

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

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET  
DES QUESTIONS**

**INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN**

**COMMISSION DE LA MOBILITÉ**

**CHARGÉE DES TRANSPORTS PUBLICS, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**COMMISSIE VOOR DE MOBILITEIT**

**BELAST MET HET OPENBAAR VERVOER, DE OPENBARE WERKEN EN DE VERKEERSVEILIGHEID**

**RÉUNION DU MARDI 1<sup>ER</sup> JUIN 2021**

**VERGADERING VAN DINSDAG 1 JUNI 2021**

**COMPTE RENDU PROVISOIRE**

Non encore approuvé par les orateurs.  
Ne pas citer sans mentionner la source.

**VOORLOPIG VERSLAG**

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.  
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

**Présidence : M. Arnaud Verstraete, premier vice-président.**

[105]

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

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "l'évaluation des 'Villo' électriques".**

[107]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Pour convaincre les automobilistes de renoncer à leur voiture, il est urgent de proposer des solutions alternatives susceptibles de répondre à l'ensemble de leurs besoins en matière de mobilité. L'une de ces pistes est la mobilité partagée, notamment les vélos partagés.

À ce titre, l'offre Villo déployée par JCDecaux sur tout le territoire régional enrichit la palette de choix offerts aux Bruxellois, ainsi qu'aux visiteurs et aux touristes. Avec plus de 5.000 vélos répartis dans les dix-neuf communes de la capitale, les Villo permettent de répondre aux problèmes environnementaux ainsi qu'à ceux liés à la santé publique, tout en améliorant la qualité de vie de nos concitoyens. Ils participent à l'essor de la multimodalité et contribuent au transfert modal largement souhaité et appuyé par le plan régional de mobilité.

Nous avons déjà abordé à plusieurs reprises au sein de cette commission le contrat liant la Région à l'entreprise publicitaire. Nous avons également souligné l'attractivité toute relative de ce système de vélos accessibles en station, en le comparant à différents opérateurs qui proposent un libre-service intégral. De manière générale, le système Villo semble peu compétitif. Pour ne donner qu'un exemple des problèmes encourus, les stations doivent être sans cesse approvisionnées par des camions, qui tournent dans la ville sans pouvoir rationaliser leur trajet. Le fait de devoir constamment rééquilibrer ces stations demande un effort non négligeable, avec les conséquences environnementales que l'on connaît.

En novembre 2019, l'offre Villo a été enrichie de quelque 1.800 eVillo. Ces vélos sont équipés d'une batterie rechargeable amovible qui est louée par les utilisateurs. Au vu du fort dénivelé du territoire régional, ces vélos à assistance électrique permettent à chacun de se déplacer de manière plus confortable, rapide et sécurisée. Il apparaît cependant que l'offre de Villo électriques peine à trouver son public.

En janvier 2020, on comptait 1.000 abonnés eVillo. À la mi-septembre, on dénombrait 8.376 abonnés eVillo pour 32.546 abonnés au total. En octobre 2020, les courses en Villo électrique représentaient 20 % des courses.

[109]

Pendant le premier confinement, une offre promotionnelle avait été proposée afin de contribuer à la décongestion des transports en commun. Elle visait à offrir un abonnement de six mois pour toute nouvelle inscription entre le 18 mai et le 30 juin 2020. L'ambition de la campagne était évidemment de fidéliser une partie de ces nouveaux clients.

Une campagne Park and Bike avait également été lancée au sein des sites Park and Ride (P+R) régionaux.

À combien se porte l'offre actuelle d'eVillo à Bruxelles ? De nouveaux vélos ont-ils été équipés ? Quelle est désormais la proportion de Villo électriques par rapport à l'offre globale ? Combien d'abonnements eVillo sont-ils actuellement actifs ? Un changement est-il observé à la suite des deux campagnes de promotion ?

Quelle est la proportion de clients qui sont restés abonnés ? Quelle est la proportion chez ceux qui avaient opté pour la formule électrique ?

Quel est aujourd'hui le taux de rotation des Villo et des eVillo ?

Bruxelles Mobilité devait réaliser une enquête de satisfaction au sujet des Villo électriques. Celle-ci a-t-elle été réalisée ? Quelles en sont les conclusions ? L'offre est-elle suffisante sur l'ensemble du territoire bruxellois ?

Comment se répartissent les abonnés ayant opté pour la formule eVillo sur tout le territoire ? Une enquête de 2017 avait montré que la plupart des utilisateurs de Villo classiques habitaient à la Ville de Bruxelles. Les facilités offertes par la motorisation électrique attirent-elles au contraire des publics plus éloignés du centre, en seconde couronne en particulier ?

Des pourparlers sont-ils en cours avec la Région flamande pour développer l'offre au-delà des limites régionales, ou de la Région wallonne ?

Comment évaluez-vous le succès de l'opération Park and Bike, déployée dans les P+R régionaux ? Ont-ils permis de constater une demande plus forte en Villo électriques ?

Quelle est l'ambition de la firme publicitaire quant à une éventuelle conversion de la totalité de la flotte des Villo en Villo électriques ?

Quelles améliorations jugez-vous nécessaires par rapport aux Villo et sur lesquelles vous discutez avec JCDecaux ?

Comment analysez-vous actuellement les chiffres d'utilisation qui proviennent des opérateurs privés de vélos partagés en libre-service intégral en comparaison avec ceux de Villo ? Répondent-ils à des besoins différents ?

Quelle position défendez-vous à l'issue du contrat liant la Région à JCDecaux ? Les vélos partagés en station ont-ils encore un avenir à Bruxelles ? Si oui, sous quelle forme et avec quel type de partenariat ?

[111]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le nombre d'eVillo disponibles est fixé à 1.800 dans le contrat liant la Région à JCDecaux. De nouveaux vélos n'ont dès lors pas été équipés. Les eVillo sont par ailleurs des vélos qui remplacent les Villo traditionnels. Les Villo traditionnels ne sont donc nullement transformés en

eVillo. Le nombre moyen de Villo en circulation au cours des deux derniers mois a été de 4.346. Le rapport eVillo/Villo total est de 1.800 sur 5.000, soit 36 %.

Un total de 7.239 personnes ont profité de la promotion de mai 2020 pour souscrire un abonnement eVillo. À ce jour, 3.118 sont toujours abonnés aux eVillo. En tout, 4.841 abonnements eVillo sont actifs.

L'enquête de satisfaction sur les eVillo n'a pas encore été réalisée. Elle le sera en 2021 ou au début de l'année 2022.

Pour des raisons de protection des données personnelles, nous n'avons pas d'informations précises sur la localisation des abonnés, mais rien ne semble indiquer une répartition géographique différente des abonnés eVillo par rapport aux autres abonnés.

Il n'y a pas, pour l'instant, de système de réservation pour les eVillo. La prochaine version de l'application, disponible à la rentrée, devrait inclure la possibilité de réserver un Villo ou eVillo.

Villo va également lancer un système de récompenses pour les comportements vertueux : déposer son vélo dans une station vide, prendre un vélo dans une station pleine et libérer de la place pour les arrivants, noter les vélos, signaler des pannes, etc. Cela permettra à l'utilisateur d'accumuler des points. Les abonnés eVillo auront le petit privilège d'accumuler des points plus rapidement. Ces points permettront notamment de réserver un Villo ou un eVillo. JCDecaux n'a pas encore défini la durée de réservation anticipée.

[113]

Les eVillo pouvant aussi être utilisés sans leur batterie, nous ne sommes pas en mesure de calculer les taux de rotation pour les vélos roulant à l'électricité et les autres. D'après les estimations de Bruxelles Mobilité, les vélos des deux autres services de vélos électriques partagés en libre-service intégral ont un taux de rotation double par rapport à celui de Villo. Toutefois, ne perdons pas de vue qu'ils sont disponibles dans des zones plus réduites où la demande est plus élevée. La comparaison avec le système Villo, qui est implanté sur tout le territoire régional, est donc tronquée.

La convention entre la Région et JCDecaux prendra fin en octobre 2026. Nous préparons la suite en défendant la notion du vélo en libre-service comme quatrième pilier du transport public. Les modalités de cette évolution sont en cours de réflexion par Bruxelles Mobilité. Il s'agit de définir le modèle le plus adapté à Bruxelles - stations, libre-service intégral ou hybride - en se fondant sur les expériences bruxelloises et étrangères. Il faudra également préciser les dispositifs juridiques à mettre en place et la manière de financer ces services.

Aucun partenariat public-privé (PPP) n'est exclu à ce stade. Si un nouvel appel d'offres du type de la convention Villo devait être lancé, il devra l'être au minimum deux ans avant la fin de la convention Villo de manière à éviter une transition difficile comme ce fut le cas à Paris.

[115]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le système de points permettrait peut-être de résoudre des problématiques avérées de la lourdeur du système Villo actuel. Nous allons l'étudier de près.

Cependant, vous n'avez pas répondu à la question fondamentale du taux de rotation des Villo. J'ai bien compris que vous n'aviez pas la possibilité de démarquer les eVillo par rapport aux Villo classiques.

---

Précédemment, le taux de rotation de ces Villo était l'un des plus faibles d'Europe : cinq fois plus faible qu'à Lyon et huit fois plus faible qu'à Paris.

J'aimerais savoir si le taux de rotation augmente afin de voir si le Villo a sa place dans la ville comme alternative en matière de mobilité. Je vous invite à lire les commentaires sur la satisfaction vis-à-vis de Villo, par exemple sur un site tel que TripAdvisor. Je reconnais que ce sont souvent les personnes mécontentes qui laissent un avis, mais il en ressort que le système Villo est réellement problématique.

Les problèmes techniques, de paiement, de parkings pleins successifs à l'heure de déposer son vélo, de parkings vides quand on souhaite louer un vélo, de blocages de vélos, et d'autres problèmes encore participent à une très mauvaise image de la ville, parce que ce sont les touristes et les Bruxellois qui en font les frais.

Concernant la périphérie, comptez-vous demander à l'opérateur, maintenant qu'il dispose de vélos électriques, de se déplacer plus loin et d'installer des stations dans les communes limitrophes de la Région bruxelloise ?

[117]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je croyais que vous m'interrogiez sur le taux de rotation de l'eVillo. Étant donné que l'eVillo peut être utilisé avec ou sans batterie, nous ne sommes pas en mesure de connaître la proportion d'utilisation en mode électrique. Nous sommes seulement en mesure de connaître le taux de rotation en général, et les chiffres se situent entre un et un et demi. Cependant, cela reste difficile à évaluer. Je pense avoir déjà eu une question écrite à ce sujet de la part de M. De Beukelaer.

Il faut également tenir compte du confinement qui ajoutait une circonstance supplémentaire, il serait donc imprudent de ma part de tirer des conclusions de ces chiffres.

Je vous rejoins sur le fait que les aspects techniques du Villo doivent fonctionner de manière optimale. Si des problèmes surviennent, nous devons tenter de les résoudre le plus vite possible. À cet égard, le contrat de gestion entre JCDecaux et la Région offre quelques leviers que nous ne manquons pas d'utiliser.

S'agissant de la possibilité de se rendre en périphérie en Villo, l'aspect juridique de cette question est complexe. Il ne me revient pas d'octroyer le permis de se déplacer en périphérie. Par principe, j'y suis favorable. Plus l'utilisateur peut parcourir de distance, plus le système est intéressant. Bien entendu, le contrat qui lie Villo à la Région ne concerne que l'utilisation des Villo sur l'ensemble du territoire de Bruxelles.

Il serait cependant intéressant de poser la question d'une éventuelle collaboration entre le gouvernement flamand et Villo, ou avec d'autres modes de déplacement comme le Blue-bike de la SNCB. Nous pourrions également réfléchir à la manière d'élargir l'offre aux vélos électriques d'Uber, à Lime, à Billy Bike, etc. mais il s'agit d'un autre débat.

[119]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- En période de confinement, on aurait pu constater une embellie au niveau de l'usage du vélo. J'aurais aimé entendre que toutes ces campagnes de promotion avaient permis d'augmenter l'usage de ce type de Villo. Cela ne semble pas être le cas. Si le taux de rotation demeure entre 1 et 1,5, c'est qu'il n'y a pas eu d'amélioration. Je vous invite à avoir des contacts rapprochés avec Villo et JCDecaux afin d'améliorer considérablement ce système peu performant.

[121]

- *L'incident est clos.*

[123]

## QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "les langues utilisées à la STIB sur l'ensemble de ses lignes, arrêts et stations".**

[125]

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

**M. David Weytsman (MR).**- L'utilisation des langues dans les transports en commun a fait débat au Parlement flamand. Les députés se plaignaient de la diffusion de messages trilingues de la STIB sur le territoire de la Région flamande. Il est vrai qu'aujourd'hui, certaines lignes de la STIB ont un terminus en Flandre ou passent par cette Région, ce qui est évidemment une très bonne chose. La mobilité ne s'arrêtant pas aux frontières régionales, cette tendance sera probablement en hausse ces prochaines années.

Les messages diffusés dans les véhicules, stations et arrêts de la STIB sont trilingues, vu le statut de capitale belge et internationale de notre Région. Cette offre trilingue répond à un vrai besoin, la STIB l'a bien compris.

La STIB a-t-elle déjà reçu des plaintes de clients concernant l'emploi des langues, et en particulier venant de clients de la périphérie ? Si oui, combien et sur quels sujets ?

Selon la presse, à la suite de cet échange au Parlement flamand, la STIB étudierait la possibilité de ne diffuser que des messages en néerlandais en Flandre. Confirmez-vous ces informations ? Si oui, pour quelles raisons ? À la demande de qui se réalise cette étude ? Avez-vous déjà une appréciation juridique de la question ? Pouvez-vous nous la communiquer ? Combien de lignes, arrêts ou stations seraient concernés par ce potentiel changement ?

Est-ce bien conforme à l'actuel contrat de gestion de la STIB qui ne distingue pas son offre en fonction de la Région dans laquelle elle opère ? Quels seraient les changements techniques opérés pour répondre à cette exigence ? Quel serait le coût de ceux-ci ? Qui devra prendre en charge les coûts éventuels ?

Cela ne concerne-t-il que la Flandre ? Devez-vous aussi étudier cette possibilité pour la Région wallonne ? Avez-vous eu des échanges avec votre homologue wallon en la matière ? Quelle est la position de la Région wallonne ?

Par ailleurs, pouvez-vous me confirmer que les messages de service de De Lijn se font bien en néerlandais et en français sur le territoire de notre Région ? Notamment aux arrêts de bus De Lijn sur le territoire bruxellois ? Combien d'arrêts de De Lijn devront être modifiés en conséquence ? Ces messages sont-ils aussi repris en anglais ? Si non, pourquoi ?

[129]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous signale qu'une question écrite (n°791) sur le même sujet a été posée au Parlement flamand par la députée Inez De Coninck à la ministre Lydia Peeters.

Tout d'abord, il est essentiel de faire une distinction entre les arrêts statiques de bus et de tram et les véhicules qui circulent sur ces lignes de bus et de tram, car leur traitement au regard de la législation linguistique applicable à la STIB est différent.

Au niveau légal, en ce qui concerne les annonces faites aux arrêts de bus en Région de langue néerlandaise, la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) a jugé en 2011 que les arrêts de bus sont des services locaux dans le sens des lois linguistiques coordonnées (LLC). Les textes, annonces et dénominations aux arrêts constituent des communications au public. Lorsque la STIB opère en dehors de sa circonscription, elle est tenue de respecter l'emploi des langues de la Région. Cela signifie que les messages et annonces destinés au public aux arrêts doivent se faire exclusivement en néerlandais, conformément à l'article 11 des LLC.

Contrairement aux arrêts de bus et de tram, il ne ressort pas des avis de la CPCL – en ce qui concerne spécifiquement les véhicules qui circulent sur les lignes de la STIB – que ces lignes doivent être considérées comme des services locaux. Les véhicules qui circulent sur ces lignes de bus et de tram semblent être considérés comme des services régionaux au sens de l'article 35 §1 des LLC.

Sur la base de cet article, tout service régional dont l'activité s'étend à la fois à des communes de la Région de Bruxelles-Capitale et à des communes d'une Région de langue française, d'une Région de langue néerlandaise ou de ces deux Régions est soumis au même régime que les services locaux établis dans la Région de Bruxelles-Capitale. Cela signifie concrètement que l'article 18 des LLC est d'application sur ces lignes. Les avis, communications et formulaires destinés au public doivent dès lors y être rédigés en néerlandais et en français.

[131]

Au niveau technique, et au regard de la loi, la STIB ne dispose actuellement pas de la possibilité technique de diffuser automatiquement des annonces dans une seule langue dès le passage de la frontière régionale. Cette possibilité technique est en cours de développement pour de futurs systèmes d'information aux voyageurs dans les véhicules. Ces développements visent à améliorer l'information aux voyageurs et comprendront de nombreuses fonctionnalités, dont une meilleure gestion des règles linguistiques, mais aussi la possibilité de communiquer dans d'autres langues, par exemple à l'occasion d'événements sportifs et culturels internationaux.

Concernant les supports d'informations spécifiques, les supports d'information dans les véhicules de la STIB sont des supports transversaux, pouvant se retrouver aussi bien en Région bruxelloise qu'en Région flamande, communes à facilités ou non.

Dans cette logique, ils suivent les articles 18 et 35 de la loi sur l'emploi des langues en matière administrative, qui prévoit : "Tout service dont l'activité régionale s'étend, soit exclusivement à des communes de la Région de Bruxelles-Capitale, soit à des communes de Bruxelles-Capitale et, en même temps, à des communes d'une des Régions de langue française et de langue néerlandaise ou de ces deux Régions, est soumis au même régime que les services locaux établis en Région de Bruxelles-Capitale." En ce sens, la STIB considère que l'utilisation du français et de l'anglais dans ses véhicules en dehors de la Région bruxelloise n'est pas contraire aux lois linguistiques.

Dix-neuf lignes de la STIB ont un tronçon en Région flamande : cinq lignes de tram et quatorze lignes de bus. Au total, 82 arrêts sont concernés.

La STIB a déjà reçu par le passé quelques plaintes de voyageurs concernant l'emploi des langues. Leur nombre exact n'est toutefois pas connu, car il s'agit d'un phénomène assez rare. Les sujets varient, mais le cas le plus fréquent concerne l'utilisation erronée de la langue (français ou néerlandais) dans les adresses.

En ce qui concerne les réseaux De Lijn et TEC, bien que l'usage des langues concerne toutes les Régions, il faut savoir qu'aucune ligne de la STIB ne se rend en Région wallonne.

[133]

Selon nos informations, le TEC respecte parfaitement la législation en matière de bilinguisme en Région de Bruxelles-Capitale, tant aux arrêts, où tout est affiché dans les deux langues, que dans les bus.

En ce qui concerne De Lijn, toutes les annonces de service aux arrêts en Région bruxelloise sont faites en néerlandais et en français. Aucun arrêt ne doit donc être adapté. Les annonces sonores dans les bus sont faites dans les deux langues en Région bruxelloise et seulement en néerlandais en Flandre. Ces annonces ne sont pas faites en anglais, car la société De Lijn utilise les langues officielles des Régions dans lesquelles elle est active.

**M. David Weytsman (MR).**- En résumé, le seul point d'interrogation qui subsiste, et qui est peut-être un point politique, concerne les messages vocaux dans les véhicules en dehors de la Région bruxelloise. De Lijn opère une traduction parce qu'elle l'estime nécessaire alors que la STIB, de son côté, considère qu'elle n'est pas tenue, légalement, de supprimer l'anglais ou le néerlandais. Ai-je bien compris ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Sur les lignes de la STIB, les annonces sont bilingues, même si les véhicules passent les frontières régionales, parce que c'est sur son parcours. Par contre, De Lijn, qui est une entreprise néerlandophone, n'effectue ses annonces dans les deux langues que sur le territoire de la Région bruxelloise.

- *L'incident est clos.*

[147]

#### **QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL**

**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 rénovation des trottoirs par Bruxelles Mobilité et les résultats de l'audit "Trottoirs Plus".**

[149]

**M. Sadik Köksal (DéFI).**- La qualité de la ville et de la vie au quotidien pour l'ensemble des usagers nous tient à cœur. La vie des piétons en Région bruxelloise importe particulièrement au groupe DéFI. J'ai déjà eu l'occasion de vous poser une série de questions parlementaires à ce sujet, en rappelant que nous sommes



toutes et tous, au moins une fois par jour, des piétons. Ce 22 mars, on apprenait que Bruxelles Mobilité allait mobiliser 6 millions d'euros pour réparer et rénover une série de trottoirs dans le courant 2021.

Ces travaux concernent des trottoirs dont la rénovation est jugée prioritaire, sur l'avenue de Jette, l'avenue de Laeken, la chaussée de Ninove, le boulevard de la Plaine, l'avenue Hôtel des Monnaies et le boulevard Saint-Michel. Il s'agit de placer des dalles de 20 cm sur 20 pour faciliter la circulation des piétons, en ce compris les personnes à mobilité réduite.

Dans une question parlementaire précédente que je vous posais le 9 février dernier, vous mentionniez avoir "déterminé les tronçons nécessitant des rénovations à court, moyen et long termes". Vous précisiez que, pour l'année 2021, les tronçons concernés étaient notamment (sous réserve des autorisations de la commission de coordination des chantiers) : la chaussée de Ninove, l'avenue de Laeken, le boulevard Saint-Michel et le boulevard de Smet de Naeyer. De plus, vous déclariez effectuer l'inventaire de l'état des trottoirs sur le réseau piéton confort, afin de programmer les travaux à prévoir dans les prochaines années.

À première vue, les tronçons concernés ne sont pas identiques. Mais il me paraît intéressant d'approfondir un peu le sujet de ces rénovations de trottoirs qui, il faut bien le rappeler, sont parfois dans un état lamentable et rendent nos déplacements singulièrement difficiles.

En effet, il est intéressant de savoir quand ces travaux ont ou auront lieu et quelles sont ou seront leurs conséquences sur la mobilité en surface. De même, pour autant qu'ils répondent à certaines conditions, les commerces affectés par les travaux doivent être indemnisés. En cette période de pandémie particulièrement pénible pour notre tissu économique, il me semble important de soutenir nos commerçants et nos entreprises.

[151]

Je me réjouis que les résultats de l'audit Trottoirs plus soient connus et que ses conclusions puissent être mises en œuvre rapidement et, surtout, en coordination avec les différents impétrants.

Il me semble également intéressant de faire le point sur la poursuite du travail d'audit par Bruxelles Mobilité pendant le premier semestre 2021 pour les trottoirs du réseau piéton confort.

Des travaux semblaient prévus boulevard de Smet de Naeyer en 2021. Confirmez-vous qu'ils ne sont finalement pas ou plus prévus ? Pouvez-vous en expliquer les raisons ? Quand seront-ils réalisés ?

Savez-vous quand débiteront les travaux et combien de temps ils dureront ? Seront-ils menés de jour ou de nuit ? Quelles seront les incidences sur la mobilité en surface sur les tronçons concernés ? Quelles mesures ont-elles été prises pour limiter l'incidence sur la mobilité en surface ?

Ces investissements s'inscrivent-ils effectivement dans le cadre de la mission 19 du budget 2021, à savoir la construction, la gestion et l'entretien des voiries régionales et des infrastructures et équipements routiers ?

Pouvez-vous nous préciser à quel programme, activité et action budgétaire ces 6 millions d'euros sont rattachés ? Quelle est la répartition de cette enveloppe de 6 millions d'euros par projet ?

Des indemnités forfaitaires pour les commerces touchés par un chantier sont prévues, moyennant certaines conditions, pour les commerçants touchés par des travaux. Ce mécanisme d'indemnisation sera-t-il déclenché dans le cadre de certains travaux ? Dans l'affirmative, quel sera le montant total de ces indemnités forfaitaires ?

---

Pouvez-vous nous communiquer les résultats de l'audit Trottoirs plus ? Au niveau du métré des travaux prévus en 2021, combien cela représente-t-il de mètres carrés ? Quelle est grosso modo la ventilation de ces mètres carrés par chantier ?

[153]

Dans une interview accordée à BX1, vous évoquiez la poursuite du travail d'audit par Bruxelles Mobilité pendant le premier semestre 2021 pour les trottoirs du réseau piéton confort. Pouvez-vous nous préciser où en est ce travail d'audit ? Les résultats de celui-ci seront-ils présentés au parlement ?

En ce qui concerne l'achat des dalles, je suppose qu'un marché public a été ouvert et que ces dalles devront répondre à des normes de qualité et de résistance. Pouvez-vous nous expliquer les grandes lignes de ce marché public ? A-t-il déjà été publié ? Les dalles ont-elles déjà été commandées ? Quelle en est la provenance ?

Le site web de Bruxelles Mobilité mentionne les responsables des travaux, mais pas les entreprises chargées de ceux-ci. Pouvez-vous nous communiquer les noms de ces entreprises ?

Ces rénovations vont-elles entraîner le sacrifice de pavés parfois centenaires et d'excellente qualité, qui font partie intégrante du paysage urbain et historique de la Région bruxelloise, comme cela a pu être le cas pour d'autres travaux menés dans notre Région ? Dans l'affirmative, qu'advient-il de ces pavés ?

[155]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Avec 37 % des trajets intrabruellois effectués à pied, la marche constitue le premier moyen de déplacement à Bruxelles. La marche est bonne pour la santé, la convivialité de la ville et pour l'environnement. Les piétons sont d'ailleurs au cœur de la vision de Good Move, notre plan régional de mobilité. C'est un mode de déplacement à promouvoir.

L'application de ces principes est bien entendu inscrite dans notre politique de travaux et de rénovation. Les travaux de rénovation des trottoirs sont pris en charge par Bruxelles Mobilité et commenceront en août 2021. En accord avec la police, ces travaux ne peuvent être exécutés que lors des vacances scolaires. Le chantier est estimé à 90 jours ouvrables et sera effectué en plusieurs phases. Certaines phases permettront de conserver une bande de circulation. Pour d'autres, la voirie devra être fermée et une déviation sera mise en place.

S'agissant des montants, ils sont détaillés dans les budgets et peuvent être fournis. Les chantiers sont réalisés de telle façon que les commerces soient affectés le moins possible et puissent rester ouverts. Si le commerçant demande à fermer, une indemnité de 75 euros par jour est prévue.

Je peux également vous donner quelques exemples de budget, car lire la liste complète prendrait trop de temps :

- place Bizet : 250.000 euros pour une superficie de 1.354 m<sup>2</sup> ;
- rue du Germeir : 200.000 euros pour une superficie de 600 m<sup>2</sup> ;
- chaussée de Haecht : près de 500.000 euros pour une superficie de 2.000 m<sup>2</sup> ;

---

- boulevard du roi Albert II : 150.000 euros pour une superficie de 2.000 m².

[157]

Un nouveau cahier des charges de pose et de fourniture est en cours de validation. Différents types de dalles sont prévus afin de s'adapter aux revêtements utilisés actuellement. Il s'agit d'un accord-cadre sur quatre ans ne fixant pas les trottoirs à rénover, ce qui permet une certaine flexibilité. Deux lots ont été prévus et seront attribués à des entreprises différentes afin d'avoir des prix plus compétitifs. Dans le marché en cours, qui approche de son échéance, les dalles proviennent principalement d'Europe. L'entreprise actuellement chargée des travaux est Viabuild.

Les pavés en pierre bleue sont beaux, mais créent énormément de problèmes chez les personnes à mobilité réduite. En effet, les chaises roulantes, avec leurs petites roues avant, se bloquent dans les joints et imposent un effort musculaire considérable pour de courtes distances. Il a d'ailleurs été remarqué que de nombreuses personnes à mobilité réduite préféreraient faire un détour ou s'aventurer en voirie pour compenser cette nuisance.

Les pavés récupérables sont stockés dans un dépôt de la Région pour une réutilisation ultérieure. Dans les projets d'entretien, il n'est pas demandé de permis d'urbanisme pour une rénovation à matériau identique. Il est donc possible de remplacer les pavés en pierre naturelle défectueux grâce à ce stock.

[159]

**M. Sadik Köksal (DéFI).**- Pourriez-vous transmettre les résultats de l'audit aux membres du parlement, afin que nous disposions d'une vision globale et transparente ?

En ce qui concerne les éléments budgétaires et la planification, vous avez cité quelques exemples. Serait-il possible d'obtenir la liste détaillée, par artère, des superficies et des budgets alloués ?

Enfin, les résultats de l'audit sur les trottoirs Confort sont attendus pour le premier semestre 2021. Pourriez-vous également nous les communiquer lorsque vous en disposerez ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant la liste détaillée des superficies et des budgets, je dispose de tous les éléments et vous invite à m'adresser une question écrite.

Quant à l'audit, je dois d'abord m'assurer d'être autorisée à vous le transmettre. Dans l'affirmative, je le ferai dès que les résultats nous parviendront.

- *L'incident est clos.*

[167]

## **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "les emplois fictifs au sein du dispatching central du service Field Support de la STIB".**

[169]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Cette question date un peu, malheureusement. En mars, nous apprenions que la STIB était victime d'une fraude au badge. En avril, c'étaient les emplois fictifs qui faisaient les gros titres du quotidien La Capitale. On apprenait qu'une partie des employés du service Field Support, soit le même service que celui touché par la fraude au badge, représentaient en fait des emplois fictifs.

Les révélations se basaient sur deux séquences vidéo tournées à des moments différents et montrant des responsables du dispatching central en train de dormir sur leur lieu de travail. Ce dispatching central aurait un rôle de coordination avec les autres dispatchings du service Field Support et de suppléance des services entre 22 h et 6 h. Cependant, dans l'article qui relate les aveux d'un dispatcher de la STIB, le dispatching central ne trouverait pas sa place dans l'organigramme de travail et serait en fait constamment sous-utilisé.

Cette succession de scandales vient discréditer le travail important réalisé par la STIB, qui est un acteur central dans le transfert modal pour la mobilité douce. Avec pas moins de 9.500 employés, la question d'un audit majeur sur l'ensemble des services et sur les fonctions de ces services se pose.

Quand avez-vous été mise au courant de cette nouvelle affaire ? Quelle suite avez-vous donnée à ces révélations ? Une enquête est-elle en cours au sein de la STIB à ce sujet ? Pouvez-vous expliquer précisément quel est le rôle du dispatching central ? Quelle a été la variation annuelle des effectifs de ce dispatching depuis 2018 ? L'article en question faisait référence à du copinage, visant à créer des postes de toutes pièces pour rémunérer des personnes qui ne devraient pas l'être. Quelle est la procédure de recrutement pour ce genre de postes ? Sur quelle base définit-on la création de nouveaux postes ? Prévoyez-vous un audit interne ou externe à la suite de ces révélations ?

[171]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'ai également vu les vidéos de cette personne qui somnole assise sur une chaise, dans le dispatching. Elles m'ont aussi interpellée, bien entendu, mais ne permettent pas de conclure à un emploi fictif ni à un phénomène récurrent d'agents dormant pendant leurs heures de service.

Ces vidéos ont été tournées il y a plus d'un an dans les anciens locaux du dispatching central qui a déménagé depuis. L'organigramme des dispatchings a également été revu.

Plusieurs agents ont été entendus dans le cadre de ce dossier.

Il n'est pas interdit de prendre une petite pause durant ses heures de service. Entre 14h30 et 15h30, le dispatching connaît une période d'accalmie, dont les agents profitent pour manger ou faire une pause. Il n'est pas interdit de fermer les yeux durant cette pause, ni de prendre du repos dans cette pièce.

Les dispatchers ne sont jamais seuls. Lorsqu'un agent est en pause, les autres prennent le relais. On entend d'ailleurs clairement dans la vidéo que plusieurs autres agents sont présents dans la pièce et travaillent.

Les rôles du dispatching central sont les suivants : coordonner toutes les équipes du département Service Unit Field Support opérant sur le terrain ; assurer une coordination transversale pour veiller à la communication entre les dispatchings ; assurer la liaison avec les départements Communication et Customer Care ; assurer le suivi des plaintes des clients en collaboration avec le Customer Care ; assurer le lien avec les intervenants externes (Mobiris, SNCB, etc.) ; reprendre les appels issus du Dispatching Liaison et de l'Info Voyageurs après 22 heures ; gérer les patrouilleurs sécurité stations hors missions de sécurité ; gérer la Brigade Transport ; assurer le back-up du dispatching technique.

---

Les effectifs étaient de 12,9 équivalents temps plein (ETP) en 2018 et de 13,9 ETP en 2020.

La création de nouveaux postes (en dehors des personnes à remplacer) est définie et défendue par la direction en fonction de ses besoins en personnel découlant des besoins organisationnels, et ce, en tenant compte des roulements (24h/24, 7j/7).

[173]

Une fois le nombre de postes validé, les demandes d'ouverture de poste sont ensuite validées par plusieurs acteurs avant d'arriver au recrutement : les ressources humaines, le département Reward & Performance, le contrôleur de gestion et la direction générale à partir du niveau cadre.

La procédure de recrutement comporte les étapes suivantes :

- publication de la fonction ;
- réception et analyse des candidatures ;
- test technique écrit ;
- tests psychotechniques (raisonnement), entretien avec les ressources humaines et test linguistique ;
- exercice de simulation (mise en situation) ;
- décision finale du management sur la base de l'avis émis par les ressources humaines, tenant compte des conclusions des différents tests et entretiens.

Le candidat sélectionné reçoit son contrat de la part du service recrutement et doit le signer avant le début de son travail. Lorsque l'engagement est confirmé, le poste à pourvoir est créé par les ressources humaines dans l'organigramme de SAP, ainsi que les propriétés nécessaires telles que le centre de coût financier et la dépendance hiérarchique, comme décrit dans la description du poste validé précédemment.

Le recrutement peut alors procéder à l'encodage du contrat afin de finaliser les derniers éléments (barème et échelon pour le candidat retenu notamment).

Un audit complet de la STIB a été décidé par le comité de gestion, mais pas en raison de cet événement. Cet audit est en cours et je ne peux pas encore vous en communiquer les résultats.

- *L'incident est clos.*

[177]

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

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "l'instauration d'un service minimum au profit des usagers de la STIB".**

[179]

**M. David Weytsman (MR).**- Le précédent gouvernement fédéral a instauré un service minimum en cas de grève du personnel à la SNCB. Cette mesure a largement profité aux usagers du transport ferroviaire lors de la grève nationale du lundi 29 mars dernier. J'ai d'ailleurs introduit ma question quelques jours plus tard. En effet, les usagers ont été prévenus deux jours à l'avance pour s'organiser, soit le samedi 27 mars en soirée, en prévision des perturbations probables le lundi.

Cependant, la STIB ne disposant pas d'un tel service, il a fallu attendre le lundi même, à 6h30, pour que de telles informations pratiques soient communiquées. En conséquence, bon nombre d'usagers n'ont pas pu s'organiser et se sont retrouvés devant le fait accompli à la sortie d'une gare, sans voir arriver leur bus, tram ou métro.

Il y a là une véritable asymétrie des informations pour l'utilisateur entre la SNCB et la STIB, et un problème de service. Si le droit de grève est assurément un droit garanti, il n'appartient pas moins au législateur bruxellois de trouver un juste équilibre entre celui-ci et le droit des usagers. Ce sujet n'est pas neuf pour mon groupe politique. Pour rappel, en 2011 déjà, nous avons déposé un texte proposant l'instauration d'un service minimum à la STIB, lequel avait été rejeté.

Quelles mesures avez-vous prises pour qu'un maximum d'usagers soient alertés en temps et en heure des perturbations provoquées par la grève du lundi 29 mars ? Quel a été votre plan de communication ?

À quel moment précis la STIB a-t-elle pu établir la liste des transports à l'arrêt ? Combien de temps s'est écoulé entre ce moment et la publication, à 6h30, sur les réseaux sociaux ?

Il existe un système facultatif où les employés qui le souhaitent sont invités à communiquer s'ils se mettent en grève ou pas. Dans les faits, avec le recul dont nous disposons, quel pourcentage des grévistes du lundi 29 mars s'y étaient inscrits ? Avez-vous étudié la possibilité de rendre cette inscription obligatoire ? Qu'en ressort-il ?

Quelle est la position du gouvernement quant à l'instauration d'un service minimum à la STIB ? Le sujet a-t-il été étudié par votre cabinet, en collaboration avec la STIB ? Que pouvez-vous nous apprendre à ce sujet ?

[181]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour rappel, la question du service minimum a déjà fait l'objet d'une question parlementaire de Mme d'Ursel en novembre 2020. Les éléments de réponse donnés à l'époque n'ont pas perdu leur pertinence.

La STIB a informé ses voyageurs à plusieurs reprises et par différents canaux. Elle a envoyé un communiqué de presse le 19 mars. Dans ce communiqué, elle prévenait les voyageurs que les actions prévues lors de la journée nationale d'action du 29 mars auraient un impact important sur la circulation de ses véhicules. La STIB a invité ses voyageurs à prévoir pour ce jour-là des alternatives au transport public pour leurs déplacements. Elle a également indiqué que toutes les mesures seraient mises en place pour informer au mieux les voyageurs en temps réel sur l'état du réseau.

Cette information a été communiquée sur le site internet, sur les réseaux sociaux, mais aussi sur l'application de la STIB à la rubrique "information réseau", ainsi que sur la page d'accueil. Les annonces audio en station, ainsi que les messages sur les afficheurs de temps d'attente, en station et en surface, ont été activés dès le

25 mars. Cette information a par ailleurs été reprise par la presse - sites internet, presse écrite, télévision, etc. - dès le jour de l'envoi du communiqué de presse, ainsi que les jours suivants.

Durant toute la journée du 29 mars, la STIB a fait connaître, comme annoncé dans son communiqué, les lignes du réseau qui circulaient effectivement ou non, afin d'informer en temps réel ses voyageurs. Ces informations ont également été communiquées durant la journée par les médias.

C'est le matin même d'une journée d'action que la STIB peut déterminer, en fonction des effectifs dont elle dispose réellement à ce moment-là, quel réseau elle peut exploiter ou non. C'est en fonction de cet effectif que la STIB décide d'exploiter telle ou telle ligne, en tenant compte des lignes qui desservent le plus de quartiers, tout en offrant un nombre suffisant de véhicules sur la ligne pour que ce soit lisible et surtout utile aux voyageurs.

[183]

Le choix des lignes peut bien évidemment évoluer en cours de journée, en fonction de l'effectif présent. Pour l'explication sur le choix des lignes, la réorganisation du service, etc., je vous invite à relire les réponses données à Mme d'Ursel en novembre dernier. Il y est également expliqué que le personnel est invité à s'inscrire au préalable s'il souhaite participer au mouvement, mais que ce n'est pas une obligation. Dans les faits, tous ne préviennent pas. Rendre cette inscription obligatoire serait par ailleurs contraire au droit de grève.

L'action du 29 mars 2021 a mobilisé 2.499 grévistes, dont 25 % se sont préalablement inscrits sur les listes de participation.

L'instauration d'un service minimum à la STIB ne fait pas partie de l'accord de gouvernement. Je préfère par ailleurs continuer à travailler avec la STIB sur l'amélioration de la communication aux usagers, ainsi que sur l'incitation à l'inscription préalable à un mouvement de grève. Il s'agit d'une approche beaucoup moins frontale et plus respectueuse du droit des travailleurs, pour un résultat au final plutôt équivalent.

[185]

**M. David Weytsman (MR).**- Si le résultat était équivalent, je ne vous poserais pas la question. Dans son communiqué du 19 mars, la STIB n'indique rien d'autre que le fait que des difficultés allaient surgir le lundi 29 mars et qu'elle allait tout mettre en œuvre pour communiquer de façon optimale. Finalement, la STIB n'a communiqué que le lundi à 6h30, en conseillant aux usagers de s'organiser, ce qui est compliqué pour ceux qui viennent de loin. Or, nous savons à quel point il est important que les navetteurs utilisent les transports en commun, nous en parlons régulièrement. Ces usagers consultent les informations disponibles, d'ailleurs relayées par le ministre fédéral Ecolo qui se réjouissait du bon fonctionnement du service minimum, mais arrivés à Bruxelles, ils constatent que rien n'a été mis en place. Le chaînon manquant se situe donc au niveau de la STIB.

Je ne tiens pas à entrer dans des débats idéologiques et je m'inscris dans votre pragmatisme. Il serait bon que vous nous expliquiez de quelle manière vous allez faire en sorte qu'il y ait plus de 25 % d'employés qui déclarent préalablement leur intention de suivre une grève. Si votre mécanisme permettait que, demain, les Bruxelloises et les Bruxellois, ainsi que les navetteurs, soient informés au minimum deux ou trois jours à l'avance comme c'est le cas à la SNCB, ce serait parfait. Mais je n'ai rien entendu de tel dans votre réponse, mis à part une phrase par laquelle vous disiez que vous alliez réitérer vos encouragements.

Je n'attendais pas que vous vous engagiez à mettre en place un service minimum, bien que le MR soutienne ce service utile pour les usagers, mais j'espérais au moins l'engagement d'essayer d'arriver, de façon pragmatique, au même objectif. Pour le reste, j'avais bien lu la réponse donnée à Mme d'Ursel et je n'avais pas posé de question sur le choix des lignes à dessein.

[187]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Chaque grève apporte son lot de problèmes. Je répète qu'il s'agissait d'une grève nationale et pas seulement de la STIB. De telles actions affectent évidemment les services. Néanmoins, le droit de grève existe dans notre pays et permet de protester contre des décisions.

Nous essayons de communiquer au mieux avec la STIB. Vous dites que nous n'avons rien communiqué le 19 mars mais c'est faux. Nous avons communiqué en conseillant d'utiliser d'autres moyens de déplacement ou de faire du télétravail, dans la mesure du possible.

Nous avons également indiqué que nous communiquerions le plus possible au sujet des lignes suffisamment desservies, en fonction des effectifs disponibles et des priorités fixées par la STIB. Cela permet d'avoir un réseau accessible même en cas de grève, avec une communication actualisée sur l'application et les réseaux sociaux.

**M. David Weytsman (MR).**- J'ai dit que les informations du 19 mars n'étaient pas suffisantes, parce que les usagers se doutaient que le réseau serait perturbé.

S'agissant de l'augmentation de la part des 25 %, je vous suis dans cette logique d'encouragement. Si l'inscription passe à 50 ou 60 %, vous pourrez mieux organiser la desserte des lignes et informer davantage les navetteurs et les usagers de la STIB. Mais comment comptez-vous procéder ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il s'agit d'un débat en interne entre la STIB et les syndicats. Même si tout le personnel ne s'inscrit pas, la STIB dispose d'une expérience pour estimer l'incidence des grèves. Tout dépend du jour, notamment parce qu'il influe sur le nombre de travailleurs.

L'amélioration de ce système fait partie du travail en interne entre la STIB et les syndicats.

- *L'incident est clos.*

[195]

## **MONDELINGE VRAAG 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 DE HEER ALAIN MARON, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET KLIMAATTRANSITIE, LEEFMILIEU, ENERGIE EN PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

**betreffende "de stand van zaken van de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**



[197]

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- In overeenstemming met het Nationaal Energie- en Klimaatplan wil de regering tegen 2030 40% minder CO2 uitstoten in het Brussels Gewest. De gewestelijke beleidsverklaring stelt dan weer dat diesel uiterlijk tegen 2030 en benzine en LPG uiterlijk tegen 2035 uit het gewest verbannen worden. In de plaats wordt er vooral gekeken naar elektrische voertuigen. Dat vereist natuurlijk sterke investeringen in de laadinfrastructuur.

Als de regering tegen 2035 volledig uit de thermische energie wil stappen, dan moeten er tegen dan 11.000 publiek toegankelijke laadpalen zijn. De eerste doelstelling, om tegen eind 2019 minstens 100 laadstations te plaatsen, heeft de regering grandioos gemist. In januari vorig jaar bleek dat er in het hele gewest nog maar 17 laadpalen geplaatst waren. Na deze, op zijn zachtst uitgedrukt, gemiste start, publiceerde de regering in juni 2020 haar gewestelijke visie op de invoering van een laadinfrastructuur voor elektrische wagens. In deze visie bevestigde de regering haar ambitie om tegen 2035 te voorzien in 11.000 laadpalen. Daarnaast werd gewezen op een aantal pijnpunten die moesten verklaren waarom het maar niet vooruitgaat. Een van deze pijnpunten is de lange procedure om een laadpaal geplaatst te krijgen. Dat duurt namelijk zes maanden.

U hebt aangekondigd dat u de procedure wilt vereenvoudigen en de wachttijd wilt terugbrengen naar twee maanden. Daarnaast loopt het exclusiviteitscontract met PitPoint in 2021 af. Hierdoor kan er ook een beroep gedaan worden op andere spelers om laadpalen te installeren.

[199]

Tegen het einde van het jaar zouden er 250 laadpalen moeten staan.

Ondertussen weten we dat de federale regering beslissingen heeft genomen voor de vergroening van de bedrijfswagens. Vanaf 2026 moeten alle bedrijfswagens emissievrij zijn. Dat zal uiteraard een impact hebben op Brussel, aangezien hier heel wat bedrijfswagens rijden.

Wat is er gewijzigd aan de administratieve procedure, zodat er sneller kan worden overgegaan tot de plaatsing van laadpalen? Wanneer treedt die procedure in werking? In de pers gaf u aan dat de administratieve procedure verkort wordt tot twee maanden. Hebt u het dan over een gemiddelde wachttijd, een minimum- of maximumwachttijd?

Hoe evalueert u de concessieovereenkomst met PitPoint van de voorbije jaren? Hoeveel laadpalen zullen er conform deze overeenkomst nog worden geplaatst? Hebt u er zicht op dat alle verbintenissen worden nageleefd?

Is intussen alles in gereedheid gebracht om na afloop van de overeenkomst over te kunnen gaan tot openbare aanbestedingen? Voor hoeveel laadpalen worden er dit jaar nog aanbestedingen uitgeschreven?

Zult u de doelstelling van 11.000 laadpalen tegen 2035 vervroegen, gelet op de federale plannen en het feit dat er heel wat bedrijfswagens naar Brussel komen?

Beschikt u over een meerjarenplan dat het aantal laadpalen per jaar aangeeft? Over welk budget beschikt u in 2021? Hebt u ook een budgettair meerjarenplan?

Wat is de stand van zaken van de gewestelijke cartografie voor de spreiding van de laadpalen?

---

Is de laadpalenstrategie erop voorzien dat niet alleen de wagens van Brusselaars, maar ook de wagens van mensen die naar Brussel komen, binnenkort elektrisch zullen zijn?

In Vlaanderen is het sinds maart 2021 verplicht om leidingen en laadpunten te installeren op parkings van nieuwe en gerenoveerde gebouwen. Vanaf 2025 is het verplicht om laadpunten te plaatsen op parkings van niet-residentiële gebouwen. Gelden er in het Brussels Gewest ook al dergelijke verplichtingen of worden die overwogen?

[201]

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.** - Bedankt voor uw vraag over en uw inspanningen in verband met de elektrificatie van het Brusselse wagenpark.

We moeten inderdaad niet alleen inzetten op de modal shift, maar er ook voor zorgen dat de resterende wagens zo schoon mogelijk zijn. Daarbij is een laadpalenstrategie heel belangrijk. De regering heeft een nota opgesteld om alle elementen in een kader te gieten en te onderzoeken waar de problemen zitten. Dat is een work in progress. De eerste stap bestond uit het bepalen van de strategie. Nu moet er worden gewerkt aan de uitvoering.

De administratieve rompslomp is duidelijk naar voren gekomen als een belangrijk obstakel. Er zitten te veel stappen tussen de aanvraag en de plaatsing van een laadpaal. De procedures moeten dus worden vereenvoudigd. De strategie bevat de duidelijke richtlijn om de procedures in te korten van zes tot twee maanden. Dat moet nu in praktijk worden gebracht. Ik kan nu nog niet zeggen om welke concrete stappen het zal gaan, maar de regering onderzoekt verschillende maatregelen:

- op basis van artikel 8 van de parkeerordonnantie een procedure opstellen voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur in de openbare ruimte;
- de administratieve stappen voor wegvergunningen integreren in die voor bouwplaatsvergunningen op het gewestelijke coördinatieplatform Osiris en een Application Programming Interface (API) ontwikkelen om een deel van de procedure te standaardiseren en automatiseren;
- de interventies en kosten voor grondmarkeringen integreren in de opdrachten van de Charge Point Operator (CPO) in het kader van de bouwplaatsinterventies;
- de invoering en het gebruik van het e-signplatform versnellen met het oog op de vereenvoudiging en aanpassing van de retributiereglementen;
- een aantal stedenbouwkundige wijzigingen doorvoeren, waaronder een vrijstelling van de stedenbouwkundige vergunning voor het plaatsen van paaltjes in de openbare ruimte, met uitzondering van paaltjes op beschermde erfgoedlocaties.

[203]

De inkorting van de procedures van zes naar twee maanden is een belangrijke stap om de strategie charge.brussels versneld te kunnen invoeren.

Wat de samenwerking met Total betreft, worden de voorwaarden van het contract momenteel volledig nageleefd. Er is dus geen reden om een procedure tegen de concessiehouder te starten. We hebben samen

met Total bekeken hoe we het maximum uit het contract kunnen halen. Het is de bedoeling om tegen het einde van het jaar nog een tachtigtal bijkomende elektrische laadstations te installeren met telkens twee laadpunten.

Intussen wordt alles in gereedheid gebracht om na afloop van het exclusiviteitscontract met Total over te gaan tot een openbare aanbesteding. Een door Sibelga beheerde overgangsfase, Chargyclick genaamd, moet de plaatsing van 200 extra laadpalen in 2022 mogelijk maken. Vervolgens zal Sibelga in de loop van 2022 openbare aanbestedingen per lot uitschrijven om vanaf 2023 op grotere schaal laadpalen te kunnen installeren.

De doelstelling van 11.000 laadpalen is geraamd op basis van wat er tegen 2035 voor een volledig elektrisch wagenpark nodig is om aan de behoeften van de Brusselaars te voldoen die geen parkeerplaats hebben en van bezoekers en pendelaars die hun elektrisch voertuig moeten opladen. De ambitie is dus om op termijn 11.000 laadpalen toegankelijk te maken voor het publiek, maar dat kan zowel via openbare oplaadpunten als via semiopenbare oplaadpunten gebeuren, mits die voldoende toegankelijk zijn. Er zijn meerdere opties mogelijk.

Wat de laadpalen langs de straat betreft, wordt het project met Total eind dit jaar afgerond. Tegen dan zullen er nog een aantal laadpalen bij komen, zoals ik daarnet heb uitgelegd.

In de strategie wordt niet alleen ingezet op meer laadpalen langs de straten, maar ook afgelegen van de straten. Ook daar wordt door onze diensten aan gewerkt. Tegen het einde van het jaar zal het minimumaantal laadpalen worden vastgesteld dat in Brusselse parkeergarages moet worden geplaatst. Dat zal een krachtige hefboom zijn voor de plaatsing van meer laadpalen in de hoofdstad.

[205]

Tegelijkertijd werken Leefmilieu Brussel en de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp aan de verduidelijking en vereenvoudiging van de veiligheidsnormen.

Ten slotte wordt binnen Leefmilieu Brussel ook gewerkt aan een infrastructure delivery plan, waarin in overleg met verschillende belanghebbenden (de privésector of iedere organisatie die een parking bezit) doelstellingen voor de plaatsing van laadpalen zullen worden vastgesteld, om ervoor te zorgen dat de in de visienota geformuleerde doelstellingen worden bereikt.

**Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- U hebt wel een aantal elementen van antwoord gegeven, maar ik ben helemaal niet gerustgesteld.

Als ik het goed begrepen heb, is er de wil om in te grijpen in die zes maanden wachttijd voor de plaatsing van een laadpaal. Van een duidelijke timing van de vereenvoudiging van de procedure is geen sprake. Voorts blijft 2035 nog altijd de einddoelstelling van de regering. Dat is tien jaar later dan het moment waarop de federale regering, waar uw partij toch ook deel van uitmaakt, heeft bepaald dat alle bedrijfswagens elektrisch moeten zijn. Welke contacten zijn er met de federale regering? Vindt die de Brusselse plannen voldoende? Lopen er geen gesprekken om een tandje bij te steken, want enerzijds is er de verplichting van elektrische bedrijfsvoertuigen en anderzijds is er een gebrek aan laadinfrastructuur. Hoe zal dat op elkaar afgestemd en versneld worden?

U hebt ook niet geantwoord op mijn vragen over het budget.

[209]

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De snelheid is een terechte bezorgdheid van mevrouw Van Achter. Ik wil nogmaals beklemtonen dat we echt wel op de hoogte en betrokken zijn. We zijn er blij om dat de bedrijfswagens de vergroening zullen inzetten in onze stad. Er is ook met de vele pendelaars rekening gehouden.

Heel wat bedrijfswagens zullen bij de werknemers thuis en op de bedrijfsvloer worden opgeladen. De grote massa zal immers niet op de openbare weg zijn wagen opladen. Daarom wordt er nauw samengewerkt met de bedrijven, opdat die op hun parkings laadinfrastructuur zouden plaatsen, want daar bevindt zich de reële vraag.

De filosofie die achter onze strategie zit, is enerzijds het zorgen voor een basisnetwerk met 200 laadpunten over het hele gewest. Anderzijds kan iedereen die zijn wagen thuis niet kan opladen bij charge.brussels een laadpaal aanvragen. Op die manier willen we een antwoord bieden in functie van de vraag. Die procedure duurt echter zes maanden en we willen korter op de bal kunnen spelen.

Er zijn verschillende stappen te doorlopen. De ene is gemakkelijker te realiseren dan de andere. Ik kan bijvoorbeeld niet voorspellen wanneer er een besluit voor de vrijstelling van vergunningen zal zijn. Aan al die stappen moeten we nog werken.

- *Het incident is gesloten.*

[215]

#### **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "les horaires de chantier dans le cadre de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 avril 2019 exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique et le suivi des procédures particulières de délivrance d'autorisations dans le cadre des pouvoirs spéciaux et le suivi des procédures particulières de délivrance d'autorisation pour des chantiers dans le cadre des pouvoirs spéciaux".**

[217]

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Lors du Bureau élargi du 21 avril dernier, il a été décidé de fusionner mes deux questions orales, ce qui engendre un nombre significatif de questions. Veuillez m'en excuser.

Le 13 octobre 2020, je vous avais interrogée sur la plate-forme Osiris, la gestion des chantiers et les demandes des communes et des impétrants. Quand un chantier doit être effectué en Région de Bruxelles-Capitale, les demandes d'autorisation et les accords de chantier doivent être encodés dans Osiris. Il s'agit d'un logiciel, mais aussi d'une base de données, qui rassemble en un point unique et sous un format informatique toutes les informations et communications relatives aux chantiers réalisés dans le domaine public, tant sur les voiries communales que régionales. Ce logiciel est censé améliorer la coordination des nombreux chantiers dans notre Région.

Dans ce cadre, vous aviez indiqué que dès le mois de mars 2020, la direction coordination des chantiers travaillerait à la rédaction d'un arrêté de pouvoirs spéciaux visant à encadrer les chantiers avant, pendant et

---

après la crise. Il s'agit de permettre l'exécution d'un maximum de chantiers, tout en préservant les itinéraires requis pour les actions de secours et en permettant, le cas échéant, la circulation des usagers, afin de faciliter la reprise des activités économiques et sociales.

Début février 2021, le Conseil des gestionnaires des réseaux de Bruxelles (CGRB) et quatre impétrants institutionnels vous ont envoyé un courrier conjoint concernant les procédures d'hypercoordination et les procédures particulières de délivrance d'autorisations dans le cadre des pouvoirs spéciaux.

Dans les arrêtés de pouvoir spéciaux, un certain nombre de mesures dérogatoires ont été instaurées pour les chantiers en voirie. L'objectif de celles-ci était de garantir un traitement rapide des dossiers, d'assurer une gestion cohérente sur l'ensemble du territoire de la Région et de délivrer un nombre d'autorisations supérieur à la moyenne habituelle, afin de résorber aussi rapidement que possible le retard pris, tout en n'entravant pas l'indispensable reprise des activités socio-économiques.

Ces arrêtés ont été bien accueillis par le CGRB et les impétrants, parce qu'ils leur ont facilité la tâche. C'est dans ce cadre qu'ils vous demandent de pérenniser certaines des mesures prises dans les arrêtés de pouvoirs spéciaux.

La réglementation régionale met à disposition d'autres moyens pour réduire les nuisances des chantiers bruxellois. Ainsi, le principe de la double plage horaire (double shift) pour tous les impétrants permet d'adopter un horaire de travail de 6h à 22h, en continu, pour accélérer certains chantiers dont l'impact est jugé important. La réglementation régionale le permet, via l'article 39 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique, ainsi que l'article 85 de cette même ordonnance.

[219]

Cette double plage horaire permet de réduire la durée des chantiers, et donc des nuisances pour les riverains, mais aussi l'impact sur la circulation et la mobilité.

Pour le CGRB et les impétrants, cette mise en application aura toutefois des effets pervers, dont des nuisances sonores tardives. Les membres du CGRB veulent privilégier ces horaires de chantier spécifiques à des chantiers exceptionnels avec un impact particulier, pour améliorer la mobilité dans des zones sensibles, et à la satisfaction des gestionnaires de voirie compétents.

Est-ce que l'ensemble des impétrants institutionnels et non institutionnels font usage de la double plage horaire ? Quels impétrants en font-ils usage et quels impétrants n'en font-ils pas usage ? Depuis la mise en place de la double plage horaire, de combien de temps la durée des chantiers a-t-elle pu être réduite ? Pourriez-vous nous donner des exemples concrets d'utilisation ayant eu un impact significatif sur la durée du chantier ?

Est-ce que Bruxelles Mobilité a modifié les cahiers des charges de ses entrepreneurs en ce sens ? Cela engendre-t-il un coup supplémentaire pour Bruxelles Mobilité ? Si oui, de quel ordre et comment est-il compensé ? Pourriez-vous transmettre au secrétariat de la commission la liste des chantiers précis qui ont fait l'objet de cette double plage horaire ? Quel est le bilan de la mise en place de l'article 39 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 avril 2019 exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique ? Avez-vous reçu des plaintes à la suite de l'utilisation de cette double plage horaire ? Si oui, lesquelles ? Quelles réponses ont-elles été apportées à ces plaintes ? La tendance est-elle à l'utilisation de plus en plus récurrente de la double plage horaire ?

Quel suivi sera-t-il réservé au courrier conjoint du CGRB et des quatre impétrants institutionnels concernant les procédures d'hypercoordination et les procédures particulières de délivrance d'autorisations dans le cadre des pouvoirs spéciaux ? Quel est l'avis de la commission de coordination des chantiers à la suite de ces demandes ? Des problèmes ont-ils été constatés à la suite de l'entrée en vigueur des arrêtés de pouvoirs spéciaux et à la reprise des travaux en situation normale ? Si oui, quelles réponses et solutions ont-elles été apportées ?

[221]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le principe du travail en double plage horaire est entré en vigueur le 1er décembre 2020. Il ne s'agit pas d'une possibilité dont les impétrants peuvent faire usage, mais bien d'une obligation qui concerne uniquement les impétrants institutionnels, et seulement pour leurs chantiers les plus gênants.

L'entrée en vigueur de ce principe, dans le cadre de la période de pandémie du Covid-19 et des contraintes de cette dernière - indisponibilité des équipes auprès des impétrants, couvre-feu, etc. -, n'en a pas permis la mise en pratique concrète. Outre cet élément lié à la crise sanitaire, l'application de l'article 39 se heurte fréquemment aux décisions locales et aux réticences syndicales, ce qui représente un obstacle majeur.

Par ailleurs, lors de l'entrée en vigueur du principe de double plage horaire, la coordination des chantiers était encadrée légalement depuis plusieurs mois par les deux arrêtés de pouvoirs spéciaux (APS) successivement pris pour gérer la coordination des chantiers en voirie. Ce régime d'exception a permis d'autoriser plus de chantiers tout en diminuant considérablement, jusqu'à 30 %, le délai de délivrance des autorisations, et a fait l'objet d'une évaluation positive par l'ensemble des acteurs concernés au sein de la commission de coordination des chantiers.

À la suite de cette évaluation, une idée complémentaire a été avancée : remplacer - dans l'hypothèse où il doit s'appliquer - le principe de double plage horaire, soit l'obligation de travailler de 6h à 22h en continu imposée par l'article 39, par une obligation de principe de travailler pendant dix heures en continu entre 6h et 22h, la double plage horaire pouvant, en dérogation à ce principe, être imposée sous certaines conditions. Cette proposition d'horaire élargi nécessite une modification de l'arrêté d'exécution d'avril 2019 qui devrait être couplée, afin d'être intégrée dans une vision cohérente, avec la modification de l'ordonnance relative aux chantiers du 3 mai 2018 en cours de préparation, qui vise à insérer dans l'ordonnance le système de délivrance des autorisations mis en place par les APS.

[223]

Pour les questions relatives aux APS et à l'hypercoordination, une proposition de modification de l'ordonnance de 2018 est en préparation. Ce projet, s'il aboutit avant la fin du mois de juin, permettra de répondre positivement aux demandes du Conseil des gestionnaires de réseaux de Bruxelles et de quatre impétrants institutionnels concernant les procédures d'hypercoordination, et les procédures particulières de délivrance d'autorisations dans le cadre des pouvoirs spéciaux.

La position de la commission de coordination des chantiers est très clairement en faveur du maintien du régime de l'APS, ce qui implique de voter au parlement une modification de l'ordonnance de 2018. La commission a validé, le 25 février 2021, une proposition de modification de l'ordonnance qui est en cours de finalisation.

La mise en place de l'arrêté royal de pouvoirs spéciaux a été très bénéfique à la coordination des chantiers sur le territoire bruxellois, permettant d'autoriser plus de chantiers, plus rapidement. La procédure

exceptionnelle a permis de réduire d'environ 30 % la durée de traitement d'un dossier de demande d'autorisation. Cette amélioration manifeste est la conséquence d'une double centralisation : l'utilisation généralisée du système informatique Osiris pour gérer l'introduction, le traitement et le suivi des demandes d'autorisation d'exécution de chantier. Ensuite, la prise des décisions par une seule autorité, à savoir la commission de coordination des chantiers, plutôt que par les différents administrateurs de voirie.

L'application de l'APS n'a pas généré de problèmes, mais sa disparition et le retour à la procédure dite normale pourraient en causer. Cela donnera une impression d'abandonner un processus plébiscité par l'ensemble du secteur et de renoncer à la simplification que représente le fait de n'avoir, pour les voiries les plus importantes, qu'une seule autorité compétente.

C'est un débat que l'on doit aussi avoir avec les compétences communales, puisque c'est un sujet qui concerne tout le monde. Nous essayons, étape par étape, d'améliorer la gestion et la coordination des chantiers. Il y a un équilibre à trouver : les chantiers doivent pouvoir avancer, tout en faisant en sorte de ne pas bloquer tout Bruxelles. Nous souhaitons continuer à rendre nos procédures plus efficaces.

[225]

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Tous les chantiers ne nécessitent pas une double plage horaire. Il faut évaluer quels chantiers ont lieu et dans quelles zones, se concerter avec les professionnels du secteur, les riverains et les parties prenantes. Mes informations indiquent que la commune d'Uccle avait demandé la mise en application de la double plage horaire pour les travaux qui ont lieu à la chaussée d'Alsemberg. Le permis d'urbanisme a d'ailleurs été octroyé ce jour, si je ne m'abuse. Cette double plage horaire demandée par la commune d'Uccle a été refusée par Bruxelles Mobilité. Or, cela aurait permis d'accélérer les travaux et de réduire les nuisances, tant pour les riverains qu'au niveau de la mobilité et de l'accessibilité aux commerces situés dans la zone en question.

Dans les zones dites stratégiques, il faut travailler rapidement pour terminer au plus vite les chantiers. La chaussée d'Alsemberg en fait partie, mais il y a aussi les chantiers rue Wayez à Anderlecht, et le futur chantier à la Toison d'Or.

La concertation entre votre administration, Bruxelles Mobilité, les communes et les différents impétrants me paraît donc essentielle. On attend aussi les modifications de l'ordonnance dont vous avez parlé. Il s'agit donc d'une affaire à suivre, et nous reviendrons sur le sujet.

*- L'incident est clos.*

[105]

## **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,**

**betreffende "de 'coronafietspaden'".**

[107]

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Het is intussen een jaar geleden dat u, in het kader van de exitstrategie uit de eerste lockdown, aankondigde 40 km tijdelijke coronafietspaden te zullen aanleggen. Uit een telling van Bruzz eind april blijkt dat daar uiteindelijk een goede 34 km van is gerealiseerd, weliswaar niet op alle plaatsen waar u ze oorspronkelijk had gepland.

Het is natuurlijk de vraag of die fietspaden definitief blijven bestaan, en vooral of u de veiligheid van de fietsers zult laten primeren. Het overgrote deel van de coronafietspaden zijn immers gewoon wegmarkeringen, in een aantal gevallen zelfs op rijvakken die fietsers moeten delen met het bus en taxi's. Het komt er nu op aan die fietspaden definitief van de rijbaan te scheiden.

Uw kabinet liet aan Bruzz weten dat het de bedoeling is dat zeker driekwart van de fietspaden definitief wordt en dat u momenteel de vergunningsaanvragen voorbereidt. Als ik het goed begrijp, dan moeten alle vergunningen in het komende jaar worden aangevraagd, zodat de tijdelijk ingerichte coronafietspaden tijdens de vergunningsprocedure behouden blijven. Er is dus nog werk aan de winkel.

Kiest u bij de definitieve aanleg van de coronafietspaden telkens voor de meest veilige situatie, dus waar dat kan, voor afgescheiden fietspaden? Zo niet, voor welke fietspaden wel en welke niet en waarom? Welk budget is er beschikbaar voor de definitieve inrichting van de coronafietspaden? Wanneer denkt u de eerste vergunningen aan te vragen?

De aanvraag van een vergunning zou betekenen dat de fietspaden voorlopig blijven bestaan. Wat is de juridische grondslag van die bewering?

Eind vorig jaar lanceerde Brussel Mobiliteit een enquête over de coronafietspaden. Kunt u de resultaten van deze enquête toelichten? Zult u ze gebruiken om te beslissen welke fietspaden een definitief karakter krijgen, en of er afgescheiden fietspaden dan wel eenvoudige wegmarkeringen moeten komen?

[111]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- De coronaperiode ging gepaard met enorme voor- en nadelen. De zogenaamde coronafietspaden vormen een van de meest positieve en opmerkelijke oplossingen die het afgelopen jaar tot stand zijn gekomen. Ze zijn zeer zichtbaar in onze stad.

Mevrouw Van Achter kaart een interessante kwestie aan, die aansluit bij een eerdere bespreking over hoe de beste fietsinfrastructuur eruitziet. Ik ga ervan uit dat u telkens voor de veiligste optie kiest. Het is echter niet zo dat een gescheiden fietspad in alle situaties de beste keuze is. Mocht dat het geval zijn, dan telde het vademecum slechts een pagina.

Welke principes hanteert u voor de aanleg van fietspaden? Komen er nog extra kilometers aan fietspaden bij? Hoeveel kilometers coronafietspaden blijven ook na de crisis bestaan? Overlegt u met uw collega die bevoegd is voor stedenbouwkundige vergunningen? Volgens het regeerakkoord zouden de procedures sneller en lichter moeten. Is daarover al overlegd en zijn er concrete perspectieven in die zin?

[113]

**M. David Weytsman (MR).**- Je voudrais insister sur l'évaluation de cette politique que j'ai soutenue depuis le début - plutôt son principe que la méthode utilisée pour l'imposer, mais nous ne reviendrons pas ici sur ce débat.



En réponse à l'une de nos questions précédentes, vous indiquiez, Mme la ministre, que le coût total de l'aménagement des coronapistes était d'environ 1,6 million d'euros. Il reste à déterminer si ce budget conséquent a permis de dégager des solutions sur le long terme pour la mobilité de toutes et de tous à Bruxelles.

Pour rappel, 26.000 euros étaient prévus pour la réalisation de comptages temporaires, 29.000 euros étaient destinés à l'achat de données de temps de parcours - ces données sont d'ailleurs utilisées pour d'autres projets - et 26.000 euros étaient prévus pour la réalisation d'une enquête en ligne sur les aménagements de coronapistes.

L'évaluation de toutes les pistes avait commencé en 2020 sur la base d'un comptage, d'une analyse de temps de parcours et d'une enquête en ligne. Les données de cette étude étaient toujours en cours de traitement par le bureau d'études en février 2021.

De manière générale, quels sont les résultats de ce processus d'évaluation ? Les comptages et les analyses de temps de parcours permettent-ils d'obtenir une image réelle des conditions de circulation, quand on sait le taux élevé de télétravail aujourd'hui ? Je me permets de rappeler également ce que nous a indiqué le tribunal de première instance de Bruxelles dans le débat sur le bois de la Cambre.

Quels ont été les résultats de l'enquête en ligne ? Connaissez-vous les taux de cyclistes et automobilistes qui y ont répondu ? Quel était leur profil ? Quels ont été les résultats de cette enquête ?

Pour le surplus et à la suite de l'évaluation réalisée, quel a été le coût des aménagements temporaires ? Combien de kilomètres de coronapistes peuvent être pérennisés ? Combien doivent être adaptés afin d'être pérennisés ? Combien seront supprimés ? Et à combien se porte le coût total de la désinstallation des pistes supprimées ? Dans le cas de ces désinstallations, qui en a fait la demande ?

Enfin, en plus des méthodes déjà évoquées pour l'évaluation, avez-vous été en contact avec des associations de cyclistes ou d'automobilistes en dehors de la Commission régionale de la mobilité (CRM) ? De quelle manière ces associations ont-elles été intégrées à l'évaluation ?

[115]

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- De Open Vld juicht uiteraard de kans toe die aan de Brusselaars en de pendelaars wordt gegeven om zich binnen Brussel, maar ook van en naar Brussel te verplaatsen met de fiets.

Een deel van die fietspaden werd echter zeer snel uitgetekend en is in de huidige staat niet altijd even veilig. Er zijn bijvoorbeeld klachten van fietsers over de betonblokken die gebruikt werden om die fietspaden af te bakenen. De signalisatie en afbakening laten soms te wensen over. Zo werd op de de Broquevillelaan op de kruispunten een deel van het wegdek rood geschilderd om het fietspad aan te duiden maar zijn de aanduidingen voor de rest van het fietspad helaas beperkt tot enkele strepen.

Hoe zult u in deze fase een vorm van inspraak over deze fietspaden organiseren met de buurtbewoners en de gemeentebesturen?

Over de tellingen had ik ook vragen, maar de heer Weytsman is me voor geweest.

Ook over het aantal ongevallen had ik graag verduidelijking gekregen.

---

De nadruk moet liggen op de veiligheid en de belevingswaarde van het fietsen. Ook de verbindingen op interregionaal vlak zijn van tel.

[119]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Nous pouvons vous féliciter, ainsi que Bruxelles Mobilité, d'avoir réussi à produire ces pistes aussi rapidement en temps de crise. Cependant, de tels aménagements sont provisoires, et les concertations et études ont forcément été limitées, étant donné qu'il s'agissait de répondre à une situation d'urgence. Il n'empêche que ces pistes sont principalement situées sur le réseau vélo plus défini dans le plan Good Move et que nous avons tout intérêt à les pérenniser.

Quels sont les résultats des évaluations dont ces pistes ont fait l'objet ? Quelle stratégie est mise en œuvre pour les pérenniser, les adapter au mieux, corriger leurs défauts ? Dans leur forme actuelle, certaines sont seulement tracées, alors qu'à certains endroits, des pistes séparées seraient plus indiquées.

[121]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les coronapistes sont une mesure prise en urgence pour répondre à la demande de déplacement en ville, dans un contexte où les transports en commun connaissent des difficultés. Nous étions à 60 % de taux d'utilisation.

Nous ne pouvons pas non plus nous permettre d'augmenter le nombre de véhicules à destination de Bruxelles, notre objectif étant de diminuer les embouteillages dans la capitale.

Nous avons donc demandé aux citoyens de se déplacer un maximum à pied ou à vélo, afin de céder la place à celles et ceux qui n'avaient pas d'autre choix que de prendre les transports en commun.

Si le gouvernement formule une telle demande, il doit faciliter son application. Or nous savons que les citoyens ne roulent pas à vélo à Bruxelles principalement en raison du manque d'infrastructures et du sentiment d'insécurité. Nous voulions donner un signal à Bruxelles et rappeler l'urgence de créer plus d'espace pour les cyclistes. Plusieurs capitales européennes ont adopté la même démarche.

Et l'opération s'est avérée fructueuse : avant la crise sanitaire, la croissance du nombre de cyclistes à Bruxelles était de 10 à 15 % par an, tandis qu'en 2020, nous avons enregistré 60 % de cyclistes en plus. Si les coronapistes ne sont probablement pas l'unique facteur de ce bond, elles ont aidé à crédibiliser le vélo comme moyen de transport à Bruxelles.

[123]

*(verder in het Nederlands)*

Een heel belangrijke vraag is wat er na de coronacrisis met de fietspaden zal gebeuren die in alle urgentie zijn aangelegd. We hebben in dat opzicht geprobeerd om het maximum te doen wat zonder vergunning mogelijk is en getracht de fietspaden zo veilig mogelijk te maken. Ik ben het er niet mee eens dat het onveilige fietspaden zijn. Alle fietspaden werden immers streng beoordeeld door de dienst Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit. We hebben wel met de riemen moeten roeien die we hadden.

In de Wetstraat is er met betonblokken gewerkt om de fietsers fysiek af te schermen van het autoverkeer, wat absoluut nodig is op die plaats. Dat is natuurlijk geen ideale oplossing. We moeten de Wetstraat nadien uiteraard definitief heraanleggen en nog het liefst langs beide kanten van de straat een veilige

fietsinfrastructuur creëren. De huidige situatie is evenwel al een verbetering voor de fietsers en voetgangers. Vroeger moesten ze dezelfde ruimte delen, wat conflicten veroorzaakte. Door fietsers en voetgangers hun eigen ruimte te geven, hebben we de veiligheid verhoogd en is het aantal fietsers op die as sterk toegenomen.

We hebben dezelfde logica toegepast op de Lambermontlaan. Ook daar gaat het niet om een ideale aanleg en moet er nadien een definitieve heraanleg komen waarbij de zaken op een andere manier worden aangepakt, maar het tijdelijke fietspad is wel al een grote verbetering die fietsen op de Lambermontlaan een pak aangenamer en veiliger maakt.

De uitdaging bestaat erin die tijdelijke fietspaden definitief te maken. Op dit ogenblik zijn we volop bezig met het verwerken van de evaluatie en met het aanvragen van de nodige vergunningen. Een testfase mag in principe slechts twee jaar duren. We moeten dus op tijd de nodige vergunningsaanvragen indienen om de projecten te kunnen voortzetten. Dat is waar we nu mee bezig zijn.

De vergunningsaanvragen zullen natuurlijk project per project afhangen van de ingrepen die op de verschillende plekken nodig zijn. We zullen uiteraard ook alle geldende regels respecteren. De bedoeling is om daar in 2021 volop werk van te maken.

[125]

*(poursuivant en français)*

De nombreuses questions concernent l'enquête et l'évaluation. Il convient de ne pas se borner à compter les cyclistes, mais d'étudier également l'utilisation des pistes cyclables et la façon dont elles sont perçues, par les cyclistes mais aussi par les automobilistes et les piétons.

Il s'agit d'un questionnaire qualitatif devant fournir des éléments de réponse permettant une appréciation et une évaluation. Il est important, en outre, de mener des débats sur la mise en œuvre et l'adaptation des coronapistes.

Les résultats sont en train d'être finalisés. Je suis naturellement disposée à les communiquer à la commission dès qu'ils seront disponibles.

[127]

*(verder in het Nederlands)*

Soms is een vrijliggend fietspad de standaardkeuze voor de betrokken assen, soms wordt er naargelang de omstandigheden voor een andere inrichting gekozen. Daar wil ik zeker mee voortgaan.

In het Brussels Gewest bestaat al langer de afspraak om fietspaden de kleur oker te geven. Dat wil ik behouden, zodat het fietspad gemakkelijk te herkennen is en fietsers weten waar ze moeten rijden.

Mevrouw Van Achter, de vraag welke infrastructuur waar moet komen, vind ik zeker relevant. We moeten ons altijd afvragen hoe we de veiligste en de beste fietsinfrastructuur kunnen aanleggen. Brussel Mobiliteit werkt momenteel samen met een aantal partners, waaronder de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en andere overheidsdiensten zoals urban.brussels, aan een nieuwe gids daarover. Zoals u weet, probeer ik ook de Brusselaars daarbij te betrekken. Ik ben bereid om de ontwerpversies van de gids in de commissie voor te stellen en te bespreken. De gids zal immers de keuzes voor de komende jaren beïnvloeden.

Het is de bedoeling dat de huidige vademecums pariteitsnormen voorschrijven voor wanneer er eenmaal een keuze op het vlak van inrichting is gemaakt. In de inleiding van het vademecum dat vorig minister Smet in 2018 liet opstellen, zit een beslissingsschema vervat. Een aantal buitenlandse normen, die ik in Brussel wil toepassen, waren daarin echter nog niet opgenomen. In 2020 bleek dat het nodig was om in het kader van Good Move en stad 30 over duidelijke richtlijnen te beschikken, waarbij zowel mobiliteit als verkeersveiligheid vooropstaan.

De nieuwe richtlijnen zijn uiteraard bedoeld voor de nieuwe en definitieve aanleg of de heraanleg van straten, maar we zullen ze ook hanteren voor de coronafietspaden. Ze gaan verder dan wat in de vademecums uit 2018 is opgenomen. Daarin werd in bepaalde gevallen bij een maximumsnelheid van 50 km/u nog steeds voor gemengd verkeer gekozen, terwijl ik van mening ben dat dat niet de goede keuze is. De nieuwe gids zal bepalen dat er in die omstandigheden een duidelijk van het autoverkeer gescheiden fietspad komt. Uiteraard moet er altijd rekening worden gehouden met de plaatselijke situatie, de veiligheid, de topografie en de coördinatie van de werkzaamheden in de omgeving. De uiteindelijke keuze moet echter op de richtlijnen gebaseerd zijn.

Soms is het mogelijk om kleine aanpassingen te doen. Neem nu de fietspaden op de Kleine Ring. Dat zijn zeer goede fietspaden, waar op beperkte punten bestemmingsverkeer naar een garage of voor leveringen mogelijk is. Daar zijn uiteraard veel paaltjes nodig om alles in goede banen te leiden, maar op die manier blijven aanpassingen dus mogelijk.

[129]

*(poursuivant en français)*

De nombreuses questions portent sur le budget. Il s'agit effectivement d'un aspect important si nous voulons pérenniser les coronapistes et créer d'autres infrastructures cyclables.

Il y a un budget par projet, mais un budget est également prévu dans le plan de relance européen. Nous espérons que les propositions faites dans ce cadre pour le projet de réseau vélo plus de Bruxelles Mobilité et pour Beliris recevront une réponse positive.

Nous sommes très contents que le projet vélo plus soit une priorité dans l'avenant 14 de Beliris. Il y est prévu de consacrer 7 millions d'euros au réaménagement des pistes cyclables situées sur la partie nord du boulevard Lambermont, 16 millions d'euros pour le réaménagement du boulevard de la Toison d'Or, important tronçon manquant sur la Petite ceinture, 500.000 euros pour le réaménagement de l'avenue Jules Bordet, où se trouve aussi une coronapiste, ainsi que plus de 18 millions d'euros pour le réseau vélo plus aux abords des axes ferroviaires.

Ces budgets sont à ajouter aux investissements annuels de Bruxelles Mobilité. Le montant total dépend des projets de réaménagement. Par exemple, boulevard de la Toison d'Or, il s'agit d'un réaménagement de façade à façade qui ne concerne pas seulement le vélo. Il est donc difficile de découper le budget en dégageant les parties consacrées aux vélos, aux piétons, aux voitures ou aux commerçants. Quoi qu'il en soit, nous recherchons tous les moyens nécessaires d'augmenter la cyclabilité de notre Région.

[131]

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Volgens mij is in de regeling van de werkzaamheden opgenomen dat we de nieuwe gids in deze commissie zullen bespreken. Het oude 50 is het nieuwe 30. De plannen moeten dus worden herzien. Wat vroeger gemengd verkeer in zone 30 was, is nu het oude 50. We moeten

nadenken of we toch niet wat strenger moeten zijn en meer afgescheiden fietspaden in zone 30 moeten creëren, zeker omdat de snelheidsbeperking van 30 km/u niet altijd wordt nageleefd en er vaak nog gevaarlijke situaties zijn. De realiteit moet vooropstaan. We hopen dat de situatie zal verbeteren in de toekomst, maar vandaag zijn we nog niet zo ver.

Ik had ook graag een stand van zaken voor elk project ontvangen. Verkiest u dat ik een schriftelijke vraag indien of hebt u die informatie bij de hand en kunt u die aan het commissiesecretariaat bezorgen? U hebt informatie gegeven over de Lambermontlaan en de budgetten van Beliris en aangegeven dat er werk wordt gemaakt van de vergunningsaanvragen, maar er zijn wellicht nog andere delen die later aan de beurt komen. Ik had dus graag meer concrete informatie ontvangen.

[133]

**M. David Weytsman (MR).**- Je vous ai posé une série de questions sur l'évaluation. Vous n'y avez pas répondu, mais vous vous êtes engagée à le faire le plus rapidement possible. J'attendrai donc votre exposé.

[135]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Als het aantal fietsers in Brussel het voorbije jaar met 60% is toegenomen, kunnen we echt van een succes spreken. In naam van de Groen-fractie wil ik u en Brussel Mobiliteit feliciteren met dat huzarenstuk, dat ook in het buitenland niet onopgemerkt is voorbijgegaan.

Onderzoek heeft uitgewezen dat investeringen in fietspaden een achtvoudig maatschappelijk terugverdieneffect hebben. Ik moedig u dan ook aan om op de ingeslagen weg door te gaan.

Tot slot ben ik het eens met de suggestie van mevrouw Van Achter en andere collega's om een hoorzitting te organiseren over de nieuwe richtlijnen voor de aanleg van fietspaden.

[137]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je suis curieuse de connaître l'évaluation de ces pistes et, surtout, de voir comment elles seront pérennisées.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je n'ai pas répondu à la question de M. Weytsman sur l'évaluation, car je préfère d'abord que l'étude soit terminée. Sans entrer dans les détails, les cyclistes seraient plutôt enthousiastes à l'égard des nouvelles pistes cyclables. L'appréciation est plus mitigée parmi les autres usagers de la route. L'étude détaille des éléments plus ponctuels concernant certains carrefours et tronçons de l'aménagement. Je m'engage à vous communiquer l'évaluation dès qu'elle sera clôturée.

[141]

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter, het klopt dat we moeten bekijken hoe we met een zone 30 en een zone 50 omgaan. In de oude benadering van 2018 was een zone 30 een zone voor gemengd verkeer. Nu bekijken we niet alleen hoe snel auto's rijden, maar ook hoeveel het er zijn. Als het een erg drukke straat is, moet ook een zone 30 gescheiden fietsinfrastructuur krijgen.

In de oude benadering was een gescheiden fietspad zelfs bij 50 km/uur niet nodig, maar nu hebben we daar een andere kijk op. Het is dus een aanscherping van het principe, maar we moeten hoe dan ook telkens in overleg bepalen wat het beste is voor de verkeersveiligheid.

Over wat u verder nog wilt weten, stelt u het best een schriftelijke vraag.

- *Het incident is gesloten.*

[147]

## QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

**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 marathon de la vitesse du 21 avril 2021".**

[149]

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Le mercredi 21 avril, 400 agents des polices locales et fédérale ont été mobilisés durant 24 heures, à partir de 6 heures, à l'occasion du quatorzième speed marathon ou marathon de la vitesse.

Concrètement, les différentes zones de police et la police fédérale de la route effectuent donc à nouveau des contrôles de vitesse intensifs dans tout le pays, sur les autoroutes et voies régionales.

Cette opération de grande envergure s'inscrit dans le cadre d'une opération européenne beaucoup plus large.

Lors du dernier marathon de la vitesse en octobre 2020 qui avait permis le contrôle d'à peu près un million d'automobilistes, 35.443 amendes avaient été dressées pour excès de vitesse et 331 conducteurs s'étaient vu retirer leur permis de conduire, un résultat sans précédent.

Selon une étude de l'Institut Vias, chaque conducteur belge reçoit une amende pour excès de vitesse tous les deux ans : "Le conducteur belge continue à rouler trop vite, malgré les contrôles, les amendes infligées et, surtout, le danger que représente une vitesse excessive sur les routes".

Cette expérience indique clairement que l'annonce de contrôles de vitesse et le contrôle effectif ont un impact considérable sur les vitesses pratiquées sur nos routes. Dans tous les endroits mesurés, la vitesse moyenne lors du marathon de la vitesse est inférieure à celle enregistrée une semaine auparavant. Par conséquent, le marathon de contrôles de vitesse contribue activement à une amélioration de la sécurité routière.

À l'heure où les hôpitaux sont submergés à cause du Covid-19, il faut redoubler de vigilance et appeler à la prudence surtout lorsqu'un accident sur trois a lieu à cause d'un excès de vitesse.

Malgré l'effet de l'annonce de ce marathon sur la conduite des automobilistes, quel constat pouvons-nous tirer de cette quatorzième édition ?

Combien d'automobilistes ont-ils été contrôlés ?

---

Le nombre d'infractions sur nos routes régionales a-t-il augmenté ?

Que devient ce nombre sur les autoroutes ?

Où se situe-t-on dans le cadre de l'opération plus large au niveau européen ?

Qu'en est-il du respect des zones 30, 50 et 70 depuis la nouvelle réglementation bruxelloise ?

Concernant l'instauration de la zone 30 régionale, les campagnes d'information réalisées sont-elles jugées suffisantes ? D'autres sont-elles prévues ? Sous quelle forme ?

[151]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-.** Du 1er au 2 avril 2021, pour la quatorzième fois, la police fédérale et de nombreuses zones de police locales ont lancé la grande opération speed marathon. L'objectif est de lutter contre les excès de vitesse sur les routes un peu partout en Belgique.

À l'issue de cette action, la police fédérale de la route nous a fourni les informations suivantes.

Par rapport à la treizième édition du Speed Marathon qui s'est tenue en octobre 2020, nous constatons une légère augmentation du nombre de conducteurs en infraction à l'échelle du pays, puisqu'on passe de 3,7 % d'infractions en octobre 2020 à 3,81 % en avril 2021.

Le nombre de conducteurs contrôlés a été très légèrement inférieur lors de cette quatorzième édition, passant de 959.144 véhicules contrôlés en octobre 2020 à 945.192 en avril 2021. On constate donc qu'en dépit de l'annonce de cette action sur les réseaux sociaux, répercutée en masse dans les médias traditionnels (reportages télévisés, etc.), les conducteurs belges ont toujours tendance à ne pas lever le pied. Parmi le nombre total d'automobilistes contrôlés, 59.044 l'ont été sur les autoroutes par la police fédérale routière.

Au niveau européen, seize pays ont participé à cette action. Le taux d'infraction à l'échelle européenne est de 6,8 % pour cette édition. La police fédérale de la route ne disposant pas du classement des pays, il est impossible de situer la Belgique par rapport aux autres pays européens.

[153]

En ce qui concerne le nombre d'infractions sur les routes régionales et le respect des zones, la police fédérale ne dispose pas de données spécifiques sur les voiries régionales bruxelloises. Toutefois Bruxelles Mobilité constate une baisse constante de la vitesse moyenne et une baisse encore plus marquée depuis l'introduction de la ville 30.

Sur la base des contrôles de vitesse au moyen du lidar au cours des quatre premiers mois de l'année, nous constatons une baisse des vitesses moyennes pour les différents régimes de vitesse : nous remarquons une forte amélioration du respect des limitations de vitesse sur les axes où elles sont restées inchangées. Sur les axes où la limitation a été revue à la baisse, la diminution est la plus forte, bien que sur certains axes, elle ne soit pas suffisante, les nouvelles limitations de vitesse n'étant pas bien suivies.

Une vaste campagne d'information et de communication a été organisée autour de l'instauration de la ville 30 entre fin novembre 2020 et février 2021. Les canaux utilisés étaient nombreux, notamment les réseaux sociaux, l'affichage, les spots radio, un toutes-boîtes distribué dans tout Bruxelles, un site internet spécifique,

---

le portail d'information wiki30 destiné à tous les partenaires, etc. Le but était de réaliser une diffusion à grande échelle, au-delà de la Région de Bruxelles-Capitale, et il semble que nous y soyons parvenus. Il faut cependant maintenir une communication continue à ce sujet, tout en adaptant l'infrastructure, ainsi que les contrôles et sanctions.

[155]

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Il est dommage de ne pas pouvoir établir de comparatif avec le reste de l'Europe, cela aurait permis de mettre en lumière les efforts réalisés par Bruxelles.

Votre tâche est difficile, étant donné que vous devez trouver un équilibre entre l'information, la communication, la prévention, la sensibilisation, la répression et les sanctions.

Je vous encourage à poursuivre ces objectifs que vous atteignez petit à petit, pour le bien-être et la sécurité de tous les Bruxellois et Bruxelloises.

- *L'incident est clos.*

[159]

#### **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JAMAL IKAZBAN**

**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 condamnation de la STIB pour double discrimination".**

[161]

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Le 3 mai dernier, le tribunal du travail de Bruxelles a condamné la STIB pour une double discrimination à l'embauche fondée, de manière directe, sur les convictions religieuses et, de manière indirecte, sur le genre. Par ailleurs, la STIB est contrainte de mettre fin à sa politique de l'emploi discriminante, c'est-à-dire à sa politique de neutralité exclusive. Le tribunal estime que le règlement de la STIB, qui consiste à refuser tout signe religieux, pèse, en réalité, de manière disproportionnée sur les femmes.

On le comprend très vite, la plaignante est de conviction musulmane et porte le foulard. Pour sa recherche d'emploi, la jeune femme s'est inscrite auprès d'agences d'intérim et a postulé un emploi à la STIB en décembre 2015 et janvier 2016. Les agences de recrutement lui ont fait savoir que la STIB pratiquait une politique de neutralité, qui n'autorise aucun signe convictionnel, lui précisant qu'elle devrait donc enlever son foulard.

Lors de l'entretien d'embauche, la jeune femme a porté son foulard à la manière d'un léger turban. On lui a tout de même fait remarquer qu'elle devrait s'en défaire, peu importe la façon de le porter. Les agences de recrutement l'ont, à chaque fois, renvoyée au règlement de travail de l'entreprise bruxelloise. Elle n'obtiendra plus d'autre entretien à la suite de sa seconde candidature.



La STIB, qui se défend d'avoir écarté cette candidature en raison du choix de porter le voile, ne conteste toutefois pas sa politique de neutralité exclusive, qui interdit à tous les membres de son personnel le port de signes convictionnels, politiques, philosophiques ou religieux.

De son côté, après des tentatives de conciliation infructueuses, Unia a introduit une action en cessation en avril 2019 devant le tribunal du travail de Bruxelles. La plaignante et la Ligue des droits humains se sont jointes à cette procédure sous la forme d'une intervention volontaire. La Ligue des droits humains souhaitait également faire reconnaître la dimension de genre dans cette affaire.

[163]

En tant que plus gros employeur de la Région bruxelloise, la STIB ne donne pas l'exemple en pratiquant une politique de l'emploi visiblement genrée, relève le tribunal. Dans les faits, la parité n'est pas du tout respectée. En 2015, les femmes ne constituaient que 9 % du personnel de la STIB contre, aujourd'hui, 22 % dans les fonctions d'employés et 7,8 % dans les fonctions de conduite de véhicules.

Si la tendance générale reste la sous-représentation des femmes dans les conseils d'administration et comités de direction des entreprises privées (moins de 30 %), les entreprises publiques ne font pas beaucoup mieux, cela malgré l'ordonnance du 13 février 2014 visant à garantir, au sein des organes de gestion des personnes morales, une présence équilibrée de femmes et d'hommes parmi les membres nommés par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le conseil d'administration de la STIB compte sept femmes pour quinze hommes.

La jurisprudence d'Actiris en la matière a certainement joué un rôle dans l'arrêt rendu par le tribunal du travail le 3 mai. En 2015, une décision de ce dernier avait donné raison à trois travailleuses musulmanes. Le président du tribunal du travail avait ordonné à Actiris la cessation d'une partie de l'article 10 de son règlement, en contravention avec une ordonnance de 2008 visant à promouvoir la diversité et à lutter contre la discrimination dans la fonction publique régionale.

Actiris devait même supprimer le passage suivant : "Durant leurs prestations, les membres du personnel d'Actiris n'affichent leurs préférences religieuses, politiques ou philosophiques ni dans leur tenue vestimentaire ni dans leur comportement." C'était une première pour la justice belge, qui avait alors considéré que la loi contre les discriminations (liées à l'âge, au sexe et à la religion) était plus importante qu'un règlement de travail. Depuis lors, de nombreuses employées potentiellement concernées travaillent chez Actiris sans aucune plainte concernant la qualité du service rendu.

[165]

La STIB est condamnée pour double discrimination. Son règlement pèse de manière disproportionnée sur les femmes. Quelle politique privilégiez-vous pour garantir une véritable parité au sein de la STIB ?

Étant donné la jurisprudence d'Actiris et l'ordonnance de 2008 sur la diversité, la STIB va-t-elle interjeter appel ? Entre-temps, j'ai appris avec satisfaction qu'elle a décidé de ne pas le faire. J'ose espérer que vous ne vous opposerez pas à cette décision.

D'autres plaintes similaires ont-elles été introduites ? Le règlement interne de la STIB, qui prône la neutralité exclusive, sera-t-il modifié ?

En tant que ministre de tutelle, quelles initiatives avez-vous prises à la suite de cette décision pour garantir la fin des discriminations à l'égard des femmes, qui en sont les principales victimes ?

[169]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- De Groen-fractie vindt de kwaliteit van de dienstverlening belangrijker dan de kledij of eventuele levensbeschouwelijke tekenen die de betrokkene draagt. Het is goed dat er bij de MIVB op dat vlak meer openheid komt.

Gisteren raakte bekend dat de MIVB niet in beroep zal gaan tegen het vonnis, wat goed nieuws is. Het is echter nog belangrijker dat de maatschappij met alle betrokkenen in dialoog wil gaan om tot een inclusiever arbeidsreglement te komen. Dat moet het dragen van levensbeschouwelijke tekenen toelaten.

Kunt u bevestigen dat dat inderdaad is beslist?

Het is een goede zaak als de MIVB de diverse Brusselse samenleving weerspiegelt. Hopelijk helpt dit ook om meer vrouwen aan het werk te krijgen bij de MIVB. Het hoofddoekenverbod vormde voor sommigen immers een hindernis.

Wat zijn de volgende stappen in het overleg om hiervan een succes te maken?

De Groen-fractie was ontgoocheld over het feit dat er nogal wat lekken waren vanuit de overlegorganen van de MIVB. Een van de bestuurders zou zelfs foute informatie hebben verspreid.

[171]

Dat is jammer, want het gaat om een heel gevoelig onderwerp en een belangrijke discussie.

Het is goed dat de politiek en de directie een duidelijke richting aangeven, maar dit moet in dialoog gebeuren en er moet goed geluisterd worden naar de gevoeligheden en bezorgdheden van alle betrokkenen. Ik ben zeker dat de collega's er nog een aantal zullen verwoorden. Daar moet heel respectvol mee worden omgegaan. We moeten nagaan hoe we samen een zo goed mogelijk antwoord kunnen vinden en vooruit kunnen gaan. Het is belangrijk om een zo groot mogelijk draagvlak te creëren, wat ook de beslissing op het einde van de rit wordt.

Hoe zult u aan dat draagvlak en aan die dialoog werken?

[173]

**Mme Farida Tahar (Ecolo).**- Je me joins à la demande d'explications de M. Ikazban, qui a très bien résumé le contexte.

Le groupe Ecolo se réjouit de la décision de ne pas interjeter appel. Cette décision est sage et raisonnée et nous espérons qu'elle donnera lieu à des débats sereins et apaisés, car ce type de question déchaîne habituellement les passions, compte tenu de l'actualité récente.

Mme la ministre, vous avez la tutelle sur la STIB. Il importe aujourd'hui, au regard de cette décision, de connaître les effets qu'elle produira sur la politique de la STIB, jugée discriminatoire par le tribunal de première instance.

Concrètement, concernant la pratique sur le terrain, quelles mesures ou initiatives avez-vous prises ou allez-vous prendre pour aller dans le sens de la décision de justice qui condamne la STIB à revoir sa politique de neutralité exclusive et de discrimination ?

---

Dans sa question, M. Ikazban, a évoqué la possibilité de modifier le règlement de la STIB. Or, nous savons que ce règlement ne mentionne nulle part la pratique discriminatoire, contrairement à la charte, qui n'a pas de base légale. Un travail sera-t-il entrepris sur le règlement de la STIB, alors que ce dernier ne mentionne pas la discrimination en tant que telle ? Un travail sera-t-il plutôt effectué sur la charte de diversité que la STIB s'est engagée à mettre en œuvre en son sein ?

Nous pouvons également nous réjouir de cette décision, parce que la STIB est en voie de féminisation. À l'heure actuelle, un peu moins de 10 % du personnel est féminin. C'est très peu, mais les choses changent progressivement. Cette décision de justice donne un accès égal à toutes les femmes, quelles qu'elles soient, et ce chiffre de 10 % ne pourra dès lors qu'augmenter. Nous espérons pouvoir évoquer celui de 20 % l'an prochain.

Concrètement, quelles seront les conséquences de cette décision ?

Par ailleurs, l'éventuel dépôt ou renvoi devant le gouvernement est-il encore possible ? Avez-vous des précisions à nous fournir à ce sujet ?

[175]

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik vind het belangrijk dat een verbod op uiterlijke tekenen van politieke, filosofische of religieuze overtuiging op de werkvloer in een arbeidsreglement kan worden opgenomen en dat zoiets niet als een vorm van discriminatie wordt aanzien.

Vestimentaire eisen kunnen perfect legitiem aan werknemers worden opgelegd, onder meer met het oog op een neutraal imago. Ik ben niet de enige die dat zegt, want die stelling is al meermaals bevestigd door het Hof van Justitie van de Europese Unie, een van onze hoogste rechtscolleges.

In het geval van openbare instellingen zijn neutraliteit en onpartijdigheid volgens mij basisprincipes, zeker als er sprake is van contact met klanten. Achter de schermen is dat een andere zaak.

In dat licht vind ik de uitspraak van de arbeidsrechtbank onbegrijpelijk. Het is al even onbegrijpelijk dat de MIVB geen beroep tegen de uitspraak aantekent. De MIVB wordt voor discriminatie veroordeeld terwijl ze net een uitermate divers bedrijf is. Het is erg pijnlijk dat de maatschappij niet in beroep gaat omdat politici daar zo over beslissen. Dat is een smet op het blazoen van dit zeer diverse bedrijf.

Bovendien moet de MIVB een boete betalen van 50.000 euro. Ik vind dat onterecht.

[177]

Volgens mij is het de evidentie zelve om beroep aan te tekenen, zodat een hogere rechtbank zich over de zaak kan uitspreken. De hoogste rechtbanken houden er immers andere ideeën op na over dergelijke kwesties.

Ik hoop dan ook dat de regeringscommissaris het dossier aan de regering voorlegt en dat er alsnog beroep wordt aangetekend. Zo kan de MIVB verlost worden van de smet dat ze een discriminerend bedrijf is.

Nadien kan de regering nog altijd beslissen om haar beleid aan te passen. Dat is echter een ander debat. Het belangrijkste is op dit moment dat de MIVB is veroordeeld en in beroep moet gaan.

---

Mijn mening is duidelijk: wie contact heeft met klanten, moet zich neutraal opstellen. Ook dat is echter een andere discussie.

Wat is uw standpunt in dit dossier? Laat de regering alsnog toe dat de MIVB in beroep gaat?

[179]

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- De Open Vld-fractie is ervan overtuigd dat we voor de redelijke, pragmatische weg moeten kiezen. Dat doet echter niets af aan het belang van het beroep. Het advies is zeer duidelijk. Het zou bijgevolg van slecht bestuur getuigen als de MIVB niet in beroep zou gaan.

Daarnaast moet de maatschappij natuurlijk een nieuw arbeidsreglement opstellen en het interne probleem met seksisme aanpakken.

Wat worden de volgende stappen in dit dossier?

[181]

**Mme Alexia Bertrand (MR).**- Je ne rappellerai pas le contexte, mais j'aimerais souligner que ceci n'est pas un débat pour ou contre le foulard. C'est un débat sur la neutralité, celle de l'État, qui est un des piliers de l'État de droit, ainsi qu'une manière d'exprimer son respect à l'État. C'est la neutralité qui nous permet d'éviter toute forme de discrimination, de financer les cultes tout en restant impartial à l'égard de tous.

Le MR a un profond respect pour toutes les convictions philosophiques et religieuses, mais nous souhaitons préserver la neutralité de l'État, qui est un principe constitutionnel. D'ailleurs, elle y figure expressis verbis. La neutralité ne régit pas que les actes, mais aussi les apparences.

J'aimerais rappeler que la STIB est une entreprise exemplaire en matière de diversité, qu'elle fait des efforts considérables pour représenter de manière incroyable la population bruxelloise. Elle a d'ailleurs été récompensée, doublement, aux Belgian Federal Diversity Awards, dans la catégorie "Entreprise publique" pour son personnel qui reflète, au quotidien, l'image de Bruxelles.

Dans la foulée de ma collègue Carla Dejonghe, je voudrais dire que faire appel de ce jugement est une question de bonne gestion et de bonne gouvernance. Je m'étonne que ça ne soit pas une évidence, d'autant qu'il s'agit de la demande du directeur et de l'adjoint de la STIB, qui connaissent cette entreprise publique avec laquelle ils travaillent au quotidien depuis des décennies. Ils ont choisi cette politique de neutralité dans le règlement, tout en connaissant très bien la diversité de la STIB.

Je vais vous lire quelques extraits de l'avis juridique qui a été remis par un éminent juriste, M. Marc Uyttendaele, qui est tellement massacrant, dénué de nuance, tellement évident, que je me pose la question de la responsabilité du comité de gestion de ne pas interjeter appel.

[183]

Je cite : "L'ordonnance du 3 mai 2021, tant dans sa forme que dans son argumentation juridique, est une décision hautement critiquable, à laquelle il serait extrêmement dangereux d'acquiescer." Il parle de contradiction intrinsèque dans le jugement, dans l'ordonnance ; d'un manque de sérieux de l'argumentation ; d'une option jurisprudentielle militante, développée au prix d'arguments spécieux ; d'une analyse personnelle de faits par le président du tribunal du travail ; de violence et même de méchanceté dans les extraits cités, qui posent la question de l'impartialité du juge ; il évoque même une possibilité de droit à la récusation ; il parle

d'une attitude insultante à l'égard d'une des parties, d'un ton, d'une agressivité, d'un caractère polémique qui ne sont pas le fait d'un magistrat raisonnable et prudent.

Au vu de tout cela, vous ne faites pas appel. Je pense qu'il faut se poser des questions de responsabilité. Mme la ministre, est-ce que vous confirmez cette décision du comité de gestion ? Quelle est la position de votre gouvernement ? Quelle est votre position ? Quelle est celle que vous défendrez ? Quelle position va adopter le commissaire du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale auprès de la STIB ? Est-ce que vous avez pris connaissance de l'étude de 2015 du professeur de l'Université libre de Bruxelles Andrea Rea, au sujet de la diversité au sein de la STIB, qui invoquait précisément le fait que la mise en œuvre de pratiques ostensibles et publiques conduit à des formes de ségrégation dans les espaces mixtes ? Vous-même et la STIB avez-vous pris position par rapport à cette étude ?

[185]

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Cette question sensible nous ramène aux fondements de notre façon de servir le public. J'entends certains se féliciter de l'ordonnance rendue par le vice-président du tribunal du travail et présenter cette décision comme un précédent.

Je rappelle que les jurisprudences de la Cour européenne des droits de l'homme, de la Cour constitutionnelle et du Conseil d'État ne vont pas nécessairement dans le même sens. Au vu de notre pyramide judiciaire, cette décision mérite dès lors d'être relativisée et il me semble que les promoteurs de cette décision auraient tout intérêt à tenir une décision de principe en épuisant toutes les voies de recours, plutôt que de se contenter d'une décision d'une juridiction inférieure.

*(Inaudible)*

Des éléments comme l'agressivité inouïe vis-à-vis des conseils de la STIB méritent à eux seuls un traitement à un degré supérieur, car ils déforcent les conclusions qui y sont tenues.

Je suis également convaincu que cette question ne sera jamais vidée sans un traitement politique du dossier. Je rejoins les interrogations de mes collègues, et plus particulièrement s'agissant des initiatives du commissaire du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale auprès de la STIB. Quelle sera son attitude concernant la décision d'acquiescement ?

Pour conclure, voici la traduction d'un adage né dans le droit anglo-saxon qui devrait tous nous faire réfléchir : "L'impartialité ne doit pas seulement être réelle, elle doit également apparaître comme telle."

[187]

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je m'étonne que certains de mes collègues déclarent ne pas vouloir vider l'instance en cours, et faire appel d'un jugement qu'ils estiment en fait excellent et qui favorise le port de signes convictionnels sur le lieu de travail. Nous ne partageons pas cet avis et sommes partisans de l'interdiction de tout signe ostentatoire religieux parce que nous pensons, comme la STIB le pensait dès 1969, que le service public doit être exempt de tout prosélytisme et de toute revendication. Je ne comprends pas, à titre personnel, qu'on se sente tenu d'affirmer au travail le fait religieux qu'on vit intrinsèquement.

Si un chauffeur de la STIB portait demain la kippa ou si une personne voilée était chargée d'un service public, cela poserait un certain nombre de questions.

*(Inaudible)*

---

Au sujet du bois de la Cambre, vous vous souviendrez que j'avais soulevé la question d'un désistement de notre appel, le jugement que nous défendons n'étant pas...

*(Inaudible)*

Je m'étais fait tancer par plusieurs membres de la majorité, qui voulaient absolument faire appel. Je ne comprends pas pourquoi certains de ceux qui voulaient faire appel pour le bois de la Cambre estiment qu'il faut s'abstenir dans le présent dossier. C'est d'autant plus illogique que ce jugement est perfectible : il affirme notamment que celles et ceux qui portent le voile le font au même titre que ceux qui portent un bandana pour des raisons esthétiques ou de santé.

*(Inaudible)*

Le fait de retirer son voile au travail imposerait de ce fait d'explicitier formellement son appartenance religieuse. Ce raccourci est très étonnant de la part du juge de première instance. Je pense que ceux qui refusent d'aller en appel craignent d'y voir ce jugement réformé.

[191]

Je m'étonne que certains de mes collègues, et d'autres également, se soient saisis de ce dossier, qui devrait être essentiellement du ressort du management de la STIB, pour en faire un véritable étendard politique. C'est regrettable.

*(Inaudible)*

Perdre une chance en ne faisant pas appel est de nature à nuire aux liens fondamentaux entre les uns et les autres. Le contrat social entre les élus et les électeurs, entre les citoyens et nous, risque d'en prendre un coup, ce qui me rend assez sceptique.

Cela reporte évidemment la discussion vers d'autres cénacles. Ce n'est évidemment pas au sein de la STIB que cela se décidera et il y aura des jurisprudences différentes pour l'avenir.

Je vous demande en tout cas, Mme la ministre, d'être la plus légaliste possible et de couvrir l'appel au niveau du gouvernement, comme vous l'avez déjà fait ailleurs. Comptez-vous procéder de la sorte dans le cas qui nous occupe ?

[193]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le comité de gestion de la STIB a décidé, hier, de ne pas faire appel de l'ordonnance du tribunal du travail du 3 mai 2021 condamnant l'entreprise de transport public pour discrimination religieuse et sexiste. La question a été longuement débattue au sein du conseil de gestion, le jugement étant difficile à accepter vu les termes dans lesquels il était rédigé. Toutefois, pour confirmer le rôle de pionnière de la diversité de la STIB et montrer que chacune et chacun y est le bienvenu, le conseil de gestion a décidé de ne pas interjeter appel de cette condamnation, afin de lever une barrière pour les femmes dans le monde du travail.

Le comité de gestion a donc demandé à la STIB de se lancer dans un processus participatif de révision de sa politique de neutralité. La volonté est de promouvoir une neutralité plus ouverte, sur des bases solides, dans une démarche participative indispensable pour garantir l'adhésion au sein de l'entreprise. À terme, l'objectif

---

est d'y permettre le port de certains signes convictionnels, tout en veillant à ce que le service rendu au citoyen reste neutre et que la liberté d'opinion de toutes et tous soit garantie sur le lieu de travail. Le comité de gestion a néanmoins précisé que les règles actuelles et leur interprétation restaient d'application jusqu'à la fin de ce processus.

[195]

*(verder in het Nederlands)*

Dat is het kader waarbinnen het beheerscomité gisteren een beslissing nam. Het uitgangspunt is dat aan de MIVB wordt gevraagd om in overleg te gaan met zijn personeel en daar de nodige tijd voor uit te trekken.

Een van de twee regeringscommissarissen maakte inderdaad voorbehoud, omdat hij volgens artikel 12 van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest vier dagen de tijd heeft om de beslissing voor te leggen aan de regering. Het is nog niet duidelijk of hij dat zal doen.

Daarnaast heeft de MIVB vanaf het moment dat het arrest werd betekend dertig dagen de tijd om in beroep te gaan tegen de uitspraak van de arbeidsrechtbank. Die periode begon te lopen op 25 mei 2021.

Ik kreeg heel wat vragen over het standpunt dat de regering zal innemen. Daar wil ik uiteraard niet op vooruitlopen.

[197]

*(poursuivant en français)*

Ma réponse était beaucoup plus courte que certaines interventions, mais elle contenait de nombreux éléments de contexte.

[201]

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Nous parlons beaucoup dans ce genre de dossiers et nous n'agissons pas assez. Vous avez confirmé que la STIB avait pris une décision. Il faut désormais la respecter. J'entends que vous n'avez pas à vous immiscer dans cette décision.

Je suis satisfait d'apprendre que la STIB s'est engagée dans un processus participatif afin de garantir un accès à toutes et tous. Nous pouvons épiloguer juridiquement à l'infini, mais nous devons garder à l'esprit qu'il y a, derrière cette question, des femmes discriminées qui souffrent. Quand les femmes ont la possibilité de travailler sans être discriminées, elles peuvent accomplir un excellent travail. C'est le cas chez Actiris, chez De Lijn, à la SNCB et dans de nombreux ministères.

Nous devons nous concentrer sur cette discrimination, qui existe et que les démocrates que nous prétendons être devraient tâcher d'éliminer.

[203]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Uw antwoord was kort en bondig, maar heel duidelijk. Het belangrijkste voor mij is dat er binnen de instanties van de MIVB een dialoog is aangevat om het reglement inclusiever te maken, zodat de werknemers nog beter de Brusselse bevolking weerspiegelen.

Zoals mevrouw Bertrand heeft opgemerkt, is de MIVB al lang een voortrekker op het vlak van diversiteit. De Groen-fractie vindt het positief dat de MIVB die voorttrekkersrol verder blijft uitbouwen. Dat is een goede keuze.

Voor mij is de reglementswijziging waaraan in dialoog wordt gewerkt het belangrijkste, maar ik begrijp ook de keuze van het beheerscomité om niet in beroep tegen het vonnis te gaan, ook al kunnen er ongetwijfeld juridische argumenten worden aangevoerd. In plaats daarvan wil de MIVB vooruitkijken, haar voorttrekkersrol op het vlak van diversiteit nog verder ontwikkelen en haar reglement aanpassen. Dat is een goede zaak.

Ik begrijp ook dat de minister terughoudend is om zich meer in detail uit te spreken, aangezien het om een beslissing van het beheerscomité gaat. Het is passend om de verantwoordelijkheid daar te laten.

Ik kijk uit naar het vervolg en hoop dat alles in goed overleg en dialoog zal gebeuren.

[205]

**Mme Farida Tahar (Ecolo).**- Je salue le processus participatif et inclusif dans lequel la STIB s'est engagée à mener sa réflexion. N'oublions pas que derrière ce bout de tissu, il y a des femmes émancipées qui souhaitent simplement s'inscrire dans une intégration socio-économique et participer à l'essor de notre belle Région.

Rappelons également que le principe de neutralité et d'impartialité n'est pas le monopole de certains groupes politiques. Le groupe Ecolo y est aussi très sensible et n'y voit aucune incompatibilité. Nous misons sur la diversité et l'inclusion pour garantir des services impartiaux et neutres à la population.

J'appelle tous nos collègues à mener un débat serein et à déconstruire les préjugés qui entourent ce morceau de tissu.

[207]

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Ik ben heel teleurgesteld dat u als bevoegde minister het beroep dat de MIVB-directie wilde aantekenen, niet steunt. De MIVB is een heel divers bedrijf, maar het draagt nu volkomen onterecht de smet van een veroordeling voor discriminatie.

In beroep gaan was de enige optie om van die smet te worden verlost. Ik begrijp dat de directie voor een beroepsprocedure gewonnen was en betreurt dat u die niet steunt. De Groen-, Ecolo-, PS- en one.brussels-Vooruit-leden van het beheerscomité hebben hun visie doorgedrukt.

Ik hoop dat de regeringscommissaris het dossier aan de regering doorspeelt en dat die alsnog een andere beslissing neemt.

[209]

**Mme Alexia Bertrand (MR).**- Accepter qu'un jugement dont l'argumentation manque de sérieux condamne la STIB, entreprise emblématique en matière de diversité à Bruxelles, et la faire passer pour une entreprise qui serait contre la diversité et qui discrimine, c'est absolument terrible !

Politisier un débat alors que le management de la STIB souhaitait interjeter appel est absurde. En tout cas, le MR condamne la décision incompréhensible de ne pas interjeter appel. La neutralité est le fondement de



notre socle commun. Vous avez parlé de neutralité "plus ouverte". Cela n'existe pas, la neutralité est immuable. On peut faire croire que l'impartialité et la liberté deviennent autre chose, on peut faire croire que des cercles peuvent devenir des carrés, mais c'est faux.

Il n'y a pas de neutralité plus ouverte qu'une autre. C'est un principe constitutionnel, et il est clair que toute personne qui participe à l'exercice de l'administration doit refléter cette neutralité dans son attitude, son comportement et son apparence, puisque c'est la condition d'un vivre ensemble apaisé où chacun se sente respecté dans sa différence, sa conviction, sa culture ou sa religion, pour lesquelles le MR a le plus profond respect.

Nous demandons simplement que, dans certains espaces extrêmement limités, à savoir la fonction, les administrations et les entreprises publiques, le voile soit interdit. Nous ne parlons pas d'interdiction du voile ailleurs, mais uniquement dans ces espaces limités. La Belgique est un espace de liberté, dans l'ensemble, et nous souhaitons que la neutralité soit respectée dans ces espaces limités.

[211]

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Il y a trois jours, François Gemenne était invité avec Alain Gerlache sur la chaîne La Première de la RTBF. Il évoquait la situation hypothétique où le journal télévisé de la RTBF serait présenté par une jeune femme voilée et demandait si nous considérerions alors que l'information diffusée ne serait pas neutre, ou au contraire que cela ne ferait aucune différence.

Nous nous situons au carrefour de deux conceptions de la société : une conception plutôt anglo-saxonne et la laïcité politique de l'État, qui ne s'oppose pas aux religions mais défend la primauté de l'État et le renvoi de la religion à la sphère privée. Dans cette conception, celles et ceux qui veulent afficher leurs convictions doivent le faire dans la sphère privée et non dans la sphère publique, où ils représentent l'État dans son action.

Que ce soit pour les fonctions d'autorité ou non, quelles qu'elles soient...

*(Inaudible)*

La ministre et le gouvernement soutiendront-ils l'appel ? Quelle est la position de la ministre ?

[215]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans cette histoire, il est important de respecter les niveaux de pouvoir plutôt que les opinions des ministres. Comme je vous l'ai expliqué dans ma réponse, un des deux commissaires du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale auprès de la STIB s'est par ailleurs réservé le droit de renvoyer la décision au gouvernement, comme le lui permet l'article 12 de l'ordonnance du 22 novembre 1990. Ce n'est pas mon choix, donc je ne peux pas vous donner plus de détails à ce sujet. Mais je respecterai les décisions de chaque organisation et de chaque responsable.

[219]

**Mme Alexia Bertrand (MR).**- Mme la ministre, vous ne répondez pas à la question. Ce débat nécessite d'avoir le courage de ses opinions. Quelle position défendez-vous donc ?

**M. Arnaud Verstraete (Groen).**- Le règlement est clair. L'opinion des ministres n'est pas requise.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- On m'a demandé quelles décisions le commissaire du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale auprès de la STIB allait prendre. J'ai bel et bien répondu à la question. Il faut respecter les décisions prises par les organes. Mon rôle est de faire en sorte qu'elles soient appliquées.

**Mme Alexia Bertrand (MR).**- Je vous ai demandé ce que vous alliez défendre en gouvernement.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- La ministre a répondu et je la remercie.

**M. Arnaud Verstraete (Groen).**- Le règlement est explicite : on ne peut interroger les membres du gouvernement sur leurs opinions et leurs intentions. Il faut le respecter, même si je comprends l'envie de certains de connaître l'opinion de Mme la ministre.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Alors les questions déposées par les députés au sujet des intentions de Mme la ministre ne respectaient pas le règlement. Il vous était demandé ce que vous comptiez faire concernant le jugement.

C'est à la STIB, une entreprise parastatale qui a une autonomie de gestion, d'appliquer ou pas le jugement.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Je suis le principal interpellateur et j'estime avoir reçu réponse à mes questions.

**Mme la présidente.**- Je crois que chacun a pu maintenant poser les questions qu'il voulait.

- *L'incident est clos.*

[239]

#### DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME MARIE NAGY

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la qualité de l'air dans les réseaux de transport souterrains en Région bruxelloise".**

#### DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. JULIEN UYTTENDAELE,

**concernant "l'équipement visant à améliorer la qualité de l'air dans le réseau souterrain de la STIB".**

[243]

*(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

[247]

**Mme Marie Nagy (DéFI).**- La qualité de l'air est un enjeu climatique et de santé essentiel, car les particules fines présentes dans l'air seraient à l'origine de pas moins de sept millions de décès par an à travers le monde, dont celui de 9.000 Belges, selon les chiffres de l'Organisation mondiale de la santé.

Pour améliorer la qualité de l'air, le gouvernement bruxellois a pris plusieurs engagements, notamment en matière de mobilité, domaine constitue l'un des leviers d'action les plus efficaces en la matière. Le gouvernement s'est donc engagé à "mener une politique de mobilité durable, à la hauteur des enjeux en matière de qualité de l'air, de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, de gaz à effet de serre, au vu des objectifs 2030 et 2050 et d'amélioration de la qualité de vie des Bruxellois".

En Région bruxelloise, alors que des outils existent pour mesurer la qualité de l'air à l'extérieur, aucune mesure n'a été mise en place pour mesurer la qualité de l'air intérieur des lieux fort fréquentés. Pourtant, il apparaît que, dans certains endroits, l'air intérieur serait bien plus nocif que l'air extérieur. C'est d'ailleurs le cas dans les rames, stations et bouches de métro et de train, car le frottement du métro et du train sur les rails libérerait une quantité astronomique de particules fines. Le métal rend l'air intérieur jusqu'à dix fois plus concentré en particules fines et ultrafines que l'air extérieur.

À Paris, ce problème est pris très au sérieux. La ville a prévu des actions pour améliorer la qualité de l'air intérieur, telles que l'amélioration des technologies d'aération, de freinage et de systèmes capables de capter les particules fines. Les usagers du métro parisien jouissent également d'une transparence totale sur la question de la qualité de l'air dans les bouches de métro, car les données qui y sont récoltées quotidiennement sont publiées sur le site de la société de transport en commun et peuvent être consultées par tous. Voilà ce que j'attends de la part de la STIB.

[249]

En Région bruxelloise, alors que les encouragements à la multimodalité se multiplient, nous déplorons un sérieux manque de prise en considération de ce problème. Effectivement, lorsque je vous avais interpellée à ce sujet, vous m'aviez expliqué qu'en matière de qualité de l'air, les normes européennes contraignaient les États membres à mesurer l'air ambiant extérieur, mais qu'aucune obligation à mesurer l'air intérieur n'existait.

Rappelons malgré tout que le Parlement bruxellois a reconnu l'existence du principe de précaution. Sur cette question, le principe doit également valoir et notre gouvernement doit agir afin de préserver la sécurité sanitaire des Bruxelloises et Bruxellois, chère à mon groupe.

Face à l'inquiétude grandissante quant aux incidences des poussières, des particules fines et ultrafines sur la santé des navetteurs et des usagers de la STIB, vous avez tenté de nous rassurer en invoquant le fait que les gens passent très peu de temps dans le métro et n'y exercent pas d'activité physique intense. Ce genre de réponse n'est pas totalement en accord avec la déclaration de la majorité sur la santé des Bruxellois. Le seul élément rassurant dans votre discours concerne la technologie de freinage électrodynamique, qui semblerait limiter quelque peu la création de particules fines et ultrafines métalliques.

[253]

Au vu de votre discours et de celui de votre collègue Alain Maron, nous comprenons que la responsabilité de cette question reviendrait à la STIB.

Avez-vous eu des discussions avec M. Maron concernant la qualité de l'air dans les réseaux de transport souterrains ?

Avez-vous pris contact avec la Ville de Paris afin de vous inspirer des actions qui y sont menées ?

Avez-vous discuté avec les administrateurs de la STIB de la nécessité de réaliser un état des lieux de la qualité de l'air au sein des stations, rames et bouches de métro ? Dans l'affirmative, qu'en ressort-il ?

---

Dans le cas où la STIB refuserait de mesurer systématiquement la qualité de l'air de son réseau souterrain, de quels leviers d'action disposez-vous pour l'y contraindre ?

Avez-vous pu discuter avec votre homologue fédéral ou avec les administrateurs de la SNCB de la question des gares situées en Région bruxelloise ?

Des systèmes de captation des particules fines métalliques pour les réseaux souterrains de transport en commun sont-ils à l'étude ?

Dans l'attente de mesures plus poussées, quelles mesures sont-elles prévues pour prévenir les risques d'inhalation de ces particules fines chez les travailleurs de la STIB ?

[255]

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Force est de constater que, concernant la qualité de l'air dans le réseau souterrain de la STIB, les questions se succèdent mais les réponses restent identiques. À ce jour, aucune étude spécifique sur les teneurs en particules fines PM10 et PM2.5 n'a été réalisée dans les métros bruxellois.

De plus, lorsque les autres réseaux sont évoqués, les différences de structure et d'équipement sont invoquées. La qualité de l'air du métro de Paris et de celui de Bruxelles sont difficilement comparables, l'infrastructure et la configuration des stations sont différentes, de même que le matériel roulant utilisé ainsi que le système de freinage.

En 2011, des contacts auraient eu lieu à ce sujet entre la STIB et Bruxelles Environnement, mais le ministre Maron nous a appris, en 2019, que la STIB n'avait finalement pas souhaité réaliser d'étude. Vous avez également rappelé que la STIB pourrait - à son initiative - réaliser une étude de qualité de l'air afin d'analyser la problématique des particules fines. En outre, des 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. Toutefois, lors de votre réponse, vous avez précisé que la STIB n'avait pas encore entamé l'étude à ce sujet.

Combien de réunions ont effectivement été organisées et à quelles dates ? Quelles en ont été les conclusions ? Quel était l'objectif de ces réunions, à part la définition d'un protocole ? À l'issue de ces réunions, quelle était la suite à donner sur la base du protocole établi ?

L'étude sur la qualité de l'air dans les stations de métro est-elle toujours prévue ? Quels sont les arguments avancés par la STIB pour ne pas réaliser cette étude ? Une étude préalable sur les outils et systèmes existants a-t-elle été réalisée ou envisagée par Bruxelles Mobilité, indépendamment de la STIB ?

En quoi le concours de la STIB est-il indispensable ? Les infrastructures ne sont-elles pas la propriété de la Région ? Notons qu'en Île-de-France, Airparif va effectuer une mission d'expertise à la suite d'une plainte déposée le 23 mars contre la Régie autonome des transports parisiens pour dénoncer les niveaux de pollution dans le métro parisien et un manque d'informations fiables par l'association de défense de l'environnement Respire.

Ne vaut-il pas mieux prévenir que guérir ? J'ai des inquiétudes vis-à-vis des usagers de la STIB, mais je pense aussi à toutes les personnes qui travaillent sur le réseau de la STIB, et aux commerçants qui se trouvent dans les stations et qui risquent de respirer des particules fines à longueur de journée. C'est un sujet préoccupant.

[257]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- À plusieurs reprises, nous avons interpellé conjointement vos prédécesseurs sur les mesures à effectuer dans les stations, sur les technologies disponibles pour limiter les nuisances ou encore l'information à donner aux voyageurs.

En 2010, Test Achats dénonçait déjà des taux de pollution particulièrement élevés. Récemment, le directeur des systèmes de transport de la STIB semblait pourtant assez satisfait des dernières mesures effectuées à De Brouckère. Je le cite : "[...] une station ancienne et fort fréquentée. Nous sommes, au niveau des quais, à 10 microgrammes pour les poussières et 3 microgrammes pour le noir de carbone, les seuils étant respectivement de 3 et 3,5 milligrammes."

Nous serions donc très loin des seuils recommandés, même pour l'usure des rails. Nous sommes à moins de 0,1 mm/10.000 km, ce qui serait très peu par rapport à d'autres réseaux. Dès lors, pourquoi ne pas mieux communiquer auprès des citoyens et des usagers ?

Certes, comparaison n'est pas raison. À Paris, le réseau étant de plus grande profondeur, d'autres contraintes entrent en jeu.

Pourquoi la STIB ne souhaite-t-elle pas réaliser un captage continu en installant des capteurs, à l'instar de ce qui se fait à Paris ?

De quelle manière transmet-elle ses données ? À quelle fréquence et avec quelle précision de mesure ?

Bruxelles Environnement a-t-elle le droit d'installer des capteurs à l'intérieur des stations de la STIB ? Si oui, pourquoi ne le fait-elle pas ?

Pourquoi la STIB ne communique-t-elle pas ces données aux voyageurs ?

Elle utilise les métros et le peu de profondeur du réseau pour rejeter l'air souterrain. Or il existe des systèmes de ventilation intelligents qui permettent de réduire davantage encore les pollutions générées.

Nous pouvons nous interroger sur le futur du métro, vu que les stations seront construites beaucoup plus en profondeur. En principe, un nouveau système de ventilation devra voir le jour. J'imagine qu'une analyse comparative a été réalisée. Quel en est le résultat ?

[259]

Hormis leur intérêt évident sur le plan de la sécurité, il semblerait que les portiques en plexiglas en bordure de quai protègent beaucoup plus les voyageurs.

En outre, la maintenance de nuit a aussi une influence sur la pollution constatée. La STIB est-elle sensible aux heures où les opérations d'entretien et de rénovation sont réalisées ? Je l'espère.

[261]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je soutiens tout à fait ces demandes et m'associe à la préoccupation concernant la qualité de l'air dans les transports en commun, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour les travailleurs qui y sont présents toute la journée.

[263]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Bruxelles Mobilité et la STIB entretiennent naturellement des contacts réguliers, tant au sujet de projets de développement des infrastructures que de la planification du renouvellement des équipements dans les infrastructures existantes.

De même, la STIB entretient des contacts réguliers avec l'ensemble des administrations bruxelloises, son périmètre d'action étant en interface avec de nombreux domaines de responsabilité des administrations de la Région de Bruxelles-Capitale.

La qualité de l'air fait évidemment partie des aspects régulièrement examinés, et principalement la réduction progressive des émissions locales de CO2 et de polluants issus de la combustion du diesel. Ces aspects sont en lien avec la transition énergétique en cours du mode bus, qui se sont traduits en 2018 par l'élimination des motorisations de norme Euro 2, par le remplacement en 2019 et 2020 des moteurs Euro 5 par des moteurs Euro 6 dans la flotte la plus importante en nombre de bus de la STIB, par le remplacement en cours des flottes à motorisation Euro 4 par des bus à propulsion hybrides électriques, ou encore par la préparation de la généralisation de la traction électrique pour le mode bus.

En ce qui concerne la qualité de l'air du réseau souterrain, au-delà des éventuelles questions sur l'opportunité d'une modification du protocole appliqué par la STIB, à savoir les seuils de l'arrêté royal de 2011, modifié pour la dernière fois en 2014, relatif à la protection du personnel contre les polluants dans l'air, rappelons que notre métro - dont la traction est entièrement électrique - ne produit pas de polluants issus de la combustion du carburant dans un moteur thermique.

En outre, la propulsion sur rail, la proximité de la surface et le freinage électrique rendent le métro de Bruxelles beaucoup plus performant que d'autres réseaux en matière de qualité de l'air.

[265]

En ce qui concerne les études sur la qualité de l'air, la STIB réalise effectivement de telles mesures, basées sur le référentiel de l'arrêté royal de 2011, modifié pour la dernière fois en 2014. Elle a recours à ce référentiel, établi pour la protection du personnel, sachant que les conducteurs et le personnel de station sont potentiellement les plus exposés puisqu'ils passent davantage de temps en station que les voyageurs. Même si ces derniers sont importants, il y a lieu en priorité d'examiner l'incidence sur les personnes qui passent le plus de temps dans les lieux.

Ces mesures concernent l'analyse de toutes les poussières. Le noir de carbone fait également l'objet d'une analyse spécifique, dont les résultats sont évidemment particulièrement bas, puisque le métro ne fonctionne pas avec des moteurs thermiques mais avec des moteurs et du chauffage électriques.

En ce qui concerne les systèmes de filtration, il est extrêmement compliqué de filtrer l'air pollué par des particules fines. La filtration n'est donc pas, en soi, une solution réaliste pour éviter la pollution de l'air, que ce soit en surface ou dans le réseau du métro. Rappelons que ce réseau est directement connecté 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. Seule la moitié du réseau est en effet souterrain, et il n'y a pas de barrières entre les sections souterraines et les sections en surface du métro.

La STIB est toutefois particulièrement attentive à la réduction de la production des poussières à la source, et elle y travaille en permanence. Au-delà des avantages évidents que présente l'absence de moteur à combustion ou de chauffage à carburant fossile dans les rames, le métro bruxellois est donc avantagé par

rapport à d'autres métros. Ses véhicules ne roulant pas sur des pneus, il n'y a pas d'usure de pneus sur une bande de roulement comme c'est le cas des voitures sur la route. En outre, le freinage est électrique, ce qui évite la production de poussières par abrasion des semelles à pleine vitesse sur les disques de freins. Ce sont là deux avantages du métro bruxellois depuis son ouverture, par rapport à des réseaux plus anciens.

Par ailleurs, la STIB met tout en œuvre pour réduire l'usure des roues et des rails, en s'assurant que le contact entre le rail et la roue se limite à un point unique, ce qui évite la production de limaille de fer par frottement entre les points de contact parasites des roues et des rails.

Les résultats obtenus par la STIB au niveau de l'usure rail-roue sont particulièrement bas et servent de base de référence à ses travaux d'amélioration du réseau.

[267]

S'agissant de la propriété régionale des infrastructures, la Région a la capacité de prendre ses propres décisions. Toutefois, étant donné que, contrairement aux usagers qui font un passage rapide dans nos infrastructures, les agents de la STIB y font des séjours prolongés, la politique de prévention et la protection du travail - via le code du bien-être - seront déterminantes pour établir les besoins en matière de ventilation et de confort.

À ce titre, c'est bien la STIB, en tant qu'employeur, qui est chargée d'effectuer les mesures de qualité de l'air et, le cas échéant, de responsabiliser la Région quant à la gestion de la qualité de l'air dans les infrastructures dont elle est propriétaire.

[269]

**Mme Marie Nagy (DéFI).**- La santé et la transparence sont primordiales. L'information au sujet de la qualité mesurable de l'air et la protection de la santé des travailleurs me semblent être des principes écologiques de base. Je souhaiterais donc que nous puissions bénéficier de ce droit à l'information, qui me semble essentiel et qui fait partie de l'ADN du gouvernement. Ainsi, je vous invite, Mme la ministre, à publier - station par station - les mesures de qualité de l'air et à communiquer l'information à l'ensemble des usagers et des personnes intéressées, soit via la STIB, soit via Bruxelles Environnement. Je martèlerai cette demande jusqu'à obtenir gain de cause, car elle va totalement dans le sens de la déclaration de majorité.

Par ailleurs, vous ne mentionnez rien au sujet de vos contacts avec la SNCB. Or des questions se posent concernant la qualité de l'air en souterrain, par exemple à la station Gare centrale. Votre collègue Alain Maron me renvoie à vous, mais vous ne me répondez pas à ce sujet. Je vous saurais donc gré de communiquer ensemble à cet égard afin de nous revenir avec des informations concrètes.

[271]

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je partage les propos de ma collègue, surtout en ce qui concerne la communication entre la ministre Van den Brandt et le ministre Maron. Il est nécessaire de réaliser une évaluation afin de faire le point. La qualité de l'air à l'extérieur est importante, mais la qualité de l'air intérieur l'est tout autant. Qu'elles soient réalisées par la STIB, la Région ou le comité pour la prévention et la protection au travail, ces études sont vitales. Je les soutiendrai également coûte que coûte.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je soutiens l'idée du développement de la recherche de systèmes de captation de particules ultrafines à la source. Vous avez indiqué, Mme la ministre, que la STIB y travaillait. C'est effectivement probablement la meilleure des solutions pour pallier ce problème. Cependant, étant

---

donné que l'on projette de construire des stations de métro en profondeur, une étude doit tout de même être réalisée par la STIB sur cette problématique, la ventilation qui existe actuellement étant moins profonde.

Enfin, j'appuie entièrement la demande de Mme Nagy concernant l'information à l'égard des travailleurs, mais aussi des voyageurs. Je vous rappelle qu'il existe en Suisse un système très au point de contrôle de la qualité de l'air en continu. C'est un modèle à suivre. On pourrait dès lors bénéficier en temps réel de ce type d'information, qui est la plupart du temps plutôt rassurant.

[275]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Il n'y a effectivement pas de combustion dans le métro. En revanche, une partie des prises d'air alimentant les stations souterraines se trouvent au niveau du sol, en voirie ou à côté des voiries. Ce n'est donc pas l'air le plus pur que l'on puisse capter. Il y a dès lors un travail d'inventaire à faire à ce sujet. Peut-être des travaux peu importants suffiraient-ils à améliorer la qualité de l'air injecté dans les stations.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'ai bien noté votre demande de recevoir plus de détails, avec l'aide de la STIB et de M. Maron.

**Mme Marie Nagy (DéFI).**- Et peut-être aussi de la SNCB.

- *Les incidents sont clos.*