



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

**RÉUNION DU
MARDI 28 MARS 2023**

SESSION 2022-2023

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commissie voor de Mobiliteit,
belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 28 MAART 2023**

ZITTING 2022-2023

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 5

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'état de délabrement de certains trottoirs bruxellois et la politique de Bruxelles Mobilité en la matière.

Discussion – Orateurs :

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Demande d'explications de M. Fouad Ahidar 11

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 résultats de l'enquête fuitée sur la neutralité au sein de la STIB.

Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter, 11

concernant l'enquête interne sur la politique de neutralité au sein de la STIB.

Demande d'explications jointe de M. David Leisterh 11

concernant la lutte contre le prosélytisme à la STIB et le respect de la neutralité des agents des services publics.

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 5

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

betreffende de manier waarop Brussel Mobiliteit trottoirs in slechte staat aanpakt.

Bespreking – Sprekers:

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Vraag om uitleg van de heer Fouad Ahidar 11

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

betreffende de resultaten van de uitgelekte enquête binnen de MIVB rond neutraliteit.

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter 11

betreffende de interne enquête over het neutraliteitsbeleid van de MIVB.

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer David Leisterh 11

betreffende de strijd tegen bekeringsijver bij de MIVB en de eerbiediging van de neutraliteit van het overheidspersoneel.

Demande d'explications jointe de Mme Joëlle Maison	11	Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Joëlle Maison	11
concernant les résultats de l'enquête interne menée auprès du personnel de la STIB.		betreffende de resultaten van de interne enquête bij het MIVB-personeel.	
Discussion conjointe – Orateurs :		Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)		Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)	
Mme Cielkje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA)	
M. David Leisterh (MR)		De heer David Leisterh (MR)	
Mme Joëlle Maison (DéFI)		Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)	
Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)		Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)		Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Demande d'explications de M. Marc Loewenstein	24	Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein	24
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la politique bruxelloise de sécurité routière au regard des chiffres préoccupants du baromètre 2022 de Vias.		betreffende het Brusselse verkeersveiligheidsbeleid na de zorgwekkende cijfers van de barometer 2022 van het Vias Institute.	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)	
Mme Leila Agic (PS)		Mevrouw Leila Agic (PS)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)		Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	

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

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

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

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

1105 concernant l'état de délabrement de certains trottoirs bruxellois et la politique de Bruxelles Mobilité en la matière.

betreffende de manier waarop Brussel Mobiliteit trottoirs in slechte staat aanpakt.

1107 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La promotion des modes de déplacement alternatifs est, on peut le dire sans détour, l'un des fers de lance du gouvernement actuel. Se déplacer en voiture en ville devient de plus en plus compliqué et frustrant. Pourtant, se déplacer à pied, mode de mobilité douce par excellence, n'est pas toujours plus aisé en Région bruxelloise. En effet, dans les différentes communes de Bruxelles-Capitale, certaines rues sont en très mauvais état. Récemment, nous pouvions lire dans la presse les témoignages de riverains totalement désemparés face au délabrement des rues de leur quartier. Plusieurs d'entre eux ont atteint un certain âge et avouent ne plus être à l'aise du tout dès qu'il s'agit de sortir de chez eux. La crainte d'une chute, qui pourrait avoir de très lourdes conséquences pour des personnes âgées, est malheureusement bien présente.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Verplaatsingen met de wagen worden in Brussel hoe langer hoe frustrerender. Het is echter niet altijd beter voor wie te voet gaat. In heel wat gemeenten zijn de voetpaden immers in slechte staat. Heel wat oudere Brusselaars zijn dan ook bang voor een val wanneer ze hun woning verlaten. Ook voor wie een handicap heeft of met een kinderwagen naar buiten moet, zijn dergelijke voetpaden een beproeving.*

Het is mogelijk om klacht in te dienen bij de gemeente, maar volgens omwonenden wordt daar lang niet altijd op gereageerd. Dat is des te schokkender omdat de Brusselaars zich volgens Brussel Mobiliteit 41% van de tijd te voet verplaatsen.

Relevons également que l'état déplorable de certains trottoirs n'est pas problématique seulement pour les personnes âgées. Je pense notamment aux personnes en situation de handicap, pour lesquelles les trottoirs pavés sont déjà habituellement très compliqués à aborder, alors ne parlons pas des trottoirs en mauvais état ! Pensons également aux parents qui circulent avec des poussettes.

Des réclamations auprès des communes sont possibles, mais d'après les riverains, elles ne sont pas toujours suivies d'effet, loin de là. Tout cela est d'autant plus interpellant que selon Bruxelles Mobilité, le déplacement à pied représente tout de même 41 % du temps de déplacement de nos concitoyens bruxellois.

1109 Pourtant, le plan Good Move prévoit des aménagements pour les piétons. Si le besoin d'amélioration des trottoirs bruxellois semble pris en considération, les actes n'ont pas l'air de suivre.

In Good Move is nochtans opgenomen dat er betere voorzieningen voor voetgangers zullen komen.

Quelles sont les mesures actuellement prises par Bruxelles Mobilité afin d'améliorer l'état des trottoirs, singulièrement sur les voiries régionales ? D'autres pistes sont-elles en cours d'examen ? L'élaboration d'un plan global de rénovation des trottoirs bruxellois est-elle à l'étude ?

Wat doet Brussel Mobiliteit om de kwaliteit van de voetpaden langs gewestwegen te verbeteren? Komt er een algemeen plan voor de renovatie van de voetpaden?

Zijn er de laatste jaren meer klachten over voetpaden in slechte staat? Zo ja, hoe verklaart u dat?

Le nombre de réclamations concernant l'état désastreux de certains trottoirs est-il en augmentation ces dernières années ? Dans l'affirmative, comment l'expliquez-vous ?

Wat kan Brussel Mobiliteit ondernemen wanneer voetpaden langs gemeentewegen in lamentabele staat zijn? Geeft het de gemeenten richtlijnen of adviezen voor het onderhoud en de

Qu'en est-il des marges de manœuvre de Bruxelles Mobilité concernant les trottoirs gérés par les communes ? Des directives et/ou des avis sont-ils donnés de sa part aux communes pour l'entretien et l'aménagement de ces derniers ?

Un dialogue entre la Région et les communes bruxelloises se tient-il à propos de cette problématique ou est-il à l'étude ?

Comment expliquez-vous que rien ne semble être fait pour améliorer l'état des trottoirs bruxellois ? Que pouvez-vous répondre aux riverains pour les rassurer, eux qui craignent réellement pour leur sécurité quand ils sortent simplement dans la rue ?

Comme vous l'aurez compris, il s'agit d'un sujet qui préoccupe un nombre croissant de Bruxellois.

¹¹¹¹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Les plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace publics ont déjà fait l'objet de nombreuses discussions, y compris au cours de la législature précédente. Ces plans sont-ils toujours d'actualité ? Toutes les communes y ont-elles souscrit ?*

Quelles sont vos conclusions ? Avez-vous des moyens de faire pression sur les communes qui n'appliquent pas ce plan ?

¹¹¹³ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *La marche est le mode de déplacement le plus inclusif et le plus utilisé à Bruxelles, où le principe STOP donnant priorité aux piétons est d'application.*

Par le passé, la Région a élaboré un plan piéton comprenant des actions spécifiques visant à faciliter la vie des piétons. Madame la Ministre, pourriez-vous rappeler les grandes lignes de la politique en la matière ?

¹¹¹⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *Nous sommes tous piétons et piétonnes. Peu importe le mode de déplacement, à un moment tout le monde devient piéton : quand vous descendez du bus, de votre vélo ou de votre voiture. Marcher est donc le mode*

aanleg van voetpaden? Overlegt het gewest met de gemeenten over de voetpaden?

Hoe verklaart u dat er niets lijkt te gebeuren om de staat van de voetpaden te verbeteren? Hoe stelt u de Brusselaars gerust die amper nog de deur durven uit te gaan?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Van Goidsenhoven over de staat van de voetpaden, een thema dat wel vaker aan bod komt in deze commissie.

Het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) is al vaker besproken, ook tijdens de vorige regeerperiode. Gemeenten konden erop intekenen om subsidies te krijgen om de staat van de trottoirs in kaart te brengen en een plan van aanpak uit te werken.

Loopt dat plan nog? Hebben alle gemeenten erop ingetekend? Wat zijn uw conclusies? Hebt u een stok achter de deur voor gemeenten die er niet mee aan de slag gaan? Veel trottoirs liggen langs gemeentewegen, dus het zou goed zijn mocht iedereen een steentje bijdragen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De voetganger is de belangrijkste gebruiker van de openbare weg. Elke Brusselaar is een voetganger, ook personen met een beperkte mobiliteit. Stappen is de meest inclusieve verplaatsingswijze en ook de meest gebruikte in Brussel. Het is dan ook niet voor niets de grootste prioriteit volgens het STOP-principe (stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens).

In het verleden werkte Brussel al een Voetgangersplan uit. Dat was wereldwijd zo goed als een primeur. Dat plan omvatte specifieke beleidsacties om het de voetgangers gemakkelijker te maken, onder meer in verband met de veiligheid van oversteekplaatsen en de staat van de voetpaden in het algemeen. Het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte is een van de instrumenten in dit verband.

Mevrouw de minister, kunt u nog eens de belangrijkste beleidslijnen van het voetgangersbeleid overlopen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We zijn allemaal voetganger op een bepaald moment: wanneer we uit de bus of de auto komen of van de fiets stappen. Volgens het STOP-principe is stappen de eerste verplaatsingsmethode*

de transport prioritaire dans tout aménagement, comme expliqué dans le principe STOP.

¹¹¹⁷ *(poursuivant en néerlandais)*

L'essence de notre vision politique à cet égard est effectivement le principe STOP.

¹¹¹⁹ *(poursuivant en français)*

C'est le monde de transport le moins cher, le plus durable et le meilleur pour la santé.

Les trottoirs, royaume du piéton, doivent donc être de taille suffisante, dégagés de tout obstacle et bien entretenus pour que des personnes à pied, en fauteuil roulant ou avec une poussette, puissent se croiser et circuler en tout confort.

Un audit est en cours sur les voiries régionale et communale. Cela représente un travail de grande ampleur, sachant qu'il y a pas moins de 400 km de voiries à examiner, et qu'il y a généralement deux trottoirs de chaque côté de la voirie.

Les différentes catégories de la spécialisation multimodale des voiries vont de la catégorie la plus fréquentée à la catégorie la moins fréquentée :

- Piéton Plus ;
- Piéton Plus magistrale ;
- Confort ;
- Quartier.

Aujourd'hui, l'inventaire a été entièrement fait sur les voiries Piéton Plus et Piéton Plus magistrale.

Pour cinq communes - Schaerbeek, Anderlecht, Etterbeek, Ixelles et Jette -, des voiries Confort ont aussi été totalement examinées. Les autres communes vont suivre.

Nous n'avons pas attendu la fin des observations pour commencer les travaux. En parallèle, une rénovation des trottoirs a été lancée, en partant des tronçons Plus vers les tronçons Confort, ainsi que des indices 4 vers 1 (nous avons attribué un indice de degré de dégradation allant de 1 à 4, 4 étant la voirie étant la plus dégradée).

Par ailleurs, des chantiers mobiles ont été mis sur pied afin, d'une part, de corriger les irrégularités et d'améliorer l'accessibilité des PMR - abaissement de bordures à zéro, placement de dalles podotactiles, déplacement de mobilier ou d'obstacle gênant - et, d'autre part, afin de rehausser l'indice de la voirie au niveau 2 minimum.

en moet het stappen dus prioritaire aandacht krijgen bij de inrichting van de ruimte.

(verder in het Nederlands)

De essentie van onze beleidsvisie is immers het STOP-principe: eerst stappen, vervolgens trappen en openbaar vervoer, en in de laatste plaats personenwagens.

(verder in het Frans)

Stappen is de goedkoopste, de duurzaamste en de gezondste verplaatsingsmethode. Trottoirs moeten dus voldoende breed, vrij van obstakels en goed onderhouden zijn, zodat mensen te voet, in een rolstoel of met een kinderwagen elkaar kunnen passeren en zich comfortabel kunnen verplaatsen.

Momenteel wordt een audit uitgevoerd van de gewestwegen en de gemeentelijke wegen. Dit is een aanzienlijke opdracht, aangezien er niet minder dan 400 km wegen moeten worden onderzocht en er meestal een stoep aan elke kant van de weg is.

Wij hebben niet gewacht tot de studie is afgerond om met de werkzaamheden te beginnen en de ergste trottoirs veiliger te maken, terwijl we andere comfortabeler maken.

Bovendien werden mobiele werkplaatsen ingericht om onregelmatigheden te corrigeren en de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit te verbeteren: stoepranden worden verlaagd en stappentegels geplaatst, obstakels worden verwijderd.

¹¹²¹ Nous avons commencé par traiter les axes les plus fréquentés de la capitale. Pour ce faire, nous avons entrepris une inspection visuelle de tous les tronçons plus. Aujourd'hui, nous en sommes à traiter la voirie piéton confort, ce qui représente la plus grande partie du territoire. Son inspection visuelle n'est pas encore terminée, mais une fois qu'un quartier est inspecté, plusieurs équipes se dédient à le rendre accessible, et ce, pendant que l'inspection visuelle continue.

Tant que l'inspection visuelle n'est pas terminée, il nous est impossible de déterminer quand les tronçons problématiques le seront. Trois communes sont en cours d'inspection et nous clôturons la première. La durée d'obtention des permis de remise à niveau est aussi à prendre en considération.

Voici un aperçu non exhaustif des chantiers de rénovation entamés depuis le début de la campagne :

- avenue de Laeken ;
- avenue de Jette ;
- boulevard du Roi Albert II ;
- avenue Alfred Madoux ;
- avenue Frans van Kalken ;
- avenue des Casernes ;
- rue Gray ;
- avenue du Diamant ;
- rue Defacqz ;
- boulevard Joseph Bracops ;
- boulevard de Smet de Naeyer ;
- chaussée de Ninove ;
- avenue du Luizenmolen.

Voici l'évolution des budgets dépensés par Bruxelles Mobilité pour l'entretien des trottoirs :

- 2019 : 3,6 millions d'euros ;
- 2020 : 5 millions d'euros ;
- 2021 : 5 millions d'euros ;
- 2022 : 8,5 millions d'euros ;

Pour 2023, le budget est estimé à 9,6 millions d'euros.

We zijn begonnen met de drukste wegen in de hoofdstad. Daartoe hebben we het voetgangersnetwerk Pus visueel geïnspecteerd.

Vandaag behandelen we het voetgangersnetwerk Comfort, dat het grootste deel van het grondgebied vertegenwoordigt. De visuele inspectie ervan is nog niet voltooid, maar zodra een zone is geïnspecteerd, zetten verschillende teams zich in om ze toegankelijker te maken, terwijl de visuele inspectie wordt voortgezet.

Zolang de visuele inspectie niet is afgerond, kunnen we niet bepalen wanneer de problematische gedeelten toegankelijk worden gemaakt. Drie gemeenten worden momenteel geïnspecteerd en de eerste sluiten wij af. Er moet ook rekening worden gehouden met de tijd die nodig is om vergunningen te krijgen.

In heel wat straten zijn sinds het begin van de campagne renovatieprojecten gestart.

Het budget dat Brussel Mobiliteit uitgeeft voor het onderhoud van de voetpaden ging van 3,6 miljoen euro in 2019 over 5 miljoen euro in 2020 en 2021 naar 8,5 miljoen euro in 2022. Voor 2023 wordt de begroting geraamd op 9,6 miljoen euro.

Ik wijs erop dat, naast dit specifieke programma, elke inrichting moet worden uitgevoerd volgens het STOP-principe.

Je signale qu'outre ce programme spécifique, chaque aménagement doit se faire selon le principe STOP, incluant donc les piétons.

¹¹²³ *(poursuivant en néerlandais)*

Nous utilisons ce programme comme point de départ pour inspecter et rénover les pistes cyclables et les trottoirs de manière proactive. Nous tenons également compte des commentaires des utilisateurs.

Les chiffres de Fix My Street donnent une indication, mais ne constituent pas un baromètre fiable de l'évolution de l'état des trottoirs, car cette catégorie n'existe que depuis deux ans.

¹¹²⁵ *(poursuivant en français)*

Il serait pertinent de souligner dans la foulée que seul un audit systématique du réseau piéton permettrait d'analyser l'évolution de l'état de l'infrastructure piétonne. C'est la démarche engagée par l'administration pour les réseaux piétons plus et confort depuis 2020.

Nous pouvons aussi pointer, dans cette même perspective, le lancement du projet avec le Centre de recherches routières visant à définir une stratégie d'audit des trottoirs, projet qui devrait permettre de mieux objectiver encore l'état de ces derniers et de structurer les données y relatives.

Concernant les projets d'aménagement, des avis sont donnés dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme pour l'espace public, donc y compris sur la voirie communale. Dans ce cadre, Bruxelles Mobilité rappelle les bons usages en matière d'aménagement et de conformité des matériaux, ainsi qu'en matière d'accessibilité, au regard de la spécialisation multimodale des voiries et du volet réglementaire de Good Move (titre III des prescriptions relatives à la qualité des réseaux de mobilité). Ces avis sont transmis à urban.brussels (qui les transmet ensuite au demandeur) dans le cadre des procédures de permis d'urbanisme.

¹¹²⁷ *(poursuivant en néerlandais)*

Grâce aux plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public, nous pouvons aider les communes à améliorer l'état de leurs trottoirs.

La Région doit aider à établir la liste, allouer les fonds nécessaires et soutenir les communes dans la concrétisation de

(verder in het Nederlands)

Dat programma gebruiken we als uitgangspunt om fiets- en voetpaden proactief te inspecteren en te renoveren.

Daarnaast krijgen we feedback van gebruikers en werd er in december 2020 een categorie 'trottoirs' toegevoegd aan Fix My Street. Het aantal meldingen op gewestwegen ging van 47 in 2020 naar 1.567 in 2021, 1.402 in 2022 en tot dusver 515 in 2023.

Cijfers van Fix My Street geven een indicatie, maar vormen geen betrouwbare graadmeter voor de evolutie van de algemene staat van de trottoirs omdat die categorie nog maar twee jaar bestaat en er bovendien enkel meldingen uit de deelcategorie 'beschadigd' in strikte zin worden gelinkt aan 'aftakelende infrastructuur'. Andere deelcategorieën, zoals 'glad' of 'hinderlijke voorwerpen', zijn voor deze vraag irrelevant.

(verder in het Frans)

Een systematische audit netwerk maakt het mogelijk de evolutie van de toestand van de voetgangersinfrastructuur te analyseren. Dat is de aanpak die de administratie sinds 2020 volgt voor de voetgangersnetwerken Plus en Comfort.

Voorts heeft het project met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw tot doel een strategie voor de audit van voetpaden uit te stippelen. Dit project moet het mogelijk maken de toestand van de trottoirs objectief en gestructureerd in kaart te brengen.

Bij inrichtingsprojecten wordt advies gegeven in het kader van de vergunningsaanvragen voor de openbare ruimte, waaronder de gemeentelijke wegen. In deze context herinnert Brussel Mobiliteit aan de goede praktijken op het vlak van inrichting en conformiteit van materialen, alsook op het vlak van toegankelijkheid. Men wijst ook op de multimodale rol van de wegen en op het reglementaire aspect van Good Move. De adviezen worden doorgestuurd naar urban.brussels, dat ze vervolgens doorstuurt naar de aanvrager.

(verder in het Nederlands)

Via de toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) kunnen we de gemeenten ondersteunen om de toestand van hun voetpaden te verbeteren. Ik heb hier de hele lijst met subsidies, die ik u schriftelijk kan bezorgen.

Dat is belangrijk, want 85% van de wegen in het Brussels Gewest wordt beheerd door de gemeenten. Het gewest moet mee het overzicht opstellen, de nodige middelen uittrekken en de

leurs projets. La mise en œuvre finale est de la responsabilité des pouvoirs locaux.

L'ASBL walk.brussels formule régulièrement des propositions pour améliorer la situation des piétons. À cet égard, il est important d'adopter une approche inclusive. Les trottoirs doivent être accessibles à tous, y compris aux personnes handicapées, et les règles d'urbanisme doivent être respectées.

1129 *(poursuivant en français)*

Je transmettrai la liste des subsides au secrétariat de la commission.

1129 **Mme la présidente.**- Nous attendons donc les chiffres, ainsi que la liste des rues, pour les transmettre à tous les intervenants.

1133 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La ville que nous voyons émerger comprend de plus en plus d'obstacles : au-delà de l'état général des trottoirs, les trottoirs et autres compliquent la vie des piétons, des personnes à mobilité réduite (PMR), des parents utilisant des poussettes, etc. Pourtant, les trottoirs ne sont pas toujours une priorité des projets de réaménagement des quartiers. Il m'est arrivé de m'entendre dire, localement, que cela viendrait ultérieurement, ou avec d'autres budgets.

C'est difficilement compréhensible pour le citoyen, car nous touchons là à quelque chose de fondamental. Tout le monde n'a pas nécessairement de voiture ou de vélo, mais n'importe se déplace au minimum à pied, ou en chaise roulante, et se trouve confronté à ce statut de piéton. Or, dans la ville que nous connaissons, beaucoup n'ont pas accès aux droits les plus élémentaires parce qu'ils ne peuvent sortir de chez eux dans des conditions de sécurité satisfaisantes. Nous devons donc faire de l'état des trottoirs une priorité absolue. C'est une question de respect de la population, et notamment des PMR et des parents.

1135 **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Le tout est de savoir si les communes assureront le suivi des dossiers et si la Région dispose d'un moyen de pression pour s'assurer que les communes améliorent les trottoirs comme demandé.*

1137 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais).*- *Madame la Ministre, je me réjouis que meniez une politique ambitieuse en*

gemeenten ondersteunen om de projecten mogelijk te maken. De uiteindelijke uitvoering valt onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijke besturen.

De vzw walk.brussels is actief in Brussel en doet geregeld voorstellen om de situatie voor de voetgangers te verbeteren. Het is belangrijk dat we daarbij een inclusieve visie hanteren. Heel wat mensen, zoals slechtzienden of mensen met een beperkte mobiliteit, ervaren veel extra obstakels. Onder voetgangers mogen we niet enkel gezonde, sportieve jongelingen verstaan.

De voetpaden moeten voor iedereen toegankelijk zijn, ook voor mensen met een beperking. Daar houden we bij de inspecties rekening mee. Daarom is het ook zo belangrijk om de stedenbouwkundige regels te respecteren. Dat is ook de visie van staatssecretaris Smet.

(verder in het Frans)

Ik zal het overzicht van de subsidies aan het commissiesecretariaat bezorgen.

Mevrouw de voorzitter.- Zodra we de cijfers en de lijst met de straten ontvangen hebben, zullen we ze aan de sprekers bezorgen.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Naast de algemene toestand van de trottoirs maken scooters en andere obstakels het leven van voetgangers, personen met beperkte mobiliteit en ouders met een kindwagen moeilijk. Trottoirs zijn niet altijd een prioriteit bij wijkvernieuwingsprojecten.*

Voor de burger is dit moeilijk te begrijpen. Niet iedereen heeft een auto of een fiets, maar iedereen verplaatst zich graag te voet of in een rolstoel. Toch kunnen veel mensen hun huis niet in veilige omstandigheden verlaten. We moeten dus van de toestand van de trottoirs een absolute prioriteit maken.

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Ik kijk uit naar het overzicht van de subsidies voor de gemeenten.

De vraag is echter of de gemeenten de dossiers goed zullen opvolgen en of het gewest een stok achter de deur heeft, opdat de gemeenten de noodzakelijke verbeteringen aan de voetpaden werkelijk doorvoeren. Dat is me nog niet helemaal duidelijk. Het is goed dat het gewest middelen uittrekt, maar de gemeenten moeten er ook mee aan de slag gaan en werkelijk het verschil maken op het terrein.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Mevrouw de minister, u hebt het belang uitgelegd van een ambitieus beleid ten gunste

faveur des piétons et que votre gouvernement investisse, avec les communes, dans l'entretien des infrastructures. Par ailleurs, le comptage et l'analyse des flux de piétons sont essentiels, car ils peuvent servir de base au réaménagement des rues et quartiers.

Je voudrais revenir brièvement sur la demande du groupe Groen d'organiser des auditions sur la politique relative aux piétons, ce qui permettrait à notre commission de se pencher un peu plus avant sur cette question primordiale.

1137 **Mme la présidente.-** En effet, nous avons reçu un listing reprenant des propositions. Le dossier suit son cours. Nous allons prévoir un ordre des travaux et fixerons une date.

- *L'incident est clos.*

1143 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. FOUAD AHIDAR**
1143 **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,**

1143 **concernant les résultats de l'enquête fuitée sur la neutralité au sein de la STIB.**

1143 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME**
CIELTJE VAN ACHTER

1143 **concernant l'enquête interne sur la politique de neutralité au sein de la STIB.**

1147 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. DAVID**
LEISTERH

1147 **concernant la lutte contre le prosélytisme à la STIB et le respect de la neutralité des agents des services publics.**

1147 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME**
JOËLLE MAISON

1147 **concernant les résultats de l'enquête interne menée auprès du personnel de la STIB.**

van de voetgangers, die uiteindelijk de eerste weggebruikers zijn. Ook hebt u aangetoond dat de regering en uzelf meer dan ooit investeren in samenwerking met de gemeenten om de infrastructuur in optimale staat te houden.

Ik verwijs graag naar Jan Gehl, een vernieuwende denker op het vlak van voetgangersruimte. Hij benadrukt dat niet alleen het onderhoud van de infrastructuur belangrijk is, maar ook de creatie van verblijfsruimte, waar je kunt genieten van een terras, een bankje en zo meer. Hij legt ook de link met handel en toerisme.

Het is belangrijk om voetgangersstromen te tellen en te onderzoeken. Op die metingen kan men zich dan baseren bij de heraanleg van straten en wijken.

Ik wil ook kort terugkomen op de vraag van de Groenfractie om hoorzittingen over voetgangersbeleid te organiseren. De lijst met personen die daarvoor zouden worden uitgenodigd, moet nog vastgelegd worden. Dergelijke hoorzittingen zullen de heer Van Goidsenhoven zeker interesseren. Mijn voorstel is om walk.brussels, de Brusselse voetgangersorganisatie, te horen. Zo zou onze commissie wat dieper kunnen ingaan op die belangrijke kwestie.

Mevrouw de voorzitter.- Het klopt dat we een lijst met voorstellen ontvangen hebben. We zullen een datum vastleggen om het dossier te behandelen.

- *Het incident is gesloten.*

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

betreffende de resultaten van de uitgelekte enquête binnen de MIVB rond neutraliteit.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN
MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

betreffende de interne enquête over het neutraliteitsbeleid van de MIVB.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER
DAVID LEISTERH

betreffende de strijd tegen bekeringsijver bij de MIVB en de eerbiediging van de neutraliteit van het overheidspersoneel.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN
MEVROUW JOËLLE MAISON

betreffende de resultaten van de interne enquête bij het MIVB-personeel.

1147 **Mme la présidente.-** En l'absence de M. Fouad Ahidar, sa demande d'explications est lue par Mme Els Rochette.

1151 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).-** *Récemment, la STIB a mené une enquête interne sur la question du port de signes convictionnels. Cette enquête fait suite à sa condamnation pour discrimination à l'embauche à l'égard d'une candidate portant le voile.*

Quelque 62,6 % des répondants préféreraient que les signes convictionnels ne soient pas portés au travail et 76,5 % demandent à être protégés contre les pratiques de prosélytisme de certains collègues.

Quelle est votre évaluation des résultats de l'enquête ? Quelles mesures prenez-vous pour garantir la neutralité à la STIB et empêcher le prosélytisme religieux, philosophique ou politique, tout en assurant un environnement de travail inclusif ?

Les auteurs de l'enquête peuvent-ils en présenter les résultats à notre commission ?

1153 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).-** *Vous connaissez ma position sur le sujet : c'était une erreur de ne pas interjeter appel du jugement qui a condamné la STIB pour discrimination. Cette dernière a, par la suite, entamé un processus de réflexion avec son personnel pour assouplir sa*

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Fouad Ahidar wordt zijn vraag om uitleg voorgelezen door mevrouw Els Rochette.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- Uit een persartikel van 20 februari bleek dat bijna 22% van het personeel bij de MIVB verklaarde dat "collega's hebben geprobeerd hen te overtuigen om bepaalde religieuze, filosofische of politieke ideeën of praktijken te omarmen", en dat 76,5% van hen beschermd wil worden tegen de invloed van collega's op het gebied van religieuze, filosofische of politieke ideeën en praktijken in het kader van het toekomstige neutraliteitsbeleid van de MIVB.

De enquête werd uitgevoerd tussen juli en september 2022 onder meer dan 1.300 medewerkers en volgde op een uitspraak van de arbeidsrechtbank in 2021, waarin de MIVB werd veroordeeld omdat ze weigerde een vrouw in dienst te nemen die een islamitische hoofddoek droeg. Meer dan 60% van het personeel is tegen het dragen van symbolen die verbonden zijn met overtuigingen.

Uit het artikel blijkt dat de helft van het personeel er zich bij comfortabel voelt als hun collega's symbolen dragen. Toch zou een grote meerderheid, namelijk 62,6% van het personeel, liever geen religieuze en filosofische symbolen en kleding op de werkvloer zien. Bovendien is 55% van mening dat het dragen van religieuze, filosofische of politieke symbolen een negatieve impact heeft op het imago van de MIVB. Het Centre d'action laïque vraagt in die context, waarin symbolen van filosofische overtuigingen een dieperliggend probleem verbergen, dat er dringend maatregelen tegen discriminatie en bekeringsijver worden genomen.

Hoe beoordeelt u de resultaten van de enquête en de bezorgdheid over discriminatie en bekeringsijver bij de MIVB?

Welke concrete maatregelen neemt u om de neutraliteit bij de MIVB te waarborgen en te voorkomen dat collega's elkaar onder druk zetten op het gebied van religieuze, filosofische of politieke overtuigingen en praktijken?

Hoe garandeert u een inclusieve en respectvolle werkomgeving bij de MIVB, waar discriminatie en bekeringsijver worden voorkomen en waar het neutraliteitsbeleid wordt nageleefd?

Hoe gaat u om met de uitdagingen die gepaard gaan met respect voor individuele overtuigingen en het creëren van een uniforme en professionele werkomgeving?

Kunnen we de uitvoerders van de enquête uitnodigen om hun bevindingen hier te komen voorstellen?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Twee jaar geleden veroordeelde de Franstalige arbeidsrechtbank de MIVB voor discriminatie. De regering verbood de MIVB vervolgens beroep

politique de neutralité. Les résultats de l'enquête menée dans ce cadre montrent clairement que le personnel de la STIB n'est pas en phase avec le gouvernement. La grande majorité s'est prononcée en faveur de la neutralité d'apparence, même pour les fonctions qui n'impliquent aucun contact avec la clientèle.

Quel suivi le gouvernement compte-t-il donner aux résultats de l'enquête ?

Des propositions concrètes, émanant du gouvernement ou du comité de gestion de la STIB, ont-elles déjà été formulées en matière de neutralité ?

La STIB pourrait-elle décider, au terme du processus de réflexion entamé, de maintenir en l'état la politique de neutralité stricte qu'elle applique ?

aan te tekenen tegen die beslissing en gaf de MIVB de opdracht om haar neutraliteitsbeleid te herzien.

U kent mijn standpunt in deze zaak: de beslissing om geen beroep aan te tekenen tegen het vonnis van de arbeidsrechtbank werpt een onterechte smet op het blazoen van de MIVB. Dat werd eind vorig jaar nog maar eens bevestigd toen diezelfde arbeidsrechtbank een compleet tegenovergesteld vonnis velde in een vergelijkbare zaak.

Ondertussen heeft de MIVB een 'participatief traject' naar een nieuw neutraliteitsbeleid opgezet, wat dat ook moge betekenen. Dat traject bestaat onder meer uit een interne enquête die vorige zomer bij het MIVB-personeel werd afgenomen.

Uit de resultaten van die enquête, die midden februari in de pers verschenen, blijkt dat meer dan driekwart (76,5%) van de MIVB-medewerkers vraagt om bescherming tegen religieuze, filosofische en politieke beïnvloeding door collega's. De overgrote meerderheid (62,7%) van het MIVB-personeel vindt dat er een algemeen verbod op het dragen van religieuze tekens tijdens het werk moet gelden. De respondenten maken daarbij overigens geen onderscheid tussen leidinggevende functies en functies met klantencontact.

Uit de resultaten van de enquête blijkt duidelijk dat het MIVB-personeel niet op de lijn van de regering zit, die de neutraliteit van de MIVB minstens gedeeltelijk wil uithollen. Zo stellen de onderzoekers vast dat er binnen de MIVB weliswaar een groot wederzijds respect is voor verschillende overtuigingen, maar dat slechts een zeer minimalistische veruitwendiging van die overtuigingen aanvaard wordt op de werkvloer. Met andere woorden, het personeel van de MIVB draagt de zichtbare neutraliteit van de werkgever hoog in het vaandel.

Heeft de regering de resultaten van de enquête besproken? Welk gevolg geeft ze daaraan? Kunt u het verslag over de enquête met het parlement delen?

Zijn er intussen concrete voorstellen, van de regering of van het directiecomité van de MIVB, om het neutraliteitsbeleid van de MIVB te herzien?

Kan het resultaat van het volledige participatieve traject ook zijn dat de MIVB vasthoudt aan het strikte neutraliteitsbeleid dat ze nu al toepast?

De heer David Leisterh (MR) *(in het Frans)*.- *In een enquête onder het MIVB-personeel geeft 22% van de respondenten aan dat collega's hun al wel eens religieuze, filosofische of politieke denkbeelden opgedrongen hebben. Meer dan 28% zegt al getuige te zijn geweest van zulke toestanden.*

76,5% van de ondervraagden wil dan ook beschermd worden tegen druk van collega's en 75,9% wil dat de MIVB-directie een duidelijk kader scheidt. De MR is al van meet af aan vragende partij voor strikte neutraliteit bij de openbare diensten. 62,6% zou liever hebben dat het dragen van kledij of andere

¹¹⁵⁵ **M. David Leisterh (MR)**.- Il ne vous aura pas échappé qu'un article du Soir publié à la mi-février portait sur les résultats du questionnaire en ligne interne à la STIB concernant la « perception des enjeux de neutralité » du personnel.

Des 1.300 réponses à ce sondage, il ressort notamment que 62,6 % des sondés préféreraient que les signes ou vêtements à caractère convictionnels ne soient pas portés au travail par des collaborateurs de la STIB. Par ailleurs, 55,1 % des sondés

estiment que le port de signes convictionnels au travail aura un impact négatif sur l'image de l'entreprise.

En outre, l'enquête interne à la STIB démontre que près de 22 % des agents estiment que certains de leurs collègues se seraient montrés insistants pour les faire adhérer à certaines de leurs idées ou pratiques religieuses, philosophiques ou politiques. Plus de 28 % affirment, par ailleurs, avoir été témoins de telles tentatives envers d'autres collègues.

À la suite de ces pratiques particulièrement condamnables, 76,5 % des sondés demandent à être protégés contre l'influence de leurs collègues et 75,9 % souhaitent que les responsables de la STIB prévoient un cadre clair afin d'éviter ce type de problématique.

Tout ceci entre parfaitement en concordance avec le positionnement de mon groupe depuis le début : la demande d'une parfaite neutralité dans les services publics. Cette demande n'a pas été rencontrée par votre gouvernement s'agissant de la STIB.

Quelle analyse votre cabinet a-t-elle faite des résultats de l'enquête menée à la STIB ? Ce point a-t-il été abordé en conseil des ministres ? Dans l'affirmative, qu'en est-il ressorti et quelle est la position dégagée par l'ensemble de votre majorité ?

À court terme, envisagez-vous la prise de mesures temporaires afin d'empêcher ces pratiques prosélytes de proliférer au sein d'un des plus grands services publics bruxellois ?

À moyen et à long termes, nous savons qu'un travail visant l'élaboration d'une politique de gestion de la neutralité est en cours à la STIB. Pourriez-vous nous préciser les avancées réalisées dans ce travail ? De quelle manière les résultats de ce sondage pourraient-ils influencer le cadre réglementaire qui sera pris en la matière ?

Enfin, ce sondage remet-il en question la position précédente du gouvernement, qui consistait à ne pas choisir d'adopter un cadre législatif clair garantissant fermement la neutralité des agents publics bruxellois afin, notamment, de les prémunir contre toute forme de prosélytisme ?

¹¹⁵⁷ **Mme Joëlle Maison (DéFI).** - Le 20 février, la presse a révélé le résultat de l'enquête menée à la STIB auprès de son personnel à propos de la neutralité, de la discrimination et du prosélytisme, enquête initiée à la suite de l'ordonnance du tribunal du travail de Bruxelles du 3 mai 2021 et à la demande du gouvernement bruxellois.

Rappelons qu'à la suite du compromis politique dégagé au sein de celui-ci, la voie fut partiellement ouverte au port de signes convictionnels à la STIB, à l'exclusion des fonctions d'autorité ou de celles impliquant un contact avec le public. Or, l'enquête interne relate qu'une très large majorité des agents a exprimé

voorwerpen die van een (geloofs)overtuiging blijk geven, verboden zou worden op het werk.

Wat doet uw kabinet met de resultaten van de MIVB-enquête? Hebt u die besproken in de ministerraad? Wat is het standpunt van de meerderheid?

Plant u tijdelijke maatregelen om op korte termijn paal en perk te stellen aan uitingen van bekeringsijver bij een van de grootste Brusselse openbare diensten?

Voor de langere termijn wordt er gewerkt aan een neutraliteitsbeleid binnen de MIVB. Hoe vlot het daarmee? Op welke manier kunnen de resultaten van de enquête het wettelijk kader dat in de maak is, beïnvloeden?

Eerder wilde de regering zo geen wettelijk kader uitwerken. Zal dat standpunt wijzigen na deze enquête?

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans). - Nadat de Brusselse regering de deur op een kier had gezet voor het dragen van uiterlijke tekenen van levensbeschouwelijke overtuigingen bij de MIVB (behalve in gezagsfuncties of in contact met klanten), sprak een grote meerderheid van de personeelsleden zich daartegen uit. Zij willen een strikte neutraliteit handhaven bij het voltallige personeel.

Volgens de directie gaat het om een representatieve steekproef: van de bijna 10.000 personeelsleden vulden er 1.329 de vragenlijst in, en hun antwoorden kregen een gewicht toegekend dat correspondeert met het relatieve gewicht per personeelscategorie. Uit de enquête blijkt dat de meerderheid de door de regering voorgestelde versoepeling absoluut niet

une préférence pour une politique de neutralité s'étendant à l'ensemble du personnel, sans distinction aucune.

La représentativité statistique de l'enquête ne peut, selon la direction, être contestée. Si le personnel de la STIB compte près de 10.000 membres, les 1.329 réponses retenues ont été pondérées selon le poids relatif de chaque catégorie de personnel dans l'organisation de l'entreprise. Si l'enquête dont question n'est qu'un des éléments des travaux entamés en juin 2022 pour repenser la politique de neutralité de la STIB, l'opinion majoritaire du personnel ne va pas dans le sens de l'assouplissement suggéré par le gouvernement.

Les personnes interrogées par la presse, croyantes ou non croyantes, mettent en avant le fait que la religion se vit dans la sphère privée, qu'il est préférable de garder la neutralité dans un service public et qu'à la STIB, tout est fait pour que chaque membre du personnel se sente à l'aise, indépendamment de son orientation religieuse ou sexuelle.

Dans le quotidien *Le Soir* de ce 1er mars, un chauffeur déclare notamment ceci : « Qu'on soit prof, policier ou agent de la STIB en contact avec le public, on n'a pas à montrer nos idéologies, religieuses ou autres. Moi, j'aime la musique classique, mais je me vois mal conduire tout en mettant du Beethoven à fond, cela ne plaira sans doute pas à tout le monde. L'uniforme, c'est un peu comme le costume de théâtre. On le met en arrivant au travail, on fait ce que l'on nous demande. J'oublie qui je suis et si quelqu'un m'insulte, cela passe au-dessus de ma carapace, ce n'est pas moi qui suis visé, c'est l'uniforme. Alors, si on commence avec les kippas, les croix ou les pin's de Beethoven, où cela va-t-il s'arrêter ? ».

Très interpellant également est le résultat du volet prosélytisme de cette enquête interne. Un travailleur sur cinq affirme, en effet, avoir été confronté à l'insistance de collègues cherchant à le faire adhérer à certaines convictions religieuses, philosophiques ou politiques.

¹¹⁵⁹ Comment recevez-vous le résultat de cette enquête interne ? Pourrait-on obtenir les résultats ventilés par catégorie de personnel : fonction, genre, religion ?

Compte tenu des réponses obtenues, estimez-vous utile de demander à la STIB de réaliser une enquête interne complémentaire sur le volet de la neutralité ?

S'agissant de la question du prosélytisme, où en est le projet d'ordonnance du gouvernement visant à l'interdire dans toute entreprise ou service public de la Région bruxelloise ?

La direction de la STIB relancera-t-elle une étude pour affiner le caractère du prosélytisme ?

Au regard du pourcentage du personnel s'estimant touché par ce phénomène, avez-vous demandé à la direction de la STIB de

ziet zitten. Religie hoort thuis in de privésfeer, vinden zowel gelovigen als ongelovigen, en de MIVB moet een plek zijn waar iedereen zijn draai vindt, los van levensbeschouwing of geaardheid.

Eén MIVB'er op de vijf zegt al meegemaakt te hebben dat collega's hun religieuze, filosofische of politieke ideeën probeerden op te dringen.

Kunnen de resultaten van de personeelsenquête uitgesplitst worden per personeelscategorie, naar functie, geslacht en religieuze overtuiging?

Zou het nuttig kunnen zijn om de MIVB te vragen een bijkomende enquête onder het personeel te voeren, specifiek over neutraliteit?

Hoe staat het met uw ontwerp van ordonnantie om elke vorm van bekeringsijver binnen Brusselse bedrijven of openbare diensten te verbieden?

Hebt u de MIVB-directie gevraagd om specifieke maatregelen of misschien zelfs een actieplan tegen proselitisme?

prendre des mesures spécifiques, voire d'adopter un plan d'action visant à lutter contre le prosélytisme ?

¹¹⁶¹ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Nous n'avons pas de vue sur la méthodologie scientifique de l'enquête, mais des articles de presse font état de deux aspects, l'un thématique, l'autre méthodologique. L'enquête porte sur des opinions exprimées par le personnel de la STIB, d'une part, et des allégations, d'autre part.

S'agissant des questions portant sur l'opinion des travailleurs, et notamment sur le port de signes convictionnels, les résultats ne sont pas vraiment surprenants. En effet, ce thème fait l'objet de désaccords fondamentaux au sein de la STIB, et il en a d'ailleurs été longuement débattu en commission des Finances.

S'agissant des questions portant sur des faits allégués, et notamment sur des pratiques de prosélytisme, l'enquête interne de la STIB révèle que près de 22 % des agents estiment que des collègues auraient tenté avec insistance de les faire adhérer à certaines de leurs idées ou pratiques religieuses, philosophiques ou politiques. Plus de 28 % des sondés affirment en outre avoir été témoins de telles tentatives, et 76,5 % demandent à être protégés de l'influence de leurs collègues.

Larousse définit le prosélytisme comme le zèle déployé pour recruter des adeptes. Par extension, selon le Centre national de ressources textuelles et lexicales, il désigne le zèle déployé afin de rallier des personnes à un dogme, une cause, une théorie ou doctrine, parfois en imposant des convictions. Le prosélytisme ne désigne donc pas l'expression des convictions, ni même l'affichage d'une prétention à ce qu'elles soient universalisées, mais un zèle, une insistance, une démarche active, manifeste, appuyée et pouvant être perçue comme intrusive.

L'enquête interne peut-elle montrer si ces témoignages sont cumulatifs ? Ainsi, les 28 % d'agents incluent-ils les 22 % ?

L'enquête interne comporte par ailleurs un volet qualitatif. Quelles sont les catégories de travailleurs les plus concernées ? Une répartition genrée des résultats est-elle accessible ?

D'une manière générale, la porte-parole de la STIB a déclaré que cette enquête est « (...) un élément quantitatif important mais ce n'est pas le seul. La STIB, avec son partenaire externe, a également organisé d'autres actions comme des groupes de discussion, des entretiens individuels, une journée thématique à Flagey réunissant des participants internes et externes à l'entreprise. Tous ces éléments participent au travail de construction de la future politique de neutralité qui sera proposée prochainement aux organes de gestion ». Qu'en est-il dès lors de l'ensemble du processus et de l'élément qualitatif ?

Enfin, quant au fond, Vincent de Coorebyter a écrit dans *Le Soir* que la STIB pourrait s'inspirer de la France (qui a interdit le prosélytisme dans les services publics), mais que l'interdiction du prosélytisme devrait y être soigneusement motivée. Elle pourrait reposer sur le fait que le lieu de travail n'a pas à devenir

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- De kwestie van de uiterlijke levensbeschouwelijke kenmerken beroert al langer de gemoederen binnen de MIVB, en ook in de commissie voor de Financiën is het er al uitgebreid over gegaan.

Daarnaast ging het in de MIVB-enquête ook over uitingen van bekeringsdrang onder collega's. 22% van het personeel is van oordeel dat collega's hun al religieuze, filosofische of politieke ideeën of praktijken hebben proberen op te dringen.

Proselitisme gaat om het winnen van zieltjes, anderen een dogma, theorie of doctrine proberen aan te smeren. Het is dus niet hetzelfde als het ventileren van een overtuiging, er is altijd een actieve stap mee gemeind, en het gaat gepaard met overdreven ijver, aandringen en opdringen.

Bij welke categorieën van werknemers komt het fenomeen het vaakst voor? Kunnen de resultaten uitgesplitst worden naar geslacht?

Wat de grond van de zaak betreft, legt Vincent de Coorebyter in *Le Soir* uit dat de MIVB zich kan laten inspireren door Frankrijk, waar proselitisme in de openbare dienst strafbaar is, maar dat dat verbod dan zorgvuldig onderbouwd moet worden.

un espace de propagande. Elle pourrait prohiber toute démarche insistante et a fortiori toute menace, et permettre à chacun de rompre la communication s'il le préfère.

¹¹⁶³ Toute forme de pression est condamnable, a fortiori si elle est abusive, et la STIB a d'excellentes raisons de mettre fin aux tensions existant sur ce point au sein de l'entreprise. Mais il faut aussi tenir compte du fait que le prosélytisme n'utilise pas toujours des moyens discutables et que le droit à témoigner ou à convaincre fait partie non seulement de la liberté de manifester sa religion, mais aussi de la liberté d'expression.

Il faut donc veiller à protéger le principe le plus élevé, à savoir la liberté de conscience, sans que l'interdiction du prosélytisme affaiblisse en retour deux autres libertés fondamentales. C'est le point de vue développé par Vincent de Coorebyter et que soutient le groupe Ecolo. Je pense que ces questions sensibles méritent un effort de définition et de balises, en particulier pour ce qui concerne le prosélytisme, puisque l'enquête montre bien que l'on est dans le domaine des perceptions, des conceptions de la manière dont les choses sont vécues par les travailleurs et les travailleuses de la STIB.

Quelle est, Madame la Ministre, votre analyse à cet égard ?

¹¹⁶⁵ **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *La neutralité des pouvoirs publics reste primordiale pour mon parti. Lorsqu'il a été fondé en 1848, l'indépendance de l'administration constituait la clé de voûte de son programme. À l'époque, il s'agissait bien sûr de l'indépendance vis-à-vis de l'Église.*

L'Open Vld est un parti pragmatique et ouvert aux compromis. D'autres villes sont parvenues à en trouver, pourquoi pas nous ? La STIB se dit prête à revoir sa politique de neutralité mais dans quel sens ? Avez-vous rencontré ses représentants après l'annonce des résultats de l'enquête ?

¹¹⁶⁷ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Comment expliquez-vous que le Centre d'action laïque ait révélé les résultats d'une enquête interne de la STIB ?*

Druk onder collega's is onaanvaardbaar, en de MIVB heeft goede redenen om dat soort spanningen binnen de onderneming de kop in te drukken. Tegelijk mogen we niet vergeten dat mensen het recht hebben om uit te komen voor hun mening of geloof en anderen daarvan te overtuigen. Dat behoort niet alleen tot de vrijheid van levensovertuiging, maar zelfs tot de vrije meningsuiting.

Gewetensvrijheid is het hoogste goed en moet beschermd worden, maar een verbod op proselitisme mag die twee andere grondrechten niet onderuithalen. Dat is het standpunt van Vincent de Coorebyter, dat Ecolo onderschrijft.

Het gaat hier om gevoelige zaken; een goede definitie en afbakening zijn dus essentieel. Anders blijven we hangen in perceptie en persoonlijk aanvoelen. Wat vindt u daarvan, mevrouw de minister?

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Andere commissieleden hebben de resultaten van de enquête uitgebreid toegelicht, dus die hoeft ik niet te herhalen. Uit de enquête is meer dan ooit duidelijk geworden dat er meerdere standpunten bestaan over deze kwestie, zelfs bij de MIVB zelf. Dat maakt het er niet eenvoudiger op.

Min partij heeft altijd uitgebreid geluisterd naar al die standpunten en dat blijven we ook doen. We houden in het achterhoofd wat eminente professoren in de commissie hebben gezegd, maar ik herhaal dat de neutraliteit van de overheid voor onze fractie een belangrijk thema is en blijft.

Toen de Liberale Partij in 1848 werd opgericht, was het belangrijkste programmapunt de onafhankelijkheid van het openbaar bestuur. Destijds ging het natuurlijk om onafhankelijkheid van de kerk, maar de lijn was duidelijk en dat is ze nog steeds. We zijn echter een pragmatische partij. Ideeën moeten werkbaar zijn. Er moet ruimte zijn voor compromis, iets wat in andere steden blijkt te werken. Laten we dan ook een compromis uitwerken.

Ik begrijp dat de MIVB daartoe bereid is. Betekent dat dat ze van plan is om haar neutraliteitsbeleid bij te sturen? Hoe dan? Hebt u daar na de bekendmaking van de enquêteresultaten overleg over gepleegd?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De informatie uit de enquête is erg belangrijk. Een opmerkelijk gegeven is wel dat het gaat om een interne enquête van de MIVB en dat het Centre d'action laïque de resultaten bekendmaakte. Hebt u daar een verklaring voor? Was dat centrum betrokken bij de enquête?

Les chiffres rapportés par la presse sont-ils exacts ou avez-vous quelque chose de substantiel à rajouter ?

Selon la presse, les convictions politiques et religieuses ont été traitées comme une seule catégorie au niveau de l'enquête. Est-ce le cas ?

Ce sujet sensible pour beaucoup nécessite une approche nuancée, ainsi qu'une compréhension et un respect mutuels.

La STIB a décidé de ne pas attendre les procédures judiciaires mais de relever le défi de la politique de diversité, en impliquant toutes les parties prenantes. C'est un choix intéressant et courageux de la part d'une organisation qui a toujours été pionnière dans ce domaine.

Où en est la STIB dans ce processus ? Quelles étapes ont-elles déjà été franchies et quelles sont les étapes à venir ? Quand le résultat final sera-t-il prêt et quelle forme prendra-t-il ?

¹¹⁶⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'enquête dont les résultats ont été révélés dans la presse est l'un des éléments du processus participatif mis en place par la STIB afin de redéfinir sa politique de neutralité, à la suite du jugement du tribunal du travail et au cadre fixé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

¹¹⁷¹ *(poursuivant en néerlandais)*

Je ne peux que déplorer les fuites dans la presse, car il s'agit d'un processus sensible, qui comporte plusieurs étapes.

Après des visites destinées à permettre aux consultants de découvrir le personnel et le cadre de travail, les avis du personnel de la STIB ont été recueillis, sur la base d'une enquête qualitative et quantitative.

Tous les collaborateurs de la STIB ont pu s'inscrire pour participer au volet qualitatif et la partie quantitative a consisté en une enquête auprès de tout le personnel. Le 26 octobre, les participants ont pu discuter de certaines thèses sensibles.

Kloppen de cijfers die de pers vermeldde of hebt u er iets wezenlijks aan toe te voegen? Het blijft opmerkelijk dat iets meer dan een vijfde van de werknemers aangeeft dat ze zelf al te maken hebben gehad met collega's die hen proberen te overtuigen van bepaalde religieuze, politieke of filosofische ideeën.

Werd religie als apart motief opgenomen in de enquête? In de context van de discussie over de neutraliteit binnen de MIVB vind ik het bijvoorbeeld belangrijk om een onderscheid te maken tussen iemand die een collega probeert te overtuigen van een standpunt over pakweg Good Move of iemand die een collega aanspreekt over religie. Volgens de pers werden politieke en religieuze overtuigingen als één categorie behandeld. Zijn er aparte cijfers beschikbaar?

Het thema ligt gevoelig bij velen. Het is dan ook belangrijk om er genuanceerd en met wederzijds begrip en respect mee om te gaan. Persoonlijk vind ik dat er nog altijd iets voor te zeggen valt dat een organisatie die altijd al een voortrekker was op het vlak van diversiteit, niet wacht op een gerechtelijke procedure, maar zelf aan de slag gaat met de uitdaging van het diversiteitsbeleid, dat ze zelf updatet en waar ze alle betrokkenen bij betreft: het personeel, de directie, de vakbonden enzovoort. Dat is een interessante en moedige keuze.

Hoever staat de MIVB met dat proces? Welke stappen zijn er al gezet en welke stappen komen er nog aan? Wanneer zal het eindresultaat klaar zijn en welke vorm zal dat aannemen: een nieuw handvest, een nieuw diversiteitsbeleid, een nieuwe richtlijn voor het personeel?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De enquête, waarvan de resultaten ruim en voortijdig onthuld zijn in de pers, is een van de stappen in het participatieve proces dat de MIVB voert om haar neutraliteitsbeleid te herdefiniëren na de uitspraak van de arbeidsrechtbank.*

(verder in het Nederlands)

Het zou handig zijn om te weten hoe informatielekken ontstaan, maar ik kan er u niet meer over vertellen. Ik kan ze alleen maar betreuren omdat het om een gevoelig proces is, dat we grondig moet voeren.

Ik noem het een proces omdat er meerdere stappen zijn gezet. De eerste bestond uit een aantal bezoeken. Tijdens die bezoeken konden de externe consultants die de MIVB bijstaan, kennismaken met het personeel en de werkzaamheden.

In de tweede fase werden de meningen van het MIVB-personeel verzameld. Dat gebeurde aan de hand van kwalitatief en kwantitatief onderzoek. Het kwalitatieve onderzoek ging over diepgaandere inzichten in de noden en verwachtingen, het kwantitatieve onderzoek had het voordeel van een groter aantal deelnemers om het relatieve belang van bepaalde variabelen te bepalen.

¹¹⁷³ *(poursuivant en français)*

Tous ces éléments participent au travail de construction de la future politique de neutralité, que la STIB organise en interne et proposera à ses organes de gestion dans les prochains mois. Les résultats de cette enquête ont été présentés au comité de gestion ainsi qu'au conseil d'entreprise.

Il est rare cependant qu'une telle enquête soit réalisée auprès d'une si grande population. La STIB n'est pas opposée à mettre à disposition de la communauté scientifique intéressée les résultats obtenus, en accord avec ses organes de gestion. Elle estime cependant qu'il serait plus opportun de le faire une fois que les débats autour de la politique de neutralité de l'entreprise auront abouti, de manière à éviter toute cristallisation ou stigmatisation.

Même si je comprends la demande des membres de cette commission de pouvoir consulter les résultats de cette enquête, j'estime préférable de laisser la STIB organiser le processus en interne avant de présenter tous les éléments en détail et d'organiser un débat au Parlement.

Les propositions émanant de ce parcours ne sont pas encore connues. Toutes les options sont donc encore possibles à ce stade. Quelle que soit la politique de neutralité qui sera mise en place au terme de ce processus, elle sera nécessairement le résultat d'un compromis et ne pourra pas satisfaire tout le monde à 100 %. Les opinions et visions divergent sur ce sujet, y compris au sein de ce Parlement, mais il s'agit de trouver un équilibre entre celles-ci.

Vu ce contexte, il est important que les choix qui seront faits favoriseront le vivre-ensemble au sein de l'entreprise, qui compte plus de 9.000 travailleurs et se doit d'être exemplaire en la matière.

Certains résultats de l'enquête sont en effet interpellants, notamment en ce qui concerne le sentiment de discrimination ressenti par certains travailleurs, et la perception de tentative de prosélytisme évoquée par d'autres. Ceci dit, l'enquête en elle-même porte sur un large panel de questions, puisqu'elle interroge notamment sur les convictions religieuses, philosophiques et politiques, sans toujours faire la distinction entre ces trois catégories de convictions. Il se peut que, pour ce qui concerne les questions ayant trait à la perception de tentative de prosélytisme, les résultats soient influencés par cette large définition et méritent d'être encore approfondis.

La STIB entend bien creuser ces deux thématiques - le sentiment de discrimination ressenti et la perception de tentative de prosélytisme - et travailler sur les causes de ces ressentis. À

Het kwalitatieve deel bestond uit focusgroepen. Alle MIVB-werknemers konden zich inschrijven om deel te nemen. Het kwantitatieve deel bestond uit een enquête bij het voltallige MIVB-personeel. Op 26 oktober vond een projectdag plaats, waar de deelnemers met elkaar in dialoog gingen over een aantal prikkelende stellingen.

(verder in het Frans)

De resultaten van het onderzoek zijn aan het beheerscomité en de ondernemingsraad medegedeeld. Het gebeurt niet vaak dat een enquête op die schaal wordt gevoerd. De MIVB is bereid de resultaten ter beschikking te stellen van de wetenschap, maar dan best na afronding van de besprekingen over haar neutraliteitsbeleid.

Ik kan begrijpen dat de commissieleden de resultaten willen inkijken, maar vind het beter dat de MIVB het proces intern kan organiseren voor we een parlementair debat houden.

Het is nog niet bekend welke voorstellen de enquête heeft opgeleverd. Het nieuwe neutraliteitsbeleid wordt hoe dan ook een compromis waarin niet iedereen zich volledig zal kunnen vinden. Het is belangrijk dat de gemaakte keuzes het samenleven in het bedrijf ten goede komen.

De enquête heeft een aantal opvallende resultaten opgeleverd, zoals het gevoel gediscrimineerd te worden en de perceptie van bekeringsdrang, al beperkt de enquête zich niet tot die aspecten.

De MIVB wil daar natuurlijk dieper op ingaan en de oorzaken aanpakken. De toepassing van een nieuw neutraliteitsbeleid wordt een belangrijke kans om de bedrijfswaarden en de samenlevingsregels nog eens onder de aandacht te brengen.

cet égard, la mise en œuvre de la politique de neutralité issue du trajet réalisé par la STIB constituera un moment important pour rappeler les valeurs de l'entreprise et les règles de vivre-ensemble qui sont d'application.

¹¹⁷⁷ *(poursuivant en néerlandais)*

Les résultats seront discutés au sein du gouvernement et communiqués au Parlement, mais la révision de la politique de neutralité suit encore son cours. Un peu de patience.

Je regrette que les résultats de l'enquête quantitative aient fait l'objet de fuites pour être réduits à quelques gros titres dans la presse. Donnons à la STIB l'occasion d'achever le processus sereinement.

¹¹⁷⁹ *(poursuivant en français)*

Quant à vos questions portant sur le thème général de la neutralité au sein des services publics de la Région bruxelloise, sur le cadre législatif pour les agents publics bruxellois ou sur une ordonnance relative à l'interdiction du prosélytisme dans les services et entreprises publics de la Région bruxelloise, je vous renvoie aux réponses que la ministre de la Fonction publique ainsi que le ministre-président, chargé de la coordination de ce thème transversal, vous ont déjà données ou vous donneront encore dans d'autres commissions ou en séance plénière. En effet, cette thématique dépasse le cadre de la STIB, qui ne représente pas la totalité des services publics.

¹¹⁸¹ *(poursuivant en néerlandais)*

Mes réponses sont encore incomplètes, mais les organes de gestion de la STIB ne se pencheront que prochainement sur de nouvelles propositions en matière de neutralité. Le Parlement pourra ensuite en débattre.

¹¹⁸³ **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** *(en néerlandais).*- *Des questions se posent sur la méthode, en particulier l'absence de distinction entre convictions religieuses, politiques et philosophiques. Je suppose qu'elle sera faite dans les étapes suivantes du processus. Attendons-en patiemment les résultats, car il est important qu'il se déroule correctement.*

Est-il possible, comme l'a demandé M. Ahidar, d'inviter les auteurs de l'enquête au Parlement ?

(verder in het Nederlands)

Uiteraard worden de resultaten in de regering besproken en kan de enquête met het parlement worden gedeeld, maar in deze fase oefenen we beter nog wat geduld. De regering heeft de MIVB een kader gegeven waarin ze haar neutraliteitsbeleid moet herzien. Dat delicate proces loopt en ik ben blij dat de directie niet over één nacht ijs gaat.

Zodra de MIVB het traject heeft afgerond door een voorstel van nieuw neutraliteitsbeleid voor te leggen aan haar beheersorganen, zal ze ook de regering informeren. In dat opzicht betreur ik dat de resultaten van de kwantitatieve enquête zijn gelekt en alvast tot een aantal slagzinnen in de media worden gereduceerd. Ik hoop dat we als beleidsmakers de MIVB de gelegenheid geven om het proces in alle sereniteit af te ronden.

(verder in het Frans)

Voor antwoorden op uw algemene vragen over de neutraliteit bij de openbare diensten van het Brussels Gewest, moet u zich tot de minister van Openbaar Ambt en de minister-president richten.

(verder in het Nederlands)

Ik beseft dat deze antwoorden nog onvolledig zijn, maar het hele traject is nog bezig. Ik ga ervan uit dat de beheersorganen van de MIVB zich de komende weken of maanden zullen kunnen buigen over voorstellen rond een nieuw neutraliteitsbeleid. Uiteraard zal het parlement daar daarna over kunnen debatteren.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- De enquête krijgt een heel andere betekenis in het kader van het volledige traject. De methode van de enquête roept vragen op, meer bepaald het feit dat religieuze, politieke en filosofische overtuigingen in één en dezelfde categorie ondergebracht worden. Het is natuurlijk moeilijk om dan precies te weten waar de mensen het eigenlijk over hebben. Ik kan mij echter voorstellen dat dat onderscheid bij volgende stappen in het traject wel gemaakt wordt.

We moeten nu de resultaten van het traject afwachten en dat ook voldoende tijd geven. Bij de MIVB werken maar liefst 9.000 mensen, en zij vormen een afspiegeling van de Brusselse

1185 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Le choix logique de conserver une stricte neutralité fait-il partie des pistes envisagées ?*

Selon moi, il est juridiquement impossible de distinguer les différents types de convictions. Soit on autorise les signes convictionnels, soit on les interdit.

1187 **M. David Leisterh (MR)**.- *Comme mon groupe l'a dit à plusieurs reprises lors des débats, qui ont permis à chaque parti de se positionner clairement, la place de la religion est dans les foyers et dans les lieux de culte, pas au sein du service public. Le débat d'aujourd'hui et les difficultés rencontrées par certaines personnes n'existeraient pas si la neutralité totale des services publics avait été maintenue.*

Il ne s'agit pas de s'opposer à une religion ou à une philosophie en particulier, mais au regard de l'Histoire, à chaque fois que la religion s'est immiscée dans le service public, cela ne s'est pas bien passé. C'est la raison principale pour laquelle nous continuons à plaider pour une neutralité absolue des services publics, même si les débats sont nombreux au sein de ce parlement et de la société. Cette première enquête montre qu'il règne un sentiment de prosélytisme au sein de l'un des plus gros employeurs publics bruxellois. En tant que pouvoir public, il est de notre responsabilité de faire en sorte que ce sentiment disparaisse. L'une des manières - sans doute la plus facile - d'y arriver est de garantir la neutralité totale des services publics.

1189 **Mme Joëlle Maison (DéFI)**.- *Effectivement, il est à déplorer que cette enquête de la STIB n'ait pas été achevée avant d'être révélée, mais elle est quand même très interpellante, tant du point de vue statistique et de la représentativité que pour la convergence de ses résultats.*

Vous connaissez le point de vue de DéFI, et le mien, sur la question. Dans l'espace public, et pas seulement dans les foyers, nous sommes favorables à la liberté totale pour les signes politiques, philosophiques et religieux. Y compris dans les hautes écoles et les universités, où les élèves sont majeurs. Mais pour les personnes qui s'engagent dans la fonction publique, nous ne souhaitons pas que ces signes politiques, philosophiques ou religieux soient vus et visibles parce que, outre l'impartialité du service rendu, les agents de l'État incarnent l'État, que l'État est neutre et qu'ils doivent aussi avoir une apparence d'impartialité.

samenleving. Het is dus belangrijk dat het hele traject op een kwaliteitsvolle manier wordt voortgezet.

Een van de vragen van de heer Ahidar was om de uitvoerders van de enquête uit te nodigen in het parlement om hun bevindingen te komen voorstellen. Is dat mogelijk?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U hebt het voortdurend over het neutraliteitsbeleid dat moet worden aangepast. Is het ook een optie dat de strikte neutraliteit gewoon behouden blijft? Na de enquête lijkt me dat een logische keuze die we tenminste moeten overwegen.

Mijnheer Verstraete en uzelf hebben het over verschillen tussen religieuze, filosofische en politieke overtuigingen. Ligt die kwestie op tafel bij de MIVB? Dat is niet wenselijk. Volgens mij is het juridisch onmogelijk om een onderscheid te maken tussen overtuigingen. Ofwel laat je uiterlijke tekenen toe, ofwel verbied je ze.

De heer David Leisterh (MR) (*in het Frans*).- *Mijn fractie heeft al meermaals aangekaart dat religie thuishoort in woonkamers en gebedshuizen en niet in de openbare dienst. We zouden het huidige debat niet hoeven te voeren als we de strikte neutraliteit bij openbare diensten niet hadden opgegeven.*

Kijk maar naar de geschiedenis en de actualiteit: telkens als de religie zich met de openbare dienst bemoeit, loopt het fout af, en daarom blijven we pleiten voor absolute neutraliteit. Deze eerste enquête brengt aan het licht dat bij een van de grootste overheidswerkgevers een gevoel van bekeringsdruk leeft. Als overheid moeten we ervoor zorgen dat dat verdwijnt.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (*in het Frans*).- *Het valt te betreuren dat de resultaten van de enquête bij de MIVB voortijdig aan het licht zijn gekomen, maar dat neemt niet weg dat ze de gemoederen beroeren.*

U kent het standpunt van DéFI. In de openbare ruimte zijn wij voorstander van de totale vrijheid om politieke, filosofische en religieuze symbolen te dragen, ook aan hogescholen en universiteiten. Maar mensen die in het openbaar ambt werken, mogen ze niet zichtbaar dragen omdat ze de overheid vertegenwoordigen en de overheid is neutraal.

Burgers kunnen ervoor kiezen om niet voor de overheid te werken, maar als ze zich tot die overheid moeten richten, hebben ze geen keuze. Politieke, filosofische of religieuze symbolen bij ambtenaren kunnen de indruk wekken dat de ambtenaar een bepaald oordeel velt over verzoeken aan de overheid. Vergeet

Les citoyennes et les citoyens peuvent choisir de ne pas travailler pour l'État, mais les usagers, eux, n'ont pas le choix entre plusieurs services publics. Lorsqu'un signe d'appartenance politique, philosophique ou religieux est exhibé, l'usager peut avoir un doute légitime sur le fait d'être jugé par le fonctionnaire dans ses choix ou dans certaines des demandes qu'il formule à l'égard de l'autorité. Cela se comprend, parce que toutes les religions sont plus conservatrices que la loi civile.

Vous me direz : quid des fonctions qui ne sont pas en contact avec le public, qui ne sont pas en lien avec une autorité ? Le droit de l'usager n'est là pas en question. C'est le résultat du compromis auquel, à titre personnel, je ne souscris pas, et c'est aussi le principal enseignement de l'enquête interne discutée aujourd'hui : le port de signes religieux est source de malentendus entre travailleurs et le risque de prosélytisme est avéré.

J'ai souvent entendu l'argument de la discrimination à ce propos. Mme Pauthier a cité Vincent de Coorebyter, qui a aussi déclaré dans ce Parlement, en commission des Finances, que la discrimination trouvait sa source dans la loi religieuse et pas dans la loi civile. Tout le monde ici, comme le chauffeur dont j'ai cité les propos, est placé sur le même plan.

Ma première conclusion est connue, et s'inspire des propos du philosophe Jean Leclercq : plus il y a de diversité, plus il faut de neutralité. Et la deuxième : le plan prosélytisme est effectivement transversal et touche tous les services publics, mais il fait aussi partie de l'accord et du compromis, donc je souhaiterais que vous insistiez auprès de vos collègues pour qu'il soit appliqué.

¹¹⁹¹ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Cette enquête fait partie d'un processus plus global dans lequel les travailleurs et les travailleuses de la STIB sont amenés à exprimer leurs opinions. Les résultats, qui en sont toujours au stade intermédiaire, n'étaient pas destinés à être rendus publics. Il serait regrettable que des fuites renforcent d'éventuels malaises au sein de l'entreprise. Nous sommes dans le domaine des opinions, des faits allégués, des conceptions et également des pratiques qui touchent à la liberté d'expression et à ses limites.

Nous estimons qu'il faut laisser le processus se dérouler dans la sérénité jusqu'à son terme. Je suppose que par la suite, un temps sera consacré au débat concernant la méthodologie sur laquelle, en raison des fuites, nous n'avons pas de vue claire pour l'instant.

¹¹⁹³ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Il est en effet préférable de ne pas perturber le processus.*

Personnellement, je regrette que l'enquête ne fasse pas de distinction entre les convictions religieuses, politiques et philosophiques. Cela aurait permis de nous forger une idée réaliste de la situation vécue par le personnel.

Groen fait confiance à la STIB pour mener à bien le processus. Le débat qui sera mené ensuite au Parlement permettra à

niet dat alle godsdiensten conservatiever zijn dan het Burgerlijk Wetboek.

Bij mensen die achter de schermen werken, speelt dat probleem niet, al blijkt uit het interne onderzoek bij de MIVB dat het ook een bron van misverstanden tussen werknemers kan zijn en dat het risico op bekeringsdrang niet uit te sluiten valt. In die gevallen wordt het discriminatieargument vaak bovengehaald. Collega Pauthier verwees naar Vincent de Coorebyter die in de commissie Financiën echter zei dat de bron van discriminatie in de religieuze wet zit, niet in het Burgerlijk Wetboek.

Mijn eerste conclusie is en blijft: hoe meer diversiteit, hoe groter de nood aan neutraliteit. Mijn tweede conclusie is dat het antibekeringsplan inderdaad voor alle overheidsdiensten geldt. Ik hoop dan ook dat u bij uw collega's aandringt om het toe te passen.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *De enquête is een onderdeel van een groter plan. Het zou jammer zijn dat de gelekte resultaten het eventuele ongenoegen bij de MIVB in de hand werken. Dit zijn delicate kwesties. Volgens ons moet het proces sereen tot het einde worden gevoerd.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het proces wordt inderdaad het best niet te veel verstoord. Het is immers belangrijk dat het goed afgerond wordt. In dat opzicht is het jammer dat er informatie gelekt is, maar goed, het is wat het is.

Ik betreur persoonlijk dat er in de enquête geen onderscheid werd gemaakt tussen religie, politieke of filosofische overtuiging als motief. Ik bedoel niet dat het ene wel mag en het andere niet,

chaque parti d'exprimer sa vision des choses. Pour Groen, ce qui compte, c'est que la neutralité du service soit centrale et que chaque citoyen ait droit à tout moment à un service équivalent.

maar het zou wel interessant zijn om een zo realistisch mogelijk beeld te krijgen van de situatie zoals het personeel die ervaart.

Wat we tot nu toe vernomen hebben over het proces, geeft voldoende vertrouwen dat het ernstig wordt genomen en op een zo representatief mogelijke manier wordt uitgevoerd. Groen behoudt dus het vertrouwen in de MIVB om het tot een goed einde te brengen. Het is wel essentieel dat het debat daarna ook in het parlement wordt gevoerd. Dan zullen we dieper kunnen ingaan op de visies van de verschillende partijen.

Groen vindt, kort samengevat, dat de neutraliteit in de dienstverlening centraal staat en dat elke burger op elk moment van de dag recht heeft op dezelfde gelijkwaardige dienstverlening. Dat is wat telt en niet per se het uiterlijk of het voorkomen van de ambtenaar die de dienst verleent.

Ik geef een concreet voorbeeld. In Londen is het allang een vertrouwd beeld dat metrochauffeurs een tulband dragen. Dat leidt niet tot een gebrek aan vertrouwen bij de passagiers. Het lijkt ons dus perfect mogelijk om zulke zaken op zo'n manier te integreren dat de neutraliteit en de kwaliteit van de dienstverlening gegarandeerd blijven.

¹¹⁹⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Nous pourrions organiser une présentation des résultats de l'enquête à l'issue du processus.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- We kunnen een presentatie van de enquêteresultaten organiseren, maar dan het liefst na afloop van het hele traject.

À la suite du jugement, la STIB doit s'écarter d'une politique de neutralité exclusive, mais je ne peux préjuger de la façon de le faire.

De regeringsopdracht aan de MIVB biedt de mogelijkheid om het neutraliteitsbeleid aan te passen. Daarnaast moet de MIVB gevolg geven aan de veroordeling om af te stappen van een exclusief neutraliteitsbeleid. Ik kan niet vooruitlopen op wat dat concreet betekent.

Si les différents types de convictions sont abordés dans l'enquête, certains aspects comme le prosélytisme méritent d'être approfondis. La contribution de consultants expérimentés était nécessaire pour la partie qualitative.

Het klopt dat religieuze, filosofische en politieke overtuigingen in de enquête aan bod kwamen. Sommige aspecten, zoals bekeringsijver en het gevoel van discriminatie, verdienen diepgaander onderzoek.

¹¹⁹⁷ (poursuivant en français)

In een enquête moeten keuzes worden gemaakt en de lengte van de vragenlijst is bepalend voor de respons. Daarom zijn ervaren consultants ingehuurd voor het kwalitatieve deel.

Le risque de prosélytisme est une question importante. Nous parlons ici de la STIB, mais il existe à ce sujet un débat plus large au sein de la société. Que fait-on de la neutralité dans la fonction publique bruxelloise ? Cela ne concerne pas que moi. Je vous renvoie au travail que font en la matière le ministre de la Fonction publique, M. Sven Gatz, et le ministre-président, M. Rudi Vervoort.

(verder in het Frans)

Het risico op bekeringsdrang is niets om licht overheen te gaan. Het gaat vandaag over de MIVB, maar er wordt ook een algemeen maatschappelijk debat over gevoerd. Wat doen we met de neutraliteit in het Brussels openbaar ambt? Ook minister Gatz en minister-president Vervoort werken daaraan.

¹²⁰¹ **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Hormis la question du dédommagement de la victime, la STIB ne doit pas tenir compte du jugement, car le même tribunal a déjà prononcé des jugements totalement différents sur des questions similaires.*

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- De gerechtelijke uitspraak kost de MIVB geld, aangezien het slachtoffer een schadevergoeding krijgt. Voor de rest hoeft de MIVB met die uitspraak evenwel totaal geen rekening te houden. Dezelfde

Vous affirmez faire confiance à la STIB pour sa gestion du processus, mais vous l'avez empêchée d'interjeter appel. Il est illogique de dire que la STIB doit s'écarter de la neutralité stricte.

Laissez la STIB décider elle-même de sa politique : soit une stricte application de la neutralité, soit un assouplissement.

¹²⁰³ **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Mme Van Achter m'a titillée sur un point sensible : on a interdit à une entreprise publique primée à plusieurs reprises pour sa politique de diversité de faire appel, et donc de faire usage de ses droits. C'est très grave !

Indépendamment de ce compromis auquel je ne souscris pas, il avait été prévu de décliner, dans toutes les compétences, un plan contre le prosélytisme dans les plus brefs délais. C'était en juin 2020. À la lecture de cette enquête, il est, a fortiori, très important et urgent de le mettre en place à la STIB.

- *Les incidents sont clos.*

¹²⁰⁷ **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

¹²⁰⁷ **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,**

¹²⁰⁷ **concernant la politique bruxelloise de sécurité routière au regard des chiffres préoccupants du baromètre 2022 de Vias.**

¹²⁰⁹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Ce 23 février, l'Institut Vias a communiqué son baromètre annuel et les chiffres des accidents pour l'année 2022.

Il en ressort qu'avec 521 morts sur les routes belges en 2022, le nombre de tués sur les routes repart à la hausse. C'est 37 décès de plus qu'en 2021. Par Région, le nombre de décès a diminué en Flandre, passant de 291 à 271 (- 20), et augmenté en Wallonie, passant de 187 à 229 (+ 42). C'est à Bruxelles que la hausse est

rechtbank heeft in het verleden immers al volledig anders geoordeeld.

Laten we niet vergeten dat de regering verhinderd heeft dat de MIVB beroep aantekende. Vandaag zegt u dat u er vertrouwen in hebt dat de MIVB het proces correct aanpakt. Ik zou haar dat vertrouwen dan ook volledig geven, of ze nu opteert voor strikte neutraliteit of voor een andere visie.

Dat de regering zegt dat de MIVB zich moet aanpassen en van strikte neutraliteit moet afstappen, is totaal onlogisch. Als de enquête in die richting wijst en als de MIVB naast de uitbetaling van de schadevergoeding voorts geen rekening houdt met het vonnis in dit specifieke geval, kan ze de kwestie perfect in beroep door de rechter laten beoordelen. Wat hier vandaag gezegd wordt, is totaal onzinnig. Het is wel degelijk mogelijk om in beroep te gaan.

Mijn oproep aan de regering is dan ook om het spel correct te spelen. Laat de MIVB zelf beslissen over haar beleid: een strikte naleving van de neutraliteit of zo nodig een versoepeling.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Collega Van Achter heeft een gevoelig punt aangestipt: een overheidsbedrijf dat meermaals voor zijn diversiteitsbeleid werd gelauwerd, kreeg het verbod om in beroep te gaan.*

Los van het compromis, waarin ik me niet kan vinden, was het al in 2020 de bedoeling om zo snel mogelijk met een antibekeringplan te komen. Uit de enquête blijkt dat de MIVB dringend nood heeft aan zo'n plan.

- *De incidenten zijn gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende het Brusselse verkeersveiligheidsbeleid na de zorgwekkende cijfers van de barometer 2022 van het Vias Institute.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Op 23 februari publiceerde Vias Institute de ongevallencijfers van 2022, waaruit bleek dat het aantal dodelijke slachtoffers met 37 was toegenomen tegenover 2021. Het aantal doden daalde van 291 naar 271 in Vlaanderen en steeg van 187 naar 229 in Wallonië. De grootste stijging viel in Brussel te noteren, met 21 verkeersdoden tegenover 6 in 2021.*

proportionnellement la plus élevée, avec 21 décès en 2022 contre 6 en 2021.

Quant au nombre de blessés, même si les données collectées en 2022 restent inférieures aux statistiques de 2019 (dernière année de référence avant les changements d'habitudes de déplacements liés à la pandémie de Covid-19), il est en hausse dans les trois Régions par rapport à 2021 : + 10,3 % en Flandre, + 0,8 % en Wallonie et + 18,2 % à Bruxelles.

La hausse du nombre de blessés et de décès est la plus marquée parmi les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes. Quelque 95 cyclistes sont morts en 2022 en Belgique, contre 74 en 2021. Au total, la Belgique a compté 179 décès d'adeptes de la mobilité douce, soit un mort tous les deux jours. Du côté des blessés, l'augmentation est de 13 %, mais elle concerne plus particulièrement les utilisateurs de trottinettes électriques (+ 61,6 % de blessés en un an).

Nous l'avons déjà signalé à maintes reprises, les comportements dangereux à trottinette, en particulier les trottinettes en libre-partage, sont légion à Bruxelles. Nous avons beau adapter la législation fédérale et le cadre régional, certains utilisateurs de trottinettes restent imperméables aux règles du Code de la route et totalement inconscients du danger dans lequel ils se mettent. Et la prise de conscience ne vient souvent qu'après l'accident, lorsqu'il est trop tard.

Inutile de rappeler l'étude sur les accidents de trottinette réalisée par le docteur Youatou Towo, chirurgien au service des urgences du CHU Saint-Pierre. Nous l'avons déjà évoquée à plusieurs reprises avec Mme Maison. Elle conclut à la nécessité de conscientiser davantage les utilisateurs de trottinettes au danger dans lequel ils se mettent, mais aussi de les inciter à porter des équipements de protection (casques, gilets réfléchissants, gants, etc.).

Je rappelle la volonté du groupe DéFI de rendre obligatoire le port du casque pour les cyclistes de moins de 14 ans, plus susceptibles d'être blessés à la tête que leurs aînés, ainsi que pour les professionnels qui livrent, par tout temps, à vélo ou à trottinette. Il ne s'agit pas ici d'idéologie, mais d'une question de santé publique et de protection des usagers les plus vulnérables.

Enfin, je réitère notre demande d'inciter les loueurs de trottinettes en libre-partage à amener leurs clients à porter le casque. En échange, la Région pourrait prévoir une redevance annuelle moindre. Vous aviez acquiescé à ma proposition, il y a quelques mois, mais l'arrêté en préparation ne semble malheureusement pas en tenir compte.

Het aantal gewonden bleef weliswaar lager dan in 2019, maar steeg in vergelijking met 2021 met 10,3% in Vlaanderen, 0,8% in Wallonië en 18,2% in Brussel.

De stijging van het aantal gewonden en doden is het opvallendst bij voetgangers, fietsers en steppers. In 2022 stierven er 95 fietsers in België, tegenover 74 in 2021. Alles bij elkaar stierven 179 zwakke weggebruikers. Het aantal gewonden steeg met 13% en was vooral markant bij gebruikers van elektrische steps (+ 61,6%).

Deelstepgebruikers zijn vaak een gevaar op de weg. Spoedchirurg Towo dringt aan op verdere bewustmaking en op het dragen van een helm, reflecterend hesje en handschoenen. DéFI wil de helm verplicht maken voor fietsers onder de veertien en voor leveranciers die zich met de fiets of de step verplaatsen.

Tot slot zou het gewest de aanbieders van deelsteps moeten vragen hun gebruikers te verplichten een helm te dragen. In ruil zou het hun bijdrage kunnen verlagen. In het ontwerpbesluit dat niet te zijn opgenomen.

Welke maatregelen uit het Actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 zult u activeren? Hoe evalueert u de bewustmakingsacties? Hoe kunnen we meer mensen bereiken? Komen er krachtige campagnes op de sociale media? Hoe zult u fietsers en steppers warm maken voor het gebruik van een helm?

¹²¹¹ La situation est particulièrement préoccupante. Il importe de dépasser les discours clivants visant à rejeter la faute sur l'autre, et de ne pas se focaliser sur certaines mesures évidemment nécessaires, comme le développement de pistes cyclables sécurisées, ou sur des actions de sensibilisation qui restent sans

effets probants. Nous devons prendre des mesures plus fortes. Trop de vies sont gâchées aujourd'hui.

Quelles mesures du plan d'actions régional de sécurité routière (PASR) 2021-2030 allez-vous activer ou renforcer pour répondre à ces nouveaux constats et atteindre l'objectif de zéro mort et zéro blessé grave qui semble s'éloigner ?

Quelle évaluation faites-vous des actions de sensibilisation ? Quelles sont-elles ? Comment toucher davantage de monde ? Des campagnes chocs sont-elles prévues sur les réseaux sociaux, particulièrement ceux utilisés par les plus jeunes ? Un budget est-il inscrit à cet effet ?

Qu'en est-il des campagnes de sensibilisation au port du casque pour les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes ?

Dans la presse du 15 mars, nous apprenions que le Conseil européen pour la sécurité des transports souhaitait que des mesures soient prises pour protéger les trottinettistes, mais aussi les autres usagers de la route. Ainsi, parmi ses recommandations, outre l'application stricte du Code de la route et le renforcement des sanctions pour comportement illicite ou dangereux, citons la fixation en usine d'une limitation de la vitesse à 20 km/h avec une puissance maximale de 250 W, des roues plus larges, l'imposition de clignotants et d'un klaxon ou encore le port du casque obligatoire. Quel suivi sera donné à ces propositions ?

Où en est l'élaboration de l'arrêté « Trottinettes » ? Une redevance moindre est-elle prévue pour les loueurs proposant un casque à leurs clients ? Ne pourrait-on, par ailleurs, imposer aux loueurs de trottinettes un système permettant d'arrêter automatiquement le véhicule s'il est utilisé par plus d'une personne ?

Quelles actions avez-vous menées pour renforcer les contrôles et le respect des règles du Code de la route, notamment pour les utilisateurs de trottinettes ?

¹²¹³ **M. David Weytsman (MR).** - Je vais être bref, car nous avons eu un échange similaire avec Mme la ministre il y a de cela deux ou trois semaines. Je ne comprends pas bien l'organisation des travaux, dans la mesure où nous avons par ailleurs demandé des auditions. J'espère donc que nous aurons l'occasion de revenir plus en détails sur le sujet, sur la base de ces auditions.

Pour rappel, la situation est préoccupante. Il n'y a jamais eu autant d'accidents sur nos routes depuis les dix dernières années. Les regards doivent se porter plus particulièrement sur la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, la situation est un peu moins grave en Région wallonne et plus positive encore en Région flamande. De plus, en comparaison avec d'autres grandes villes, comme Anvers ou Liège, notre ville-région compte également davantage d'accidents.

De Europese Raad wil maatregelen om steppers en andere weggebruikers te beschermen. Naast de strikte toepassing van het verkeersreglement en strengere straffen voor gevaarlijk rijgedrag zijn een begrenzing van de maximumsnelheid tot 20 km/u, bredere banden, verplichte richtingaanwijzers, een claxon en helmplicht aangewezen.

Waar blijft het stepbesluit? Zullen stepverhuurders die helmen ter beschikking stellen, een lagere bijdrage betalen? Kunnen we stepverhuurders niet verplichten een systeem op de steps te installeren waardoor die automatisch stilvallen als er meerdere mensen op staan? Hoe zorgt u voor betere handhaving?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).* - Ik hoop dat we naar aanleiding van de gevraagde hoorzittingen uitgebreid op het probleem terug zullen kunnen komen.

De voorbije tien jaar vielen nooit zoveel ongevallen te betreuren als vorig jaar. Vooral in Brussel is de toestand ernstig, zelfs in vergelijking met Antwerpen en Luik.

Wat hebt u sinds het begin van de regeerperiode gedaan om het aantal stepongevallen terug te dringen? Welke voorstellen uit het verkeersveiligheidsplan dat ik voorstelde, denkt u over te nemen? Waarom maakt u daar geen werk van? Waarom brengt u de ministers van Mobiliteit niet sneller samen?

Lors de notre dernier débat sur le sujet, j'ai introduit une panoplie de questions et de propositions. J'axerai cette fois mon intervention sur deux questions.

Ma première question concerne le facteur exponentiel du nombre d'accidents de trottinette. Que faites-vous à ce sujet depuis le début de la législature ? J'ai proposé un plan de sécurité routière sur cette question. Quels éléments pouvez-vous reprendre ? Ce plan a été réalisé en concertation avec les opérateurs, qui ont fait des propositions similaires dans d'autres villes européennes. Pourquoi ne vous saisissez-vous pas de certaines de ces propositions ? Pourquoi ne réunissez-vous pas le plus rapidement possible les différents ministres de la Mobilité, alors que vous disposez de cette compétence ? Qu'allez-vous concrètement nous proposer ?

¹²¹⁵ Deuxièmement, si nous demandons un plan pluriannuel d'investissement pour les trottoirs ou pour les voiries, c'est aussi parce qu'un grand nombre d'accidents ne sont pas liés à des tiers. Ce sont des accidents de cyclistes, de piétons, de trottinettistes seuls, dus à la vétusté de nos infrastructures, à des problèmes de visibilité. Allez-vous nous proposer un plan, une stratégie, des investissements à la hauteur de ces accidents ? C'est une chose de proclamer la vision zéro, mais une autre de mettre ce slogan en application dans les budgets et votre action politique. Pour le moment, on ne peut pas dire que vous en ayez fait une priorité, Madame la Ministre.

¹²¹⁷ **Mme Leila Agic (PS).**- Cette demande d'explications nous permet de faire le point sur les avancées réalisées en faveur de la sécurité routière et, en particulier, de celle des piétons, pour lesquels chaque intersection représente un risque. À chaque fois qu'ils traversent une voirie, les piétons peuvent être en conflit avec un autre usager, un usager faible comme eux ou un automobiliste.

Le 20 mars dernier débutait la Semaine de la Ligue Braille, une édition marquée cette année par une campagne de sensibilisation portant sur la mobilité des personnes aveugles et malvoyantes. Selon une étude menée par la Ligue Braille, plus de huit personnes aveugles ou malvoyantes sur dix sortent quotidiennement ou presque et 55 % d'entre elles ne se sentent pas en sécurité sur la voie publique, l'obstacle principal étant la trottinette.

Ce constat n'est pas neuf puisque, depuis l'apparition des trottinettes partagées, la circulation sur les trottoirs des grandes villes est devenue un cauchemar pour les personnes à mobilité réduite. Il y a une dizaine de jours, un article paru dans le journal La Dernière Heure relatait l'expérience de Gérard, un retraité pratiquement aveugle qui vit un calvaire à cause des trottinettes mal garées. Celles-ci sont tellement souvent déplacées qu'elles représentent des obstacles totalement imprévisibles, qu'il est impossible d'anticiper. Gérard raconte qu'il se blesse chaque semaine à cause de trottinettes abandonnées sur les trottoirs. Je dis bien « abandonnées » car, quand on respecte les piétons, les personnes âgées, les parents qui conduisent une poussette et les personnes à mobilité réduite, on ne gare pas sa trottinette sur

We vragen een meerjareninvesteringsplan, want een groot aantal ongevallen valt toe te schrijven aan de staat van de wegen en trottoirs en aan zichtbaarheidsproblemen. Uw nulvisie mag niet tot woorden beperkt blijven. Voorlopig lijkt u echter geen haast te maken.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Ik wil graag dieper ingaan op de maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid van voetgangers. Telkens wanneer voetgangers een weg oversteken, kunnen ze in conflict komen met een andere gebruiker, een zwakke gebruiker zoals zichzelf of een automobilist.*

Tijdens de Brailleweek werd dit jaar een bewustmakingscampagne gevoerd over de mobiliteit van blinden en slechtzienden. Volgens een onderzoek van de Brailleliga gaan meer dan acht op de tien blinden en slechtzienden bijna dagelijks op stap, maar voelt 55% zich niet veilig op de openbare weg. De step wordt daarbij als het belangrijkste obstakel beschouwd.

Sinds de komst van deelsteps is het voor personen met een beperkte mobiliteit een nachtmerrie geworden om op een trottoir te lopen. De steps worden zo vaak verplaatst dat ze totaal onvoorspelbare obstakels vormen waarop blinden en slechtzienden onmogelijk kunnen anticiperen.

le trottoir, mais on cherche un endroit où elle ne gêne pas le passage. On ne l'abandonne pas en faisant une photo de son méfait pour se donner bonne conscience et être dédouané.

¹²¹⁹ Le Parlement bruxellois a voté une proposition d'ordonnance mettant en place des zones de dépôt obligatoires pour les véhicules de micromobilité partagée, et nous attendons avec impatience l'arrêté du gouvernement.

Force est de constater que, tous les jours, nos concitoyens sont agacés, voire mis en danger par des trottinettes abandonnées sur les trottoirs. Qu'attendez-vous pour désencombrer les trottoirs par le retrait de ces trottinettes et vélos en libre-service qui n'ont rien à y faire ? Depuis hier, un vélo abandonné occupe le milieu du trottoir devant le bâtiment du Parlement francophone bruxellois. Je n'ose imaginer le nombre de personnes qui ont dû le contourner avec difficulté.

Comme cela a été dit, les trottoirs doivent permettre aux piétons, y compris aux personnes à mobilité réduite, de se mouvoir en sécurité. Or ce n'est pas le cas à Bruxelles, comme en témoigne l'étude de la Ligue Braille. Pour faire de Bruxelles une ville piétonne et atteindre la part modale minimale de 50 % en 2030, il convient, certes, d'améliorer la qualité des aménagements piétons, mais surtout de permettre un cheminement sécurisé en levant tout obstacle.

Quand le stationnement des véhicules de cyclopartage sera-t-il interdit sur tous les trottoirs de notre Région ? Qu'attendez-vous pour instaurer les zones de dépôt fixées et prévisibles qui permettront aux malvoyants d'enfin circuler en toute sécurité et de mieux prévenir les obstacles ?

¹²²¹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Les chiffres de 2022 sont mauvais : ils sont légèrement supérieurs à ceux d'avant la pandémie. Il est urgent d'avancer vers la vision zéro. À cette fin, il est temps d'examiner ce qui ne va pas et d'envisager les adaptations nécessaires.*

La généralisation de la limite de vitesse à 30 km/h est-elle suffisamment respectée ? Cette mesure est-elle suffisante ?

Les causes des accidents avec des blessés graves ou des morts sont-elles systématiquement analysées ? Que peut-on en déduire ? Quelles ont été les principales causes d'accidents mortels en 2022 ?

Comme cela a été souligné, le nombre d'accidents, de blessés et de morts a fort augmenté parmi les utilisateurs de trottinettes électriques.

Het Brussels Parlement heeft een voorstel van ordonnantie goedgekeurd dat dropzones verplicht maakt en we wachten vol ongeduld op het regeringsbesluit.

Burgers lopen elke dag gevaar door steps die op een trottoir worden achtergelaten. Waar wacht u op om ze weg te halen? Voetgangers en mensen met een beperkte mobiliteit moeten zich veilig op de trottoirs kunnen verplaatsen.

Wanneer wordt het achterlaten van deelfietsen en -steps op een trottoir verboden? Waarom wacht u met de afbakening van dropzones?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Een tijd geleden hadden we het al over de verkeersveiligheidsbarometer. Volgens mij hebben we nu een update van de afgelopen drie maanden gekregen, die toen nog niet beschikbaar was.

De cijfers van 2022 zijn niet goed. Eerder was er een sterke daling van het aantal verkeersslachtoffers, onder meer door de coronapandemie. In 2022 zaten we echter weer helemaal aan het aantal van voorheen. Er was zelfs een lichte toename. Dat is onaanvaardbaar. We moeten sneller evolueren naar de zogenaamde nulvisie, waarbij er helemaal geen doden en zwaargewonden meer vallen in het verkeer. Mevrouw de minister, Ik weet dat u daar met de voltallige regering achter staat.

Het is nu zaak om na te gaan wat er fout loopt en waar er moet worden bijgestuurd. Een belangrijke maatregel was bijvoorbeeld de algemene invoering van de zone 30. Alle internationale verkeersexperts voeren immers aan dat de belangrijkste maatregel om levens te redden in het verkeer erin bestaat de snelheid van het verkeer te verlagen.

¹²²³ *Où en sont les arrêtés d'application de l'ordonnance adoptée par le Parlement il y a un an ? Est-il exact qu'il y a eu du retard parce que Brulocalis a freiné ? C'est incompréhensible au vu de l'urgence.*

Il en va de même pour la politique relative aux piétons. Il est important de mettre en place des zones de dépôt. Pourquoi cela n'avance-t-il pas plus vite ? Des solutions sont-elles étudiées ?

Les chiffres belges pour 2022 montrent une augmentation du nombre de victimes chez les piétons et les cyclistes. Cette tendance se retrouve-t-elle à Bruxelles ? Pouvez-vous nous donner des détails à ce sujet ?

¹²²⁵ **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).** - *Les derniers chiffres de l'Institut Vias sur la sécurité routière à Bruxelles sont accablants : en un an, le nombre d'accidents corporels a augmenté de 18 % et le nombre de personnes qui ont perdu la vie est passé de 6 à 21.*

Le manque d'infrastructures sûres et réduisant les conflits entre les différents modes de déplacement est une des causes de ce nombre élevé de décès.

Pendant la crise du coronavirus, 40 km de pistes cyclables ont été réalisés, mais cet élan semble être retombé. Certaines, qui n'étaient que des projets pilotes, ont même disparu. Quant à la qualité des aménagements, elle est vitale. Je plaide ainsi depuis longtemps en faveur des pistes cyclables séparées.

Is de algemene zone 30 in voldoende mate realiteit geworden, of ligt de snelheid van het verkeer in werkelijkheid nog altijd hoger? Volstaat de handhaving van die snelheidsbeperking wel?

Wordt bij ongevallen met zwaargewonden of doden systematisch nagegaan wat de oorzaak was? Hebt u al zicht op de belangrijkste oorzaken van ongevallen met verkeersdoden in het afgelopen jaar? Ligt de toename van het aantal slachtoffers aan overdreven snelheid, aan bepaalde verplaatsingswijzen enzovoort? Zijn er bepaalde situaties die vaak terugkeren bij zulke ongevallen? Valt er iets af te leiden uit de analyses?

Ik ben het eens met collega's die wijzen op de opvallende toename van verkeersslachtoffers onder de gebruikers van elektrische steps. We zien een enorme stijging, zowel van het aantal ongevallen als van het aantal letsels en doden. In een jaar tijd lieten maar liefst vier gebruikers van elektrische steps het leven in het Brusselse verkeer.

Hoever staan de uitvoeringsbesluiten voor de ordonnantie die het parlement een jaar geleden goedkeurde? Klopt het dat er wat vertraging is ontstaan doordat Brulocalis op de rem is gaan staan? Dat is dan wel wat vervelend, aangezien het parlement net een uitzonderlijke inspanning heeft geleverd om Brulocalis bij het hele proces te betrekken. Ik begrijp dan ook niet goed waarom ze de zaak vertragen nu we zo snel mogelijk vooruitgang moeten boeken.

Hetzelfde geldt voor het voetgangersbeleid. Mevrouw Agic gaf al aan dat het belangrijk is dat er dropzones worden ingericht en de gemeenten beschikken over alle mogelijkheden om dat te doen. Ik begrijp dan ook niet waarom het niet sneller gaat. Is het mogelijk om sneller vooruit te gaan? Het maakt niet uit of dat via een besluit gaat of via afspraken die u maakt, zoals over een lagere snelheid. Zijn er in dat verband nog opties die u bestudeert? Het zou het stappen in Brussel in elk geval veiliger maken.

Uit de algemene cijfers voor België van 2022 blijkt dat er meer slachtoffers zijn onder voetgangers en fietsers. Ziet u die trend ook in Brussel? Kunt u daar meer details over geven?

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit). - België en Brussel kennen een dramatische toename van het aantal verkeersslachtoffers. De nieuwe cijfers van Vias Institute zijn vernietigend voor de hoofdstad, want het aantal letselongevallen in Brussel steeg in een jaar met 18%, van 3.504 in 2021 naar 4.141 vorig jaar.

In 2021 lieten zes mensen het leven in het Brusselse verkeer, in 2022 maar liefst 21, een evolutie die we alleen maar kunnen betreuren. Een van de grondoorzaken van het hoge aantal verkeersslachtoffers is het gebrek aan veilige infrastructuur voor auto's, fietsers en voetgangers.

Er wordt te weinig gefocust op infrastructuur die conflicten tussen harde en zachte mobiliteit minder waarschijnlijk maakt. Er zijn te weinig gescheiden fietspaden. Het ongeval met de

¹²²⁷ *Combien de kilomètres de nouvelles pistes cyclables avez-vous aménagés avec permis d'urbanisme ? Combien concernent des pistes cyclables séparées ?*

Introduirez-vous de nouvelles demandes de permis d'urbanisme pour la construction de pistes cyclables séparées avant la fin de la législation ?

¹²²⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - C'est une bonne chose que la thématique de la sécurité routière continue à figurer en tête de l'ordre du jour de cette commission et de l'agenda politique.

L'année 2022 est en effet une année difficile en matière de sécurité routière, nous ne pouvons le nier. Dans l'ensemble du pays, et particulièrement à Bruxelles, les chiffres sont très préoccupants et mon administration, mon cabinet et moi-même les prenons très au sérieux.

Derrière ces chiffres se cachent de nombreuses vies qui ne seront plus jamais les mêmes. Chaque mort, chaque blessé est un drame de trop. Nous sommes déterminés à faire en sorte qu'il n'y ait plus ni mort ni blessé grave sur les routes bruxelloises d'ici à 2030. Cela demande encore une énorme quantité de travail et des années de lutte, tant au niveau régional que communal. Tout le monde doit prendre ses responsabilités.

Les questions ont été nombreuses et je vais me baser sur celles que M. Loewenstein a posées, tout en essayant de répondre au plus de questions supplémentaires possible.

L'évolution de l'accidentologie des usagers de trottinettes est en effet malheureusement fort à la hausse. Même si le nombre d'accidents est à mettre en perspective avec la très importante augmentation du nombre d'usagers et de locations de trottinettes,

Flixbus op de Koning Albert II-laan een maand geleden is daar een triest gevolg van. De fietsinfrastructuur is er onvoldoende aangepast aan de realiteit. Nochtans stond de heraanleg van de Koning Albert II-laan voor 2016 op de planning, maar de gemeente Schaarbeek stapte naar de Raad van State omdat er een rijstrook voor auto's zou verdwijnen. Ondertussen heeft het gewest gelijk gekregen, maar heeft een fietskoerier het leven gelaten.

In de coronaperiode werd 40 km fietsstroken gerealiseerd, maar nadien lijkt het te zijn stilgevallen. Het draait trouwens niet alleen om de kwantiteit, vooral de kwaliteit is van levensbelang. Ik pleit al lang voor gescheiden fietspaden, want die redden levens. Een deel van de 40 km fietspaden is alweer verdwenen. Het ging om proefprojecten die zijn afgevoerd of in het beste geval vervangen door veilige, gescheiden fietspaden.

Ik heb in mijn vragen vooral aandacht voor de fietsers, maar de vragen van mijn collega's over steppers en voetgangers zijn uiteraard even belangrijk.

Hoeveel nieuwe fietspaden hebt u mogelijk gemaakt via stedenbouwkundige vergunningen? Bij hoeveel kilometer daarvan gaat het om gescheiden fietspaden? Hoeveel kilometer werd aangelegd op basis van wegmarkeringen of new jersey's (betonnen veiligheidsblokken)?

Wilt u nog nieuwe stedenbouwkundige aanvragen indienen voor de aanleg van gescheiden fietspaden voor het eind van deze regeerperiode?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Het valt niet te ontkennen dat 2022 een zwaar jaar was voor de verkeersveiligheid. Achter de cijfers schuilen getekende levens. Elke dode en elke zwaargewonde is er een te veel.*

We stellen alles in het werk om het aantal doden en zwaargewonden op de Brusselse wegen tegen 2030 naar nul terug te brengen. Het Actieplan verkeersveiligheid 2011-2020 (APVV) is op deze nulvisie gebaseerd en draagt onder meer bij tot de veiligheid van steppers, bij wie de meeste ongevallen te betreuren vallen. Daarnaast zetten we in op snelheidshandhaving en nultolerantie voor verkeersinbreuken. Voorts worden er campagnes gevoerd om de steppers op veilig rijgedrag te wijzen.

nous devons absolument prendre le taureau par les cornes sur cette question.

Le plan d'actions régional de sécurité routière (PASR) étant basé sur l'approche « safe system », tous les programmes d'action agissent conjointement pour tendre vers l'objectif vision zéro. La sécurité d'un certain type d'usagers s'obtient en jouant sur l'ensemble du système. Ainsi, diverses actions du PASR contribuent à l'augmentation de la sécurité des utilisateurs de trottinettes : les actions sur les traversées cyclistes et les carrefours, l'adaptation progressive de l'infrastructure à la ville 30 et la sécurisation des zones à concentration d'accidents (ZACA) sont bien engagées et se poursuivent.

Les actions liées au contrôle et à la sanction de la vitesse et à la recherche de la tolérance zéro pour les infractions routières auront également un impact sur la sécurité des utilisateurs de trottinettes. Pour la partie « safe behaviour », la sensibilisation des usagers est traitée, soit par des campagnes spécifiques, soit par une déclinaison des campagnes sur les principales causes de tués et blessés graves sur la route, en particulier les assuétudes.

¹²³¹ Une première campagne d'information destinée aux usagers de trottinettes a été réalisée en juillet 2022 à l'occasion de l'entrée en vigueur des nouvelles règles du Code de la route.

Cela répond à la question de M. Weytsman ; il existe bel et bien une interaction avec les ministres des autres Régions. La conférence interministérielle, qui se réunit toutes les six semaines, aborde régulièrement cette thématique. Elle a notamment fait des propositions d'adaptation du Code de la route au niveau fédéral. Les nouvelles règles visent davantage de sécurité : âge limite de seize ans, sauf dans certaines zones, pour utiliser une trottinette électrique, interdiction de rouler sur les trottoirs et d'être à deux sur l'engin.

La campagne a été diffusée sur les réseaux sociaux, comme TikTok. Les statistiques de consultation étaient très satisfaisantes. Étaient ciblés les usagers de trottinette les plus impliqués dans les accidents, c'est-à-dire des hommes entre 25 et 35 ans.

La campagne « Passe ton permis trotti » a récemment été lancée. La période choisie n'est pas anodine, car la pratique de la trottinette est un phénomène saisonnier. La campagne met l'accent sur le respect des règles et les comportements assertifs et anticipatifs. Le budget de cette action est de 230.000 euros TVAC. Un des messages diffusés recommande le port du casque. La politique régionale en la matière est de le recommander fortement, très certainement aux usagers de trottinette.

¹²³³ (poursuivant en néerlandais)

En octobre 2022, l'arrêté sur le cyclopartage a été approuvé en première lecture par le gouvernement. L'adoption en seconde lecture du texte adapté sur la base des avis formels des organismes concernés devrait avoir lieu en avril 2023.

In juli 2022 werd een eerste informatiecampagne voor steppers georganiseerd. Het thema komt geregeld ter sprake tijdens de zeswekelijkse interministeriële conferentie. Daar zijn ook voorstellen gedaan om het verkeersreglement aan te passen en een minimumleeftijd van 16 jaar in te voeren, evenals een verbod om op de stoep te rijden of om met z'n tweeën een step te gebruiken.

De campagne werd op de sociale media gevoerd en was vooral gericht op mannen tussen 25 en 35 jaar, omdat die het vaakst bij stepongevallen betrokken zijn.

De campagne 'Haal je stepbrevet' ging onlangs van start en legt de klemtoon op de naleving van de regels en anticiperend rijden. Er is een budget van 230.000 euro mee gemoed. Het dragen van een helm wordt er aangeraden.

(verder in het Nederlands)

In oktober 2022 keurde de regering het besluit over het fietsdelen in eerste lezing goed. Talrijke instanties - gewestelijke agentschappen, gemeenten en Brulocalis, operatoren en adviesorganen - konden vervolgens een formeel advies uitbrengen. De laatste adviezen kwamen eind februari 2023

Mais les zones de dépôt peuvent être installées avant l'adoption de l'arrêté et nous y travaillons.

binnen. Op basis van de analyse van die feedback wordt de tekst nu aangepast met het oog op een tweede lezing, die hopelijk in april 2023 zal plaatsvinden.

Dat er nog geen besluit is, hoeft inderdaad geen argument te zijn om niets te doen. Het besluit biedt wel een aantal mogelijkheden, bijvoorbeeld voor boetes en handhaving, maar de dropzones kunnen ook al eerder geïnstalleerd worden en daar wordt ook aan gewerkt.

(verder in het Frans)

Mevrouw Agic, 85% van de Brusselse wegen zijn gemeentewegen. Het zijn dan ook vooral de gemeenten die in dropzones moeten voorzien.

Langs de gewestwegen installeren we al langer nietjes en dropzones. Op termijn zouden de apps van de providers het onmogelijk moeten maken om je step of fiets ergens anders achter te laten. Tegen het einde van de zomer moeten er duizend dropzones zijn.

De huidige toestand op de trottoirs is ontoelaatbaar. We moeten het gebruik van dropzones afdwingen om Parijse toestanden met een verbod op steps te voorkomen. Zelfs gemeenten zonder dropzones moeten het besluit naleven. Tuigen die de doorgang op een trottoir verhinderen, moeten onmiddellijk worden weggehaald.

Voor de andere weggebruikers hebben we al een snelheidsverlaging ingevoerd zonder de uitvoeringsbesluiten af te wachten. Voor deelsteps hebben we de maximale snelheid verlaagd van 25 naar 20 km/u en naar 8 km/uur in de voetgangerszones. Door alle voetgangerszones te digitaliseren, zullen we die snelheidsbeperking kunnen afdwingen.

¹²³⁵ *(poursuivant en français)*

Madame Agic, la situation diffère d'une commune à l'autre. Étant donné que 85 % des voiries sont communales, l'instauration de zones de dépôt est largement tributaire de l'implication des communes. Certaines ont été pionnières, comme Berchem-Sainte-Agathe, puis Evere et Koekelberg. De nombreuses autres suivent le mouvement, ce qui est une bonne chose, car nous avons besoin de leur participation.

S'agissant des voiries régionales, nous œuvrons depuis longtemps à l'installation d'arceaux et de zones de dépôt, prioritairement devant les passages piétons. Notre intention est de multiplier les zones de dépôt sur le territoire régional pour faire en sorte que les applications des opérateurs n'autorisent le dépôt des vélos et trottinettes que dans ces zones. D'ici à l'été, un millier de zones de dépôt devraient être opérationnelles. Elles ne permettront pas de couvrir l'ensemble du territoire régional, mais cela constitue néanmoins une avancée importante.

Nous ne pouvons plus tolérer la situation actuelle sur les trottoirs. En collaboration avec le Parlement, nous avons proposé un système englobant la création de zones de dépôt et l'obligation de les utiliser. Il est donc crucial que nous le fassions respecter. À défaut, nous risquons de connaître une situation, comme à Paris, qui pourrait nous amener à ne plus autoriser ces engins du fait qu'ils sont encombrants, posent un réel problème et portent atteinte à la liberté de se déplacer des personnes porteuses d'un handicap visuel ou à mobilité réduite, notamment. Il est donc indispensable que cette disposition soit correctement appliquée.

Même les communes qui ne disposent pas de zones de dépôt comme prévu dans l'ordonnance sont tenues de respecter les conditions inscrites dans l'arrêté. Les engins qui empêchent le passage sur le trottoir et présentent dès lors un danger doivent être enlevés sans tarder. En l'occurrence, le gestionnaire des voiries a le pouvoir et le devoir d'agir.

S'agissant des autres usagers de la route à Bruxelles, la réduction automatique de la vitesse est un élément de sécurité routière que nous avons déjà mis en œuvre, sans attendre que tous les arrêtés soient pris. La vitesse autorisée des trottinettes partagées a déjà été réduite de 25 à 20 km/h. Dans les zones piétonnes, elle a été limitée à 8 km/h. Vu le succès de la réduction automatique de la vitesse sur les piétons du centre-ville et de la chaussée d'Ixelles, une numérisation des zones piétonnes sera réalisée avec

la plateforme Vianova de manière à limiter la vitesse à 8 km/h dans toutes les zones piétonnes de Bruxelles.

¹²³⁷ Les zones de police mènent régulièrement des contrôles et des actions ciblant les utilisateurs de trottinettes. Par ailleurs, le non-respect des règles de circulation, la distraction, la non-adaptation de la vitesse et l'oubli des angles morts dans le chef des autres conducteurs mettent également ces utilisateurs en danger. Toutes les actions menées envers les conducteurs motorisés et non vulnérables renforcent la sécurité de tous.

En réponse à une précédente question orale de M. Weytsman, j'ai repris l'ensemble des actions menées par les zones de police. Je vous renvoie à mon texte. De plus, à l'occasion de la campagne de sensibilisation qui démarre maintenant, lesdites zones de police prévoient des actions de terrain complémentaires.

¹²³⁹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Au vu des nombreuses nuisances liées au stationnement et les chiffres des accidents, la solution facile et radicale proposée par certains est l'interdiction des trottinettes partagées. Selon moi, il ne faudrait pas aller jusque-là, du moins pas avant d'avoir pris certaines mesures pour intégrer au mieux ce mode de déplacement fort utile pour certains publics.

Pour le groupe DéFI, il est indispensable d'instaurer les zones de dépôt décidées par ce Parlement il y a près d'un an afin de régler enfin les nuisances engendrées par le stationnement sauvage et dangereux. De même, il importe de faire respecter le Code de la route et d'y mettre les moyens.

Enfin, il est essentiel d'imposer certaines contraintes supplémentaires, en s'inspirant par exemple des recommandations du Conseil européen pour la sécurité des transports. Vous avez abordé la limitation de ces engins à 20 km/h, le Conseil plaide lui pour des roues plus larges, l'équipement de clignotants et d'un klaxon et le port du casque, je pense pour ma part au blocage de la trottinette dès utilisation par plus d'une personne. L'objectif est de protéger tant les trottinettistes que les autres usagers de la route et de désengorger les services d'urgence, en réduisant le comportement irresponsable de certains. S'il n'y a pas d'amélioration en la matière, peut-être faudra-t-il prendre des mesures plus radicales.

Dans les campagnes de sensibilisation qui ont été menées, quelle action spécifique sensibilisait au port du casque ? Comment a-t-elle été diffusée ?

Qu'en est-il des propositions faites par le Conseil européen pour la sécurité routière ? Outre l'instauration de la limitation de la vitesse à 20 km/h, quel suivi a-t-il été fait de ses autres propositions ?

Des actions concertées sont-elles réalisées avec les zones de police et les communes pour lutter contre ce fléau ?

Enfin, pour répondre à la remarque de M. Verstraete portant sur l'avis de Brulocalis, ce n'est pas parce que Brulocalis a

De steppers lopen tevens gevaar door de niet-naleving van verkeersregels, verstrooidheid, onaangepaste snelheid en de veronachtzaming van de dode hoek bij andere chauffeurs.

De politiezones voeren geregeld controles uit. Voor een overzicht van het politieoptreden verwijs ik naar een eerder antwoord op een vraag van de heer Weytsman.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Om de overlast door steps tegen te gaan, moeten er zo snel mogelijk dropzones komen. Er moeten ook voldoende middelen worden vrijgemaakt om het verkeersreglement te handhaven.*

Tot slot moeten er nog een aantal aanvullende verplichtingen worden opgelegd, zoals een snelheidsbeperking. De Europese Raad voor Verkeersveiligheid pleit voor bredere banden, richtingaanwijzers, een claxon en helmgebruik. Zelf denk ik bovendien aan de blokkering van de step als er meer dan een persoon op staat. Als dat allemaal niet helpt, moeten we misschien radicalere maatregelen treffen.

Hoe worden gebruikers aangezet tot het gebruik van een helm? Hoe zit het met de aanbevelingen van de Europese Raad voor Verkeersveiligheid? Wordt er initiatief genomen in overleg met de politiezones of de gemeenten?

Het is niet omdat Brulocalis geadviseerd werd bij de voorbereiding van de ordonnantie dat het het uitvoeringsbesluit nu zonder slag of stoot moet aanvaarden. Het heeft, net als een aantal gemeenten, pertinente opmerkingen gemaakt.

été associée en amont à la rédaction de l'ordonnance qu'elle doit simplement remercier d'avoir été consultée et accepter l'arrêté d'exécution sans réagir. Il y a des raisons évidentes pour lesquelles Brulocalis a été consultée. Ses remarques ont été tout à fait pertinentes, de même que celles de certaines communes. Il faut en tenir compte, voilà tout. Cela ne veut pas dire qu'un retard plus important sera automatiquement enregistré dans la rédaction des arrêtés d'exécution. À partir du moment où une concertation est organisée, il faut aller au bout du processus. C'est important, dans ce dossier comme dans d'autres.

¹²⁴¹ **M. David Weytsman (MR).**- Monsieur Verstraete, nous avons discuté de la limitation à 30 km/h à plusieurs reprises. On est passé de 65 % à 85 % de voiries, sans aménagement. C'est le problème, depuis le début. Il faudrait faire une étude pour connaître l'impact de ce manque d'aménagements sur la sécurité routière.

Madame la Ministre, vous n'avez pas répondu à nos multiples demandes. Vous devriez réfléchir à un plan pluriannuel d'investissement pour améliorer la voirie et les trottoirs, la visibilité et l'infrastructure. Il faut, par ailleurs, mesurer à quel point les problèmes d'infrastructure génèrent des accidents.

La situation en est là parce qu'il a fallu deux ans pour avoir une ordonnance et un an pour un arrêté. Et ces arrêtés sont toujours manquants, Madame la Ministre. Oui, deux propositions ont été formulées par le gouvernement fédéral. Mais vous, que faites-vous, concrètement ?

Nous avons fait quinze propositions ici, en commission de la Mobilité, pour travailler sur la sécurité routière avec les opérateurs privés et travailler sur les accidents de trottinettes, réaliser des études, exiger la carte d'identité au moment de l'inscription, immatriculer les trottinettes, imposer aux opérateurs d'intégrer des casques et des formations, renforcer le contrôle de la qualité des trottinettes, exclure les contrevenants des services des opérateurs, détecter automatiquement les trottinettes sur les trottoirs, détecter quand il y a deux usagers sur une trottinette - c'est possible techniquement -, intégrer les trottinettes dans le système de contrôle des caméras du système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR), imposer aux opérateurs d'offrir des cours de conduite à leurs clients et augmenter les amendes en cas de mauvais stationnement dangereux et gênant. Voilà nos propositions.

Et vous, Madame la Ministre, que faites-vous ?

¹²⁴³ **Mme Leila Agic (PS).**- Vos réponses me dérangent, car elles ne renvoient qu'aux communes. On ne peut pas mettre l'entière responsabilité de la lutte contre le danger des trottinettes sur les trottoirs sur le dos des communes. Il faut montrer l'exemple au niveau régional. Je rejoins totalement les propos de mon collègue M. Loewenstein à propos de Brulocalis et des communes.

Tant que les opérateurs ne seront pas correctement sanctionnés, rien ne changera, et les gens continueront à laisser leur trottinette

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Mijnheer Verstraete, de snelheidsbeperking tot 30 km/u geldt nu op 85% van de Brusselse wegen, tegenover 65% vroeger, maar zonder dat de infrastructuur is verbeterd en dat is net het probleem. We moeten onderzoeken hoe het uitblijven van die ingrepen de verkeersveiligheid beïnvloedt.*

Mevrouw de minister, u zou moeten nadenken over een meerjareninvesteringsplan om de aanleg van wegen en stoepen, de zichtbaarheid en de infrastructuur te verbeteren.

Het heeft twee jaar geduurd om een ordonnantie goed te keuren en de besluiten zijn er nog altijd niet. De federale regering heeft twee voorstellen gedaan, de commissie Mobiliteit heeft voorgesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren door met de deelbedrijven te werken, onderzoek te doen, inschrijving met identiteitskaart te verplichten, de steps van een kenteken te voorzien, het gebruik van de helm te verplichten, de kwaliteitscontrole van steps te verbeteren ... En wat doet u?

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).*- *Het stoort me dat u naar de gemeenten verwijst. Het gewest moet het goede voorbeeld geven. Ik ben het helemaal eens met wat collega Loewenstein over Brulocalis en de gemeenten zegt.*

Als de deelbedrijven geen boetes krijgen, zal er niets veranderen. Momenteel duurt het een hele tijd voor er ook maar een sanctie

n'importe où. D'après la manière dont vous lisez l'ordonnance, il faut en effet tout un laps de temps avant la moindre petite sanction. Ce n'est pas possible. Il faut être beaucoup plus sévère. Les communes ne peuvent pas passer leur temps à enlever les trotinettes des trottoirs. Cela ne peut pas être votre unique réponse. Tant que les zones de dépôt ne sont pas obligatoires, rien ne changera. Je vous invite à procéder à cette uniformisation. C'est aussi cela que nous attendions de cette ordonnance.

(Remarques de Mme Van den Brandt, ministre)

Les communes doivent bien entendu mettre en place leurs zones de dépôt, mais cette action est, malheureusement, pour l'instant, laissée à leur bon vouloir. Les gens n'en peuvent plus des trotinettes. C'est devenu le sujet de discussion principal après les tunnels et, je pense, le retard des métros. Plein de jeunes adorent ce moyen de déplacement, mais ce n'est pas une raison pour ne pas prendre des mesures plus fortes par rapport aux opérateurs.

¹²⁴⁷ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Il est urgent d'agir vu l'augmentation du nombre d'accidents avec des trotinettes électriques.*

Les communes sont ambiguës : elles ont encore des questions à propos du texte, mais négligent d'aménager et de faire respecter les zones de dépôt.

¹²⁴⁹ *(poursuivant en français)*

Madame Agic, par rapport au texte adopté ici en commission, vous devez savoir que le Parlement a adopté récemment une ordonnance qui prévoit clairement que, dès que la commune enlève une trotinette, elle peut exiger immédiatement une redevance.

¹²⁴⁹ **Mme Leila Agic (PS)**.- Nous avons voté l'ordonnance, mais nous attendons les arrêtés, qui ne sont pas aussi clairs. C'est bien le problème.

¹²⁴⁹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)**.- Le texte est explicite. Pourquoi instiller le doute ? Nous avons explicité les raisons de ce changement dans l'exposé des motifs et l'avons redit lors des travaux parlementaires. Nous voulions éviter les situations induites par l'ancienne version du texte qui imposait un délai de 24 heures.

¹²⁵⁵ *(poursuivant en néerlandais)*

Le nombre d'accidents et de victimes incite certaines villes à interdire les trotinettes. Je ne suis pas favorable à une interdiction totale, mais il est urgent d'améliorer la sécurité. Les opérateurs devraient aussi prendre des mesures.

M. Weytsman tire des conclusions un peu trop rapides sur la généralisation de la limite de vitesse à 30 km/h. De nombreuses autres villes l'envisagent. Certes, il faut s'assurer du respect

wordt opgelegd. U moet meer doen dan zeggen dat de gemeenten steps van de stoep moeten halen.

(Opmerkingen van minister Van den Brandt)

De gemeenten moeten natuurlijk dropzones aanleggen, maar u laat dat helemaal aan hun eigen goeddunken over. U moet drastischer optreden tegen de stepverhuurders.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Als het aantal ongevallen met e-steps zo snel toeneemt, moeten we snel ingrijpen.

De houding van de gemeenten is dubbelzinnig. Ze hebben nog vragen over de tekst, maar laten na om dropzones aan te leggen en te handhaven, terwijl ze dat al kunnen.

(verder in het Frans)

Mevrouw Agic, u weet toch dat het parlement onlangs een ordonnantie goedgekeurde waarin staat dat de gemeenten een bijdrage kunnen vragen voor elke step die ze weghalen?

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans)*.- *We hebben de ordonnantie aangenomen, maar we wachten op de besluiten, die niet zo duidelijk zijn.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen) *(in het Frans)*.- *De tekst is heel duidelijk. Waarom zaait u twijfel? De redenen voor de regeling staan in de memorie van toelichting.*

(verder in het Nederlands)

Het is inderdaad belangrijk om nu snel vooruitgang te boeken, met de operatoren, met de gemeenten en met de instrumenten die voorhanden zijn. Het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers nemen immers snel toe en andere gemeenten en steden, zoals Parijs, maken zelfs plannen om de steps te verbieden als het zo doorgaat. In Nederland zijn ze om veiligheidsredenen nog altijd niet toegelaten. Daar worden ze beschouwd als even gevaarlijk als bromfietsen en dus geldt er een helmplicht als gemeenten ze toelaten, maar de meeste gemeenten doen dat dus niet.

de la limitation, via le contrôle-sanction et l'adaptation de l'infrastructure.

Persoonlijk ben ik geen voorstander van een totaalverbod. Wel moeten we snel maatregelen nemen om de veiligheid te verbeteren. Ook de operatoren moeten dat ter harte nemen en spoedig maatregelen nemen. Er zijn genoeg concrete ideeën daarvoor.

De heer Weytsman trekt wat te snel conclusies over de zone 30. Andere steden, zoals Amsterdam, willen het voorbeeld van Brussel volgen en ook Vlaamse gemeenten overwegen een algemene zone 30, omdat dat objectief gezien beter is. Ze moet dan natuurlijk wel nageleefd worden en daar kan nog aan gewerkt worden via de handhaving en via aanpassingen aan de infrastructuur.

¹²⁵⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ce n'est pas parce que je dis que les communes ont aussi leur part de responsabilité que je considère qu'elles la portent dans l'entière mesure. Dire que la Région ne fait rien et se décharge sur les communes n'est pas correct.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Als ik zeg dat de gemeenten ook verantwoordelijkheid dragen, bedoel ik niet dat ze de enige zijn.*

La Région aménage des zones de dépôt sur les axes régionaux, mais 85 % de la voirie dépendent des communes, qui tiennent fort à leur autonomie. Sur ces axes locaux, c'est à elles d'agir. Je sais que cela leur demande beaucoup de travail, mais telle est la réalité bruxelloise. La Région leur conseille toutefois une typologie, pour harmoniser les zones de dépôt.

Het gewest legt dropzones aan op de gewestwegen, maar 85% van het wegennet bestaat uit gemeentewegen. Dat is nu eenmaal de Brusselse realiteit. Het gewest kan de gemeenten wel advies geven over de aanleg.

Évidemment, les amendes sont nécessaires et constituent un élément important des arrêtés. L'objectif de la deuxième lecture est de tenir compte des avis qui ont été émis après la première. Cette phase permet de proposer des adaptations, parce que la concertation est essentielle dans ce dossier. Nous avons besoin des communes, des zones de police et des opérateurs pour rendre la version examinée en deuxième lecture la plus applicable possible.

Boetes zijn vanzelfsprekend nodig en ze vormen een belangrijk onderdeel van de besluiten. Tijdens de tweede lezing wordt er rekening gehouden met de visie van de gemeenten, politiezones en deelbedrijven.

Je rejoins les propos de M. Verstraete : il faut veiller à appliquer au maximum le cadre que nous avons défini ensemble. Si nous constatons que, comme à Paris, cela ne fonctionne pas, il faudra en prendre acte et arrêter le système, ce qui serait dommage pour ce nouvel outil de déplacement. Je préfère que nous trouvions des solutions pour le maintenir.

Ik ben het eens met de heer Verstraete: we moeten de afgesproken regels zo goed mogelijk toepassen.

¹²⁵⁹ En ce qui concerne l'infrastructure, force est de reconnaître qu'elle n'est pas optimale. Nous connaissons les zones à concentration d'accidents et avons mis leur liste à jour, en nous attaquant tout d'abord à celles qui étaient connues de longue date. Une seule d'entre elles n'est pas encore résolue, car nous attendons une proposition de la commune de Molenbeek-Saint-Jean.

De infrastructuur is duidelijk niet optimaal. We pakken eerst de oudste ongevalgevoelige zones aan. Een daarvan moet nog aan de beurt komen, omdat we op een voorstel van de gemeente Sint-Jans-Molenbeek wachten.

Nous avons donc modifié le système afin qu'il soit plus dynamique. Ainsi, les chiffres relatifs au nombre d'accidents et les infrastructures correspondent. Nous pouvons dès lors connaître plus rapidement les lieux les plus accidentogènes en Région bruxelloise.

We hebben het registratiesysteem dynamischer gemaakt. Daardoor weten we sneller waar zich de ongevalgevoelige plekken bevinden. Volgens de tekst die u vorige week hebt aangenomen, moeten gemeenten die binnen de drie jaar aanpakken.

Vous avez adopté la semaine passée en séance plénière un texte obligeant les communes à réagir endéans les trois ans, car il est

Een eerste campagne over het gebruik van steps werd gevoerd na de aanpassing van het verkeersreglement. De tweede is pas achter de rug en promootte het zogenaamde steprijbewijs voor

en effet nécessaire de prendre le problème à bras-le-corps. Il reste du travail en la matière.

En ce qui concerne les campagnes visant l'utilisation des trottinettes, une première a été réalisée au moment des adaptations des règles du Code de la route. La seconde a eu lieu récemment, avec l'arrivée des « permis » trottinettes, instruments visant à sensibiliser les jeunes aux règles et comportements adaptés à la conduite d'une trottinette. L'utilisation d'un casque est préconisée dans ce type de campagne.

Des actions concertées avec les zones de police ont bien lieu, par exemple dans le cadre de campagnes ciblées de sensibilisation. Ainsi, la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles a déjà entamé une campagne pour inciter les gens à modérer leur vitesse dans les piétonniers.

¹²⁶¹ Le volet redevances fait partie de l'arrêté. À ce stade, la proposition retenue est que les trottinettes mal garées fassent l'objet d'une redevance et soient déplacées aux frais de l'opérateur. Il appartient à ce dernier de sensibiliser les utilisateurs de ses véhicules. La responsabilisation des opérateurs est essentielle. L'objectif n'est pas de multiplier les redevances, mais de pousser ces mêmes opérateurs à intensifier les rondes et autres mesures pour éviter les stationnements gênants.

¹²⁶³ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je vous invite à insister sur les mesures d'accompagnement pour sécuriser les usagers de trottinettes, ainsi que les autres usagers de la route, singulièrement les personnes à mobilité réduite. Parmi ces mesures, nous avons évoqué les roues plus larges, les clignotants, les klaxons, le port du casque, l'arrêt de la trottinette quand il y a plusieurs personnes sur le véhicule et les contrôles renforcés.

Le cadre que nous avons adopté concernant les zones de dépôt n'est pas remis en question, sauf la démarcation entre le stationnement gênant et le stationnement dangereux, qui est susceptible d'interprétation et, dès lors, d'insécurité juridique.

L'arrêté soulève une série de questions posées par les communes et Brulocalis, auxquelles il faut répondre. Un guide relatif à l'arrêté, qui n'a pas encore été adopté, a déjà été transmis aux communes. Il prévoit notamment les conditions de subsidiation des zones de dépôt et leur nombre. Les conditions vont au-delà de la philosophie de l'ordonnance. Il faut donc tenir compte des remarques de Brulocalis et envisager d'adapter l'arrêté et son guide d'accompagnement. Nous devons écouter les acteurs de terrain locaux, qui connaissent bien les enjeux. Vous l'avez vous-même dit : 85 % de la voirie est communale.

- *L'incident est clos.*

jongeren. Er werd ook aangedrongen op het gebruik van een helm.

Voor sommige initiatieven wordt met de politie overlegd. Zo heeft de politiezone Brussel Hoofdstad / Elsene al campagne gevoerd voor traag rijden in de voetgangerszones.

Tot nu toe ziet het ernaar uit dat deelbedrijven een boete zullen moeten betalen voor steps die voor hinder zorgen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik onderstreep nogmaals het belang van begeleidingsmaatregelen: bredere banden, richtingaanwijzers, klaxons, helmen, meer controles en de automatische blokkering van steps als er meerdere mensen op staan.*

De regels over dropzones staan niet ter discussie, behalve dan het onderscheid tussen hinderlijk en gevaarlijk parkeren, want dat kan tot juridische onzekerheid leiden.

In het besluit wordt rekening gehouden met vragen van de gemeenten en Brulocalis. De gemeenten hebben al een gids bij het nog niet aangenomen besluit gekregen. Daar staat onder andere in onder welke voorwaarden ze subsidies voor de aanleg van dropzones kunnen krijgen.

- *Het incident is gesloten.*