



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**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 5 NOVEMBER 2024**

ZITTING 2024-2025

**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 5 NOVEMBRE 2024**

SESSION 2024-2025

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

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	5
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende gezondheidsdiscriminatie bij de MIVB.	
Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	8
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de afschaffing van tramlijn 25.	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	8
betreffende de wijzigingen in de route van tramlijn 25.	
Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	13
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende ecologisch rijden en de verenigbaarheid ervan met de rijtijden van de MIVB-bestuurders.	
Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	14
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	

SOMMAIRE

Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor	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 les discriminations sur la base de l'état de santé à la STIB.	
Question orale de M. Sadik Köksal	8
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant la suppression de la ligne de tram 25.	
Question orale jointe de M. Oliver Rittweger de Moor	8
concernant la modification de l'itinéraire de la ligne de tram 25.	
Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor	13
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'écoconduite et sa compatibilité avec les temps de parcours des chauffeurs de la STIB.	
Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor	14
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	

betreffende het ernstige incident met een
metrostel in Roodebeek.

concernant le grave incident impliquant une
rame de métro à Roodebeek.

1101 Voorzitterschap: de heer Stijn Bex, derde ondervoorzitter.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1105 **betreffende gezondheidsdiscriminatie bij de MIVB.**

1107 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).-** *Tientallen getuigenissen van MIVB-medewerkers wijzen op aanhoudende gezondheidsdiscriminatie. De voorbije jaren zijn honderden werknemers van de MIVB ontslagen wegens frequent ziekteverzuim op basis van de Bradfordinfactor.*

1109 *Drie perioden van arbeidsongeschiktheid per jaar worden beschouwd als frequent en aanzienlijk verzuim, zelfs als het gaat om drie afwezigheden van één dag. Uit angst om ontslagen te worden als ze een medisch attest opsturen, komen veel personeelsleden toch werken, ook al kunnen ze door hun gezondheidstoestand passagiers niet veilig vervoeren.*

De vakbonden stellen de situatie al jaren aan de kaak. De voorbije maanden ontving Unia talrijke meldingen

Présidence : M. Stijn Bex, troisième vice-président.

QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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 discriminations sur la base de l'état de santé à la STIB.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Des dizaines de témoignages consternants de travailleurs de la STIB font état de trois grandes catégories de discriminations persistantes sur la base de l'état de santé.

Je ne citerai que quelques-uns d'entre eux. « Après un divorce et la perte de ma maman, je suis tombé en dépression. Alors que je remontais la pente et que j'allais reprendre le travail à mi-temps médical, j'ai été licencié. »

« J'ai été opéré du cœur en janvier. À mon retour, j'avais besoin de trois mois d'horaires de travail adaptés pour mon traitement. Ma demande a été refusée et j'ai finalement été licencié. »

« Depuis vingt ans, je ne travaille que la nuit. Je suis en biorythme inversé et ne peux m'endormir que vers six heures du matin. Alors que les médecins recommandent de ne pas commencer mes prestations avant 16 h, la STIB a mis fin, du jour au lendemain, à cet aménagement raisonnable des conditions de travail. Il en résulte une situation intenable tant pour ma santé que pour la sécurité des voyageurs. »

« Je prends deux médicaments contre l'hypertension. Je ne peux médicalement travailler que le matin. Depuis des années, tout se passe bien et je prends mon traitement sans souci. Mais celui-ci est incompatible avec la conduite l'après-midi. Or, du jour au lendemain, on m'a obligé à rouler jusque 18 h voire 19 h. C'est impossible pour moi. Je risque de tuer accidentellement des personnes. »

Contrairement à ce que pourraient laisser croire ces témoignages, nous ne parlons pas d'Amazon ou d'une grande multinationale, mais bien de la STIB, un service public bruxellois. Ces dernières années, des centaines de travailleurs de la STIB ont été licenciés pour absentéisme fréquent sur la base du facteur Bradford.

Trois périodes d'incapacité de travail par an sont, en effet, considérées comme un absentéisme fréquent et important, même s'il s'agit de trois absences d'un jour.

Par crainte d'être licenciés s'ils envoient un certificat médical, de trop nombreux agents viennent travailler en subissant une pression généralisée, alors que leur état de santé ne leur permet pas de transporter des voyageurs en toute sécurité.

van gezondheidsdiscriminatie, vooral met betrekking tot het weigeren of beperken in de tijd van een redelijke aanpassing van de arbeidsvoorwaarden, zoals speciale werktijden of deeltijds medisch verlof.

Bovendien krijgen niet alle personeelsleden die om gezondheidsredenen ongeschikt werden om hun job uit te voeren, andere taken aangeboden. De omschakelingsmogelijkheden nemen af doordat veel activiteiten worden uitbesteed.

Welke maatregelen hebt u genomen opdat de MIVB onmiddellijk een einde maakt aan de gezondheidsdiscriminatie, om taken die momenteel uitbesteed worden weer intern te laten uitvoeren en om het MIVB-personeel meer omscholingsmogelijkheden te bieden?

En raison de cette gestion inhumaine de l'absentéisme, la STIB licencie de manière discriminatoire et met la santé des travailleurs en danger, sans parler des risques pour la sécurité des voyageurs.

Cette situation est dénoncée par les syndicats depuis des années.

Depuis quelques mois, Unia croule sous les signalements de discriminations sur la base de l'état de santé, qui ont notamment trait au refus ou à la limitation dans le temps d'aménagements raisonnables des conditions de travail, comme des horaires spécifiques ou des mi-temps médicaux.

La STIB contrevient à la loi antidiscrimination. Cela doit cesser !

Enfin, des agents de la STIB qui, pour des raisons de santé, deviennent inaptes à exercer leur fonction initiale, ne se voient pas tous proposer une réorientation professionnelle. Les possibilités de réorientation professionnelle diminuent, du fait de la sous-traitance de nombreuses activités qui étaient effectuées en interne auparavant.

La STIB n'est pas au-dessus des lois. Elle doit entendre les syndicats et Unia.

Quelles mesures avez-vous prises afin que la STIB mette immédiatement fin à ces discriminations sur la base de l'état de santé ?

Quelles mesures avez-vous adoptées pour internaliser à nouveau des tâches et activités aujourd'hui sous-traitées, et offrir plus de possibilités de réorientation professionnelle aux agents de la STIB ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tout d'abord, la discrimination en matière d'emploi est inacceptable et ne peut en aucun cas être autorisée. Il est certain qu'une entreprise publique autonome comme la STIB a un rôle exemplaire à jouer. Je tiens à souligner ici que je ne dispose d'aucun élément me permettant de soupçonner une discrimination sur la base de l'état de santé au sein de la STIB. Je n'ai pas connaissance des témoignages que vous rapportez.

Pour rappel, la STIB est une entreprise publique autonome et ces questions relèvent de son autonomie de gestion. La STIB note que ces questions ont été posées au sein de ses organes de concertation, lors des conseils d'entreprise de janvier 2023, février 2023, avril 2023, juin 2023, août 2023, septembre 2023 et octobre 2023.

Voici néanmoins des éléments en réponse à vos questions. La STIB n'a pas connaissance de plainte récente, qui lui aurait été communiquée par Unia, à propos de faits supposés de discriminations sur la base de l'état de santé. Contrairement à ce qui est affirmé, la STIB ne procède pas à des discriminations sur la base de l'état de santé.

¹¹¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Discriminatie op het werk is onaanvaardbaar en het spreekt voor zich dat de MIVB op dat vlak een voorbeeldfunctie heeft. Ik verneem nu voor het eerst dat er gediscrimineerd zou worden om gezondheidsredenen.**

De MIVB heeft geen weet van een recente klacht van Unia. Volgens onze informatie heeft de MIVB de Bradfordfactor nog nooit gebruikt om een werknemer te ontslaan. Het is slechts een van de HR-instrumenten die worden gebruikt om de aandacht van de directie te vestigen op terugkerend absentisme, om de oorzaken te achterhalen en de situatie te verhelpen.

Het is de verantwoordelijkheid van de werkgever om zich zorgen te maken over mensen met een hoog of atypisch verzuim en om hen te controleren. Die controle hoeft echter niet automatisch tot sancties of ontslag te leiden. In sommige gevallen verstoort misbruik de dienstverlening en stijgt de werkdruk. In andere gevallen gaat het om ongelukkige situaties, die niet altijd met de gezondheid van de werknemer te maken hebben. In die laatste gevallen probeert de MIVB haar medewerkers bij te staan. Zo organiseert ze sinds kort systematisch gespreksmomenten bij de

terugkeer van een werknemer die minstens vier maanden afwezig was.

Mensen die arbeidsongeschikt geworden zijn, kunnen terecht bij een dienst die samen met hen nagaat hoe ze hun loopbaan een nieuwe wending kunnen geven. De MIVB biedt heel wat mogelijkheden op het vlak van interne mobiliteit, of het nu gaat om de heroriëntering van werknemers die hun werk niet meer aankunnen of om personeelsleden die zich verder willen ontwikkelen. Het is echter niet mogelijk om alle arbeidsongeschikte medewerkers te re-integreren, zelfs niet als de MIVB uitbestede taken opnieuw door eigen personeel zou laten uitvoeren. Heel vaak zijn uitbestede opdrachten eenmalig of tijdelijk van aard, of vereisen ze expertise die de MIVB niet in huis heeft.

Selon nos informations, le facteur Bradford n'a jamais été utilisé par la STIB pour licencier un collaborateur. Il s'agit d'un indicateur parmi d'autres, qui permet d'attirer l'attention de la direction sur un absentéisme récurrent, de tenter d'en déterminer les causes et, le cas échéant, d'y remédier.

Il est de la responsabilité de l'employeur de s'inquiéter des personnes qui présentent un absentéisme élevé ou atypique et de suivre celui-ci. Cela ne signifie pas que ce suivi s'accompagne automatiquement de sanctions ou entraîne la rupture du contrat de travail. Dans certains cas, des abus manifestes peuvent désorganiser le service rendu aux voyageurs, alourdir la charge de travail des collègues et coûter à la collectivité. Dans d'autres cas, il s'agit de situations malheureuses, pas toujours liées à l'état de santé d'ailleurs.

Dans ces derniers cas, la STIB essaie d'accompagner ses collaborateurs avec une grande humanité. À titre d'illustration, la STIB a récemment mis en place l'organisation d'échanges systématiques au retour d'une personne absente pendant au moins quatre mois. Ces échanges visent à offrir à chacun et chacune un espace de confiance pour discuter avec sa hiérarchie et, au besoin, à proposer un accompagnement adapté à chaque situation personnelle.

Les personnes en situation d'incapacité temporaire ou définitive reçoivent l'aide d'une cellule spécifique, qui les aide à se réorienter professionnellement au sein de la STIB. Ces personnes sont prioritaires lors de l'ouverture de postes dans de nombreuses fonctions : agent multimodal, agent de vente, support logistique, sécurité, conduite et bien d'autres encore.

La STIB offre de nombreuses opportunités de mobilité interne, que ce soit pour réorienter spécifiquement les personnes qui ne sont plus en mesure d'exercer leur métier ou pour permettre au personnel d'évoluer en interne, en grandissant au sein d'une fonction ou en découvrant de nouveaux métiers. Il n'est toutefois pas possible de réintégrer l'intégralité du personnel en incapacité, et ce, même si l'on internalisait des tâches sous-traitées.

La STIB doit, par ailleurs, gérer les tâches qui lui incombent de la façon la plus responsable possible. L'externalisation d'un service ne doit pas être décidée sur la base de la possibilité de réintégrer des personnes en congé de maladie. Bien souvent, les missions de sous-traitance ont un caractère ponctuel ou temporaire, voire demandent une expertise spécifique dont la STIB ne dispose pas en interne.

Enfin, il convient de rappeler que la STIB respecte le principe de transparence ; toutes les informations relatives à ses marchés publics sont disponibles sur le site openbudgets.brussels.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB). - Voilà des années que les syndicats de la STIB dénoncent les dérives de cette gestion de l'absentéisme et demandent de s'attaquer à ses causes plutôt qu'à ses conséquences et à ses victimes. À ce propos, savez-vous comment les syndicats surnomment le directeur des ressources

¹¹¹³ *Tot slot herinner ik eraan dat de MIVB het transparantiebeginsel naleeft: alle informatie over haar overheidsopdrachten is beschikbaar op de website openbudgets.brussels.*

¹¹¹⁵ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans). - *De vakbonden stellen het beleid van de MIVB al jaren aan de kaak en roepen op om de oorzaken aan te pakken. De personeelsdirecteur staat bekend als Mr Proper. Sinds zijn*

aanstelling in 2020 heeft hij meer dan 250 mensen ontslagen, waarvan een derde wegens ziekteverzuim.

Wanneer een personeelslid naar de rechtbank stapt, treft de MIVB een minnelijke schikking in de vorm van een schadevergoeding, en doet dat met het geld van de Brusselse belastingbetaler.

Volgens de MIVB hebben de gespreksmomenten tot doel om uit te zoeken wat er fout gaat. De boodschap die werknemers krijgen is evenwel dat de MIVB zich genoodzaakt ziet om de samenwerking te beëindigen als er geen duidelijk verbetering komt. De gesprekken zijn dus niet gericht op het welzijn van de werknemers.

Unia bevestigt de gezondheidsdiscriminatie bij de MIVB. Het beperken van de duur van aangepaste arbeidsvoorwaarden om gezondheidsredenen komt neer op het weigeren ervan. Waarom eist u niet dat de MIVB de aanbevelingen van Unia volgt?

Minister Gatz heeft publiekelijk verklaard dat het onaanvaardbaar is om de Bradfordfactor toe te passen in een instelling van openbaar nut. Waarom accepteert u dat de MIVB dat blijft doen?

- Het incident is gesloten.

humaines ? Monsieur Propre ! Depuis son embauche en 2020, Monsieur Propre a balayé la STIB comme une tornade et est à l'origine de plus de 250 licenciements, dont un tiers pour cause de maladie. Ce sont les syndicats qui le disent, Madame la Ministre !

Savez-vous ce que fait la STIB pour éviter d'être condamnée par le tribunal du travail ? Lorsqu'un agent se rend au tribunal, un règlement à l'amiable est trouvé et l'argent des contribuables bruxellois sert à payer des indemnités supplémentaires pour éviter une condamnation.

Selon vous, et selon la STIB, les entretiens relatifs à l'absentéisme ont pour objectif de déterminer ce qui ne va pas. Le message que reçoivent les travailleurs est pourtant le suivant : « Nous vous mettons en garde : si nous ne constatons pas de nette amélioration, nous nous verrons obligés de mettre fin à notre collaboration et de procéder à votre licenciement. » Est-ce là une façon de se soucier du bien-être des travailleurs ? Non, cela incite des agents malades à venir assurer le transport de vies humaines.

Unia confirme toutes les discriminations sur la base de l'état de santé à la STIB. Limiter dans le temps un aménagement des conditions de travail pour des raisons de santé revient, en réalité, à le refuser. Pourquoi n'exigez-vous pas de la STIB qu'elle se conforme aux recommandations d'Unia en mettant fin à ces discriminations ?

Le ministre Gatz avait déclaré publiquement qu'il était inacceptable d'appliquer le facteur Bradford dans un organisme d'intérêt public. Pourquoi acceptez-vous que la STIB continue à le faire ? Si ces discriminations devaient entraîner demain un accident mortel ou un suicide, Madame la Ministre, Monsieur de Meeûs sera pénalement responsable. Vous allez sans doute le dégager, mais, moralement, vous aurez également une responsabilité !

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL

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

betreffende de afschaffing van tramlijn 25.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR

betreffende de wijzigingen in de route van tramlijn 25.

De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).- Eind september verzetten de inwoners van Schaarbeek zich tegen de geplande schrapping van tramlijn 25 tussen Rogier en Meiser in 2025.

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

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

concernant la suppression de la ligne de tram 25.

QUESTION ORALE JOINTE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

concernant la modification de l'itinéraire de la ligne de tram 25.

M. Sadik Köksal (MR).- Le dimanche 29 septembre, les Schaarbeekoïses se sont réunis sur la place des Bienfaiteurs pour dénoncer le projet de la STIB de supprimer la liaison par la ligne

Aanvankelijk was de MIVB van plan om de volledige lijn te schrappen. Gelukkig kwam ze daar in mei 2024 op terug. Duizenden mensen maken immers dagelijks gebruik van die lijn, die heel Schaarbeek verbindt met onder andere het station van Etterbeek, de universiteitscampus en een deel van Watermaal-Bosvoorde. De inwoners van Schaarbeek begrijpen niet waarom het deel tussen Rogier en Meiser alsnog wordt geschrapt, waardoor ze in de toekomst voor bepaalde bestemmingen zullen moeten overstappen. De dienstverlening wordt slechter in plaats van beter.

Waarom was u niet op de hoogte van de uiteindelijke beslissing over de schrapping van een deel van lijn 25? Hoe kunnen we dergelijke misverstanden vermijden?

Onderzocht u welke gevolgen de schrapping van lijn 25 heeft voor de reizigers? Wat vindt u van het feit dat zij nu vaker moeten overstappen?

Voorts is er de nieuwe lijn 35, die op twee haltes na volledig gelijkloopt met lijn 7. Lijn 35 wordt trouwens nauwelijks gebruikt. Waarom een nieuwe lijn creëren die niemand nodig heeft en tegelijkertijd een veelgebruikte lijn schrappen?

Aan de beslissing over de schrapping lijkt weinig overleg met reizigersverenigingen of de gemeente vooraf te zijn gegaan.

de tram 25 entre Rogier et Meiser dans le courant de l'année 2025.

En mai dernier, et fort heureusement, la STIB était revenue sur sa décision initiale de supprimer la seule ligne reliant le bas, le moyen et le haut de Schaarbeek. Quelle désagréable surprise d'apprendre aujourd'hui qu'il n'en est rien ! Je vais brièvement rappeler l'historique du dossier.

L'arrivée du tram 10 à Neder-Over-Heembeek impliquant une restructuration du réseau des trams, il a été question de scinder la ligne 25 en deux lignes : la 11 entre Boondael et Esplanade, et la 22 entre Rogier et Eurocontrol. L'annonce de cette scission avait logiquement suscité de vives protestations ; cette ligne est en effet utilisée chaque jour par des milliers de personnes et relie tout Schaarbeek à des infrastructures comme la gare d'Etterbeek, les campus universitaires et une partie de la commune de Watermael-Boitsfort. En réaction, une pétition a rassemblé 3.000 signatures et une motion a été adoptée au conseil communal.

Madame la Ministre, les habitants de la Cité des Ânes ne comprennent pas ce revirement. Ils ont l'impression qu'on ne les respecte pas. On parle de restructurer le réseau de la STIB, mais en réalité, on pénalise tous les usagers réguliers, à qui on propose désormais de changer de ligne, alors qu'ils jouissent aujourd'hui d'un tram direct. On dégrade donc le service au lieu de l'améliorer.

Pourquoi n'étiez-vous pas informée de la décision finale concernant la suppression de la ligne 25, alors que ce changement affecte un grand nombre d'usagers, notamment dans tous les quartiers de Schaarbeek ? Comment éviter de tels malentendus ? Je me rappelle d'un post de la section Ecolo-Groen de Schaarbeek diffusé le 22 mai sur Meta, vous remerciant, ainsi que les échevins schaarbeekoïses Vincent Vanhalewijn et Adelheid Byttebier. Nous étions trois semaines avant les élections régionales.

Avez-vous évalué l'impact de la suppression de la ligne 25 sur les habitants de Schaarbeek et des autres quartiers qu'elle dessert ? Que répondez-vous aux critiques des citoyens qui soulignent que cette suppression entraîne des correspondances supplémentaires, là où une ligne directe était disponible ?

Par ailleurs, je suis étonné de la suppression de la ligne 25, alors que la ligne 35 vient d'être créée. Elle est un doublon de la ligne 7, hormis deux arrêts. Ce n'est pas très cohérent et peu d'usagers l'utilisent. Les trams de la ligne 35 sont vides. Pourquoi créer une ligne dont personne n'a besoin, mais en supprimer une qui est très utilisée, dans une commune fortement peuplée ?

La décision de supprimer la ligne 25 semble avoir été prise sans large consultation. Je pense entre autres au Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles (Gutib).

Je pense aussi à la commune de Schaarbeek et aux membres du collège des bourgmestre et échevins. Je le rappelle, une pétition

¹¹²⁵ *Plant u of de MIVB overleg met de inwoners van Schaarbeek? Komen er aanpassingen om beter aan hun behoeften te voldoen?*

Levert de schrapping van lijn 25 besparingen op?

a été signée par plus de 3.000 usagers et une motion a été adoptée par le conseil communal.

Qu'en est-il des habitants de Schaerbeek ? La STIB ou votre cabinet prévoient-ils des consultations ou des ajustements pour mieux tenir compte des besoins de nos concitoyens et des usagers de la STIB ?

Avez-vous pu chiffrer le coût, c'est-à-dire les économies qui seront réalisées grâce à la suppression de la ligne 25 ?

1127 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- Voor veel reizigers is overstappen een moeilijke en tijdrovende onderneming. Om het MIVB-net zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is het belangrijk dat zoveel mogelijk hoofdlijnen verschillende gemeenten bedienen zonder overstap. Ondanks protest houdt de MIVB vast aan haar plan om lijn 25 op te splitsen.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Les ruptures de charge constituent une réelle contrainte pour de nombreux voyageurs, en raison de la pénibilité occasionnée par les correspondances pour les près de 40 % de voyageurs considérés comme personnes à mobilité réduite, mais aussi de la perte de temps de parcours. Pour que le réseau de la STIB soit le plus attractif possible et constitue une véritable solution de mobilité pour un plus grand nombre de Bruxellois, un maximum de lignes structurantes devraient traverser et desservir plusieurs communes sans changement de véhicule. C'est le cas de la ligne 25, pour le maintien de laquelle des mobilisations sont lancées. La STIB persiste pourtant dans son projet de scinder cette ligne.

Êtes-vous consciente de la pénibilité des correspondances pour les voyageurs ?

Avez-vous comme objectif d'attirer des voyageurs supplémentaires vers les transports en commun ?

Quelles démarches avez-vous déjà effectuées en faveur du maintien de la ligne 25 dans ses tracés et itinéraires actuels au second semestre 2025 ?

1129 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Ik besef dat veel reizigers gehecht zijn aan de huidige lijn 25 en dat overstappen een probleem kan zijn.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vos questions me donnent l'occasion d'éclaircir la situation. Je suis très consciente de l'attachement de nombreux voyageurs à la ligne 25 dans son état actuel et de la problématique des ruptures de charge.

Op de persconferentie van 22 mei 2024 werden de verschillende aanpassingen en fases toegelicht. Tram 25 wordt niet geschrapt, maar het traject wordt in fases aangepast.

Comme vous y faites référence, Monsieur Köksal, il y a eu une conférence de presse le 22 mai 2024. Les différentes adaptations prévues ainsi que le phasage y ont été expliqués. C'est ce phasage qui guide le calendrier actuel de la STIB.

Tijdens de volgende fase zal lijn 25 het traject van tram 35 volgen van Meiser naar Van Praet, Heembeek en Esplanade. Het traject tussen Boondaal en Meiser blijft ongewijzigd.

Contrairement à ce qui est souvent dit, il n'est pas question de supprimer le tram 25. Toutefois son itinéraire sera adapté par phases.

De MIVB heeft nooit gezegd dat het traject van lijn 25 zou worden geschrapt. De wijziging werd voorgesteld om de reizigers eerst te laten wennen aan de invoering van tramlijn 10. Lijn 25 wordt gedeeltelijk aangepast om de tramfrequentie langs de R21 te verdubbelen. Een nieuwe tramlijn 11 voert langs de Rogierlaan en het deel tussen Meiser en Rogier, en zal de frequentie op de Leopold III-laan doen stijgen.

Lors de la prochaine phase, décidée en mai, la ligne 25 reprendra l'itinéraire du tram 35 à partir de Meiser vers Van Praet, Heembeek et Esplanade, son futur terminus. Il n'y a pas de changement pour la portion d'itinéraire située entre Boondael et Meiser. Dans sa nouvelle configuration, la ligne 25 reliera donc Boondael à Esplanade en passant par Meiser.

Over het tijdschema is nog geen beslissing genomen. De MIVB onderzoekt hoe ze de impact van de aanpassingen zoveel mogelijk kan beperken.

La STIB n'a jamais dit que l'itinéraire de la ligne 25 serait abandonné. La modification a été proposée pour éviter de faire

De MIVB beseft dat overstappen een invloed hebben op het gebruik van het openbaar vervoer. Ze zijn echter onvermijdelijk in een grootstad met veel verschillende bestemmingen. Het komt erop aan overstappen zo vlot mogelijk te laten verlopen.

trop de changements d'un coup et pour permettre aux voyageurs de s'habituer d'abord à la mise en service du tram 10.

Le changement partiel d'itinéraire de la ligne 25 vise à doubler la fréquence de passage des trams le long des boulevards de la Moyenne ceinture, une partie du réseau fort fréquentée mais jusqu'à présent desservie par la seule ligne de tram 7.

Ni la desserte de l'avenue Rogier ni la liaison en tram entre Meiser et Rogier ne sont toutefois abandonnées. Elles seront assurées par une nouvelle ligne, la ligne 11, qui reliera Rogier et la Gare du Nord au nouveau terminus Bourget, près de l'OTAN. Cela permettra de renforcer les fréquences sur l'axe du boulevard Leopold III, également très fréquenté.

En ce qui concerne le calendrier, aucune décision n'a été prise. La STIB étudie toutes les mesures d'accompagnement possibles pour minimiser l'impact de ces changements sur les habitudes d'une partie des usagers.

La STIB est consciente que les correspondances influencent l'utilisation des transports publics pour les voyageurs. Elles sont cependant inévitables sur le réseau de transports d'une grande métropole, en raison de la multiplicité des destinations. L'essentiel est de veiller à que ces correspondances se déroulent dans les meilleures conditions, que ce soit au niveau des cheminements entre les arrêts, de la signalisation, de l'information ou des dimensions des quais.

Si le changement d'itinéraire imposera une correspondance supplémentaire à certains voyageurs, d'autres au contraire verront leur trajet amélioré et simplifié. Par exemple, les habitants de l'avenue Rogier n'auront plus de liaison directe vers le quartier de Boondael à Ixelles, tandis que les habitants du boulevard Lambermont gagneront une liaison directe.

Selon les données de la STIB, le tram 25 est utilisé majoritairement pour des trajets courts. Pour une grande majorité des voyageurs, l'adaptation n'aura aucune conséquence.

Tous les arrêts existants continuent à être desservis, et le renfort des axes du boulevard Lambermont et du boulevard Léopold III aura pour effet, au total, d'augmenter significativement l'offre de transports publics à Schaerbeek. Cette évolution est importante pour rendre la mobilité durable plus attractive sur ces axes qui connaissent une forte pression automobile. L'offre globale après restructuration sera donc supérieure à la situation actuelle, ce qui témoigne du souci de la STIB et de la Région de continuer à investir dans la mobilité des Schaerbeekois.

La ligne de tram 35 a été créée notamment pour les voyageurs qui montent et descendent aux arrêts Buissonnets, Araucaria, De Wand et Esplanade, qui ne sont pas desservis par la nouvelle ligne de tram 10. La ligne a également pour objectif de renforcer l'offre des transports publics le long du boulevard Général Wahis et du boulevard Lambermont à Schaerbeek. Elle ne dispose actuellement pas de terminus correctement exploitable. La place des Bienfaiteurs, où elle a son terminus, n'est qu'un simple lieu

¹¹³¹ *De aanpassing van het traject zal voor sommige reizigers een extra overstap meebrengen, maar voor andere dan weer een gemakkelijkere route. Aangezien tram 25 vooral wordt gebruikt voor korte trajecten, zal de aanpassing voor veel reizigers geen gevolgen hebben.*

De MIVB en het gewest willen blijven investeren in de mobiliteit in Schaarbeek. Het openbaar vervoersaanbod zal aanzienlijk verbeteren op de Lambermontlaan en de Leopold III-laan, waar de verkeersdruk erg hoog is.

Tramlijn 35 werd in het leven geroepen om reizigers te laten op- en afstappen aan de haltes die niet worden bediend door de nieuwe lijn 10 en om het openbaar vervoersaanbod langs de Generaal Wahislaan en de Lambermontlaan te verbeteren. De eindhalte op het Weldoenersplein is geen werkbaar en dus slechts een tijdelijke oplossing.

Lijn 35 wordt momenteel weinig gebruikt omdat ze onvolledig is. Daarom is een herorganisatie van het net nodig; lijn 25 zal lijn 35 vervangen en twee bruikbare eindhaltes hebben. De overbelasting op de R21 zal worden verdeeld over lijnen 7 en 25.

Dat zijn de fases, maar over het tijdschema is nog geen beslissing genomen. De aanpassingen hebben betrekking op verschillende lijnen. Het is niet mogelijk om de kosten per lijn en per maatregel te berekenen.

de retournement, sans possibilité de régulation : cette solution ne peut donc qu'être provisoire.

La ligne 35 est encore assez faiblement fréquentée du fait de sa structure incomplète. Les voyageurs préfèrent attendre le tram 7, au risque de surcharger cette ligne. C'est exactement la raison pour laquelle le réseau doit être réorganisé dans ce secteur : la reprise de la ligne 35 par la ligne 25 reconfigurée offrira deux terminus exploitables (Esplanade et Boondael) et permettra de répartir les grandes charges sur l'axe de la Moyenne ceinture entre les lignes 7 et 25.

Tels sont les phasages. Aucune décision n'a encore été prise concernant leur échelonnement dans le temps. Les changements ne concernent pas qu'une seule ligne du réseau mais bien plusieurs (trams 10, 25, 35, 11 et différentes lignes de bus). Il n'est pas possible d'isoler le coût individuel pour chaque ligne et chaque mesure.

1133 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *U hebt het over fasen, maar het gaat wel degelijk over een schrapping van lijn 25. U dwingt de inwoners van de dichtbevolkte wijk rond de Rogierlaan om over te stappen of hun auto te gebruiken. Dat weegt niet op tegen de tijdwinst voor de omwonenden van de Lambermontlaan.*

M. Sadik Köksal (MR).- Madame la Ministre, il n'est pas correct de jouer sur les mots. Il faut bien parler d'une suppression de la ligne 25 telle qu'elle existe aujourd'hui, même si vous employez les mots de « phasage » ou autres. Alors que la densité de population est très forte le long de l'avenue Rogier, vous invitez ces habitants à trouver des connexions ailleurs ou vous les encouragez à utiliser leur voiture pour se déplacer, étant donné qu'ils n'ont plus de ligne directe.

Vous devriez aussi étudier la cartographie de la densité des populations et vous verrez que le problème ne se situe absolument pas le long du boulevard Lambermont, mais plutôt le long de l'avenue Rogier et de ses quartiers densément peuplés. Cette modification va les pénaliser. Vous annoncez certes un gain de temps pour les habitants du boulevard Lambermont, mais la perte est énorme pour tous les habitants des quartiers traversés par la ligne 25, de la gare du Nord à la place Meiser.

La place Meiser est également un lieu très fréquenté par les jeunes Schaerbeekois qui se rendent à l'école, puisqu'on y trouve plusieurs implantations très importantes. Si la ministre bruxelloise de la Mobilité veut encourager les Schaerbeekois à reprendre leur véhicule, j'en prends note.

1135 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *U hebt duidelijk een blind vertrouwen in de MIVB-directie. U leest simpelweg haar antwoorden voor en houdt geen rekening met de mening van de reizigers. Zo dreigt u uw geloofwaardigheid te verliezen.*

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Madame la Ministre, vous faites décidément une confiance aveugle à la direction de la STIB. Vous vous contentez, au sein de cette commission, de lire des réponses préparées directement par la direction de la STIB, sans tenir compte de l'avis des voyageurs et de leurs représentants. Vous risquez ainsi de perdre toute crédibilité - même auprès d'eux -, et ce malgré les investissements réalisés ces dernières années. Je pense que vous ne vous en rendez même pas compte.

1137 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Aangezien de regering in lopende zaken is, hou ik het bij de antwoorden van de vervoersmaatschappij.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous sommes en affaires courantes, ce qui nous incite à la prudence dans nos déclarations. Nous nous en tenons dès lors aux réponses fournies par les administrations.

1137 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** *(in het Frans).*- *Dat doet u al vijf jaar.*

1137 **De heer Sadik Köksal (MR)** *(in het Frans).*- *Dit is geen nieuw dossier. U verwees trouwens naar een persconferentie van mei 2024, toen er van lopende zaken geen sprake was.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

1145 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1145 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1145 **betreffende ecologisch rijden en de verenigbaarheid ervan met de rijtijden van de MIVB-bestuurders.**

1147 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** *(in het Frans).*- *Ecorijden heeft heel wat voordelen voor bestuurders en gebruikers van het openbaar vervoer.*

Hoelang duurt de opleiding ecorijden voor MIVB-bestuurders? Welk budget is uitgetrokken om het ecorijden te bevorderen bij de MIVB?

Welke maatregelen hebt u genomen om de reistijden en de werktijdregeling van bestuurders af te stemmen op het ecorijden?

Via hun bedieningspaneel ontvangen MIVB-bestuurders steeds vaker berichten met het verzoek om zich te houden aan de dienstregeling. Dat maakt ecorijden onmogelijk. Hoe zult u dat verhelpen?

1149 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De opleiding tot buschauffeur duurt zeven weken en daarin wordt voortdurend verwezen naar de principes van ecorijden.*

Vervolgens wordt er tijdens de permanente opleiding op toegezien dat de bestuurders die principes correct toepassen. Dat stelt hen ook in staat om telkens mee te zijn met de laatste ontwikkelingen.

Ten slotte maken vragen over de arbeidsomstandigheden deel uit van het sociaal overleg dat binnen de MIVB wordt gevoerd.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Vous agissez de la sorte depuis cinq ans.

M. Sadik Köksal (MR).- Ce dossier n'est pas nouveau, Madame la Ministre. Vous avez d'ailleurs fait allusion à une conférence de presse qui s'est tenue au mois de mai, lorsque vous étiez en plein exercice.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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'écoconduite et sa compatibilité avec les temps de parcours des chauffeurs de la STIB.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Outre le fait qu'elle permet de réaliser de considérables économies de carburant ou d'électricité, l'écoconduite a une incidence positive sur la réduction du stress des agents de conduite ainsi que sur le confort des voyageurs. Par ailleurs, en favorisant l'anticipation, elle contribue nettement à la réduction des risques d'accident.

Quelle est la durée de la formation à l'écoconduite donnée à un agent de conduite de la STIB ? Quel budget avez-vous prévu pour renforcer l'écoconduite à la STIB ?

Des temps de parcours totalement déconnectés de la réalité du terrain et des planchettes horaires trop lourdes sont bien évidemment incompatibles avec l'écoconduite. Quelles mesures avez-vous déjà prises afin de rendre les conditions de travail des conducteurs compatibles avec l'écoconduite ?

Par ailleurs, les conducteurs reçoivent sur leur console de plus en plus de messages leur demandant de respecter les horaires prévus. Ils se plaignent de cette forme de harcèlement permanent et de mise sous pression, qui sont totalement incompatibles avec l'écoconduite. Comment avez-vous prévu de remédier à cette situation ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'écoconduite fait partie intégrante de la formation des chauffeurs de bus, qui dure environ sept semaines et comprend des cours tant théoriques que pratiques. Les principes d'écoconduite y sont constamment rappelés, y compris en dehors des leçons spécifiquement consacrées à la conduite souple, préventive et écologique.

Une fois la formation terminée, l'écoconduite fait l'objet d'un suivi continu tout au long de la carrière. La formation continue est en effet primordiale pour s'assurer de la bonne application des principes d'écoconduite par les chauffeurs de bus. Elle permet également de rester au courant des évolutions en la matière,

Uiteraard is het welzijn van de werknemers altijd een belangrijk aandachtspunt.

en particulier à la suite de l'arrivée de véhicules hybrides et électriques dans la flotte de bus de la STIB.

Les questions relatives aux conditions de travail des conducteurs de la STIB et aux mesures prises par l'employeur à cet égard s'inscrivent dans le cadre du dialogue social mené au sein de l'entreprise et relèvent de son autonomie de gestion. Le bien-être des employés est, bien entendu, toujours un paramètre important.

¹¹⁵¹ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).**- Door besparingen die de MIVB moest doorvoeren, zijn de arbeidsomstandigheden van de bestuurders zodanig veranderd dat het onmogelijk is geworden om de Wegcode na te leven, laat staan om milieubewust te rijden.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Les mesures d'économie imposées à la STIB ont de lourds impacts sur les conditions de travail des agents de conduite. Les planchettes horaires ont été alourdis sans augmentation des temps de parcours, les temps de régulation sont complètement absorbés et les bus sont tous en retard. Il est devenu impossible de respecter le Code de la route et l'écoconduite, et d'arriver à l'heure prévue au terminus. Tous les rappels des principes d'écoconduite sont vains si les planchettes horaires sont incompatibles avec ceux-ci.

De plus, les agents de conduite subissent une terrible pression et un véritable harcèlement liés au respect des horaires.

S'il est normal que le conducteur d'un bus ayant cinq minutes d'avance reçoive un message l'invitant à respecter l'horaire, le fait que tous les conducteurs reçoivent à longueur de journée des messages automatiques - y compris pour des retards d'une dizaine de minutes dus au trafic ou au temps de parcours insuffisant - l'est beaucoup moins. Il s'agit d'incitations totalement inacceptables à accélérer et brûler des feux rouges.

Mettez-vous à la place d'un nouveau conducteur qui peine à respecter son horaire, a dix minutes de retard et reçoit continuellement ce type de message ! Il ne pourra faire autrement qu'accélérer et brûler des feux rouges, en risquant de provoquer un grave accident.

Je suis certain que vous ne voulez pas en être responsable, Madame la Ministre. Dans ce cas, mettez un terme à cette pratique.

- *L'incident est clos.*

¹¹⁵⁵ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

¹¹⁵⁵ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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,

¹¹⁵⁵ **betreffende het ernstige incident met een metrostel in Roodebeek.**

concernant le grave incident impliquant une rame de métro à Roodebeek.

¹¹⁵⁷ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).**- Op 30 september raakten bij een incident in metrostation Roodebeek vijf mensen gewond. De laatste maanden zijn er almaar vaker technische problemen.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Le 30 septembre dernier, les médias ont rapporté un nouvel incident grave sur une rame de métro de la STIB, à la suite duquel des vidéos impressionnantes ont été diffusées dans la presse et sur les réseaux sociaux.

De vakbonden klagen al jaren over het personeelstekort en een tekort aan wisselstukken. De PTB heeft u in deze commissie al eerder geïnterpelleerd over de bezuinigingen bij de MIVB, waardoor maar 60% van de metrostellen beschikbaar is en het voor onderhoud noodzakelijke personeel niet kan worden aangenomen.

Wat was de oorzaak van het incident in Roodebeek? Welke preventieve maatregelen overweegt u om personeel en reizigers te beschermen?

Hebt u de aanwervingsstop opgeheven, zodat het personeelstekort kan worden weggewerkt?

In welke mate is bouwer CAF aansprakelijk? De M7-stellen staan immers nog onder garantie.

Wat is het resultaat van de audit van de M7-stellen door Certifer Belgorail in het kader van het besluit van de Brusselse regering uit 2019?

Hoe wilt u het tekort aan wisselstukken aanpakken?

Le métro bruxellois est emprunté chaque jour par des centaines de milliers de voyageurs. Malheureusement, les dégagements de fumée et les problèmes techniques se multiplient ces derniers mois, mettant en danger tant le personnel que les voyageurs. Le dernier incident survenu à la station Roodebeek a fait cinq blessés.

Depuis des années, les syndicats dénoncent le sous-effectif, le manque de pièces de rechange ainsi que le « cannibalisme », c'est-à-dire le retrait de pièces d'une rame de métro pour les installer sur une autre. Le groupe PTB vous a interpellée en commission de la Mobilité cette année sur les économies et l'austérité imposées à la STIB. Ces mesures ont des répercussions sur le taux de disponibilité des rames de métro, qui est d'à peine 60 %. Par ailleurs, ces restrictions budgétaires empêchent les recrutements - pourtant indispensables - pour combler le sous-effectif structurel dans les ateliers de maintenance.

Quelles sont les causes du grave incident technique survenu sur la rame de métro à Roodebeek ? Quelles mesures de prévention sont envisagées en vue de protéger le personnel et les voyageurs à la suite de cet incident ?

Avez-vous décidé de lever le moratoire qui empêche de combler le sous-effectif dans les ateliers de maintenance ?

Quelles sont les responsabilités de la multinationale CAF, sachant que ces rames de métro M7 sont toujours sous garantie ?

Dans le cadre de l'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 mars 2019, qui impose un audit externe pour le transport public ferroviaire en matière de système de gestion de la sécurité, quel a été le résultat de l'audit des métros M7 réalisé par Certifer Belgorail ?

Enfin, comment comptez-vous remédier à l'indisponibilité et à la pénurie de pièces de rechange pour les rames de métro ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La STIB mène une enquête très approfondie sur les circonstances et les causes de tout incident, quelle que soit son ampleur.

Dans le cas présent, cette analyse est toujours en cours. D'après les conclusions provisoires, il semble que, pour une raison encore à confirmer, un arc électrique a pris naissance dans le mécanisme frotteur, c'est-à-dire dans le dispositif de captation de courant de la rame de métro M7. Il s'est accompagné d'un fort dégagement de fumée qui, conformément aux spécifications du matériel utilisé dans le métro, s'est arrêté de lui-même une fois le courant coupé.

Dans l'hypothèse où l'incident serait dû à un défaut de conception, les éventuelles responsabilités de CAF devront être évaluées à la lumière des conclusions de l'analyse de l'incident, à laquelle CAF est évidemment partie prenante.

1159 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- Uit de voorlopige resultaten van het onderzoek naar het incident in Roodebeek blijkt dat er een elektrische boog is ontstaan ter hoogte van de stroomafnemer van het metrostel. Daardoor ontstond veel rook en werd de stroom uitgeschakeld.

Als er sprake is van een ontwerpfout, is de aansprakelijkheid van CAF mogelijk in het geding. Het incident is niet het gevolg van een tekort aan wisselstukken. Er geldt trouwens geen aanwervingsstop voor onderhoudspersoneel. Er is niet afgeweken van het normale onderhoudsprogramma.

De audit werd uitgevoerd door TÜV Rheinland en heeft geleid tot de indienststelling van de M7-stellen op 25 juni 2021.

Dit soort incidenten komt zelden voor. De passagiers kunnen met een gerust hart de metro blijven nemen.

¹¹⁶¹ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Alle gewestelijke overheidsdiensten worden getroffen door een aanwervingsstop, maar volgens u valt de MIVB daar niet onder? Liegt de MIVB-directie daar dan over tegen de vakbonden en voert ze op eigen houtje onnodige bezuinigingen door?*

De brandweer zegt dat het incident veroorzaakt werd door een defect remblok. De PTB vindt het verontrustend dat er een maand later nog geen duidelijkheid is over de oorzaak en dat er geen maatregelen zijn genomen om soortgelijke situaties te voorkomen.

Volgens de audit van Certifer Belgorail is het veiligheidssysteem van de MIVB onvoldoende uitgebouwd. De stappen die in 2023 gezet moesten worden, zijn uitgebleven. Hoe is dat mogelijk? Het auditproces zoals dat in het besluit is vastgelegd, werd niet gevolgd.

Wanneer zult u de wetgeving naleven en een heuse veiligheidscultuur tot stand brengen? De veiligheid van personeel en reizigers staat op het spel.

- Het incident is gesloten.

L'audit visé dans le cadre de l'arrêté de 2019 a bien été réalisé et a abouti à la mise en service du matériel roulant M7 en date du 25 juin 2021. Cette mission a été assurée par TÜV Rheinland, et non par Certifer Belgorail.

Bien qu'il soit impossible, à ce stade, d'identifier de façon définitive la cause à l'origine de l'incident du 30 septembre, il est clair qu'il ne s'agit pas d'une défaillance résultant d'une pénurie de pièces de rechange. Par ailleurs, il n'existe pas de moratoire sur l'engagement de ressources de maintenance. L'entretien des rames de métro a lieu conformément au programme de maintenance en vigueur.

Le métro bruxellois effectue plus de 130 millions de voyages chaque année et des incidents comme celui-ci ne se produisent que rarement. Je peux donc rassurer les passagers, la STIB est attentive à leur sécurité.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- S'il n'y a pas de moratoire, pourquoi la direction de la Business Unit Métro répond-elle aux organisations syndicales que les restrictions empêchent de combler le sous-effectif ? La direction de la STIB mentirait-elle aux syndicats ? Ferait-elle des économies sans que cela soit nécessaire ou demandé ? Le moratoire imposé à l'ensemble des administrations a pourtant été reconnu et pose d'ailleurs problème dans toutes les administrations de notre Région.

Selon les pompiers, l'origine de l'incident serait un patin de freinage défectueux qui, par frottement, aurait généré plusieurs explosions, entraînant une production de fumée dans la station. Il est inquiétant de savoir que, près d'un mois plus tard, il n'y a toujours pas de cause clairement définie et, surtout, de mesures prises pour éviter que l'incident ne se reproduise. Il y a tout de même eu cinq blessés : deux agents de la STIB et trois voyageurs.

Selon l'audit de Certifer, que nous avons pu consulter, le système de gestion de la sécurité à la STIB n'est pas encore complet. Il n'est ni suffisamment développé ni formalisé dans sa documentation descriptive. Il doit encore être mis à jour. Des actions qui devaient être entreprises en 2023 ne l'ont toujours pas été. Comment est-ce possible ?

Le processus des audits n'est pas suivi conformément à l'arrêté. Faudra-t-il encore plus d'accidents ou d'incidents pour prendre des mesures afin de respecter les législations et lever le moratoire sur les recrutements ? S'il n'y a pas de moratoire, contactez la STIB dès aujourd'hui pour lui dire d'engager et de renforcer le personnel dans les ateliers de maintenance.

Compte tenu du nombre important d'accidents et d'incidents liés aux rames de métro, ne serait-il pas enfin nécessaire d'instaurer une culture de la sécurité digne de ce nom ? La sécurité et la vie du personnel et des voyageurs de la STIB sont en jeu !

- L'incident est clos.