



**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 26 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 26 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](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://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](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

## INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Joëlle Maison 5

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

betreffende de preventie en bestrijding van intimidatie en geweld tegen vrouwen in de openbare ruimte en op het openbaar vervoer.

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)

Mevrouw Leila Agic (PS)

De heer Benjamin Dalle (cd&v)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic 15

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

betreffende de werken van de MIVB op de Jetselaan.

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 18

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

betreffende de gevaarlijke inrichtingen rond de Kuregembrug.

## SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Joëlle Maison 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 la prévention et la lutte contre le harcèlement et les violences faites aux femmes dans l'espace public et dans les transports en commun.

Discussion – Orateurs :

Mme Joëlle Maison (DéFI)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

Mme Sofia Bennani (Les Engagés)

Mme Leila Agic (PS)

M. Benjamin Dalle (cd&v)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Leila Agic 15

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 travaux de la STIB sur l'avenue de Jette.

Question orale de M. Jamal Ikazban 18

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 dangerosité des aménagements autour du pont de Cureghem.

|                                                                                                                                                    |    |                                                                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Ilyas El Omari                                                                                            | 18 | Question orale jointe de M. Ilyas El Omari                                                                                                                     | 18 |
| betreffende het dodehoekongeval met een vrachtwagen in de Emile Carpentierstraat in Anderlecht.                                                    |    | concernant l'accident de camion en raison d'un angle mort dans la rue Émile Carpentier à Anderlecht.                                                           |    |
| Vraag om uitleg van mevrouw Martine Raets                                                                                                          | 21 | Demande d'explications de Mme Martine Raets                                                                                                                    | 21 |
| 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, |    |
| betreffende de problematische afspraakprocedures voor de technische keuring van voertuigen in het Brussels Gewest.                                 |    | concernant le problème du système de rendez-vous pour le contrôle technique des véhicules en Région bruxelloise.                                               |    |
| Bespreking – Sprekers:                                                                                                                             |    | Discussion – Oratrices :                                                                                                                                       |    |
| Mevrouw Martine Raets (Open Vld)                                                                                                                   |    | Mme Martine Raets (Open Vld)                                                                                                                                   |    |
| Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)                                                                                                                |    | Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)                                                                                                                                |    |
| Mevrouw Elke Van den Brandt, minister                                                                                                              |    | Mme Elke Van den Brandt, ministre                                                                                                                              |    |
| Mondelinge vraag van mevrouw Sonja Hoylaerts                                                                                                       | 21 | Question orale de Mme Sonja Hoylaerts                                                                                                                          | 21 |
| 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, |    |
| betreffende het capaciteitsstekort in de P+R-overstapparkings van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.                                              |    | concernant le déficit de capacité des parkings de transit P+R de la Région de Bruxelles-Capitale.                                                              |    |
| Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison                                                                                                         | 25 | Question orale de Mme Joëlle Maison                                                                                                                            | 25 |
| 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, |    |
| betreffende de Taxibusdienst van de MIVB.                                                                                                          |    | concernant le service Taxibus de la STIB.                                                                                                                      |    |

1103 Voorzitterschap: de heer Stijn Bex, derde ondervoorzitter.

1105 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

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

1105 **betreffende de preventie en bestrijding van intimidatie en geweld tegen vrouwen in de openbare ruimte en op het openbaar vervoer.**

1107 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).**- Om intimidatie te vermijden passen vrouwen vaak hun gedrag aan en mijden ze de openbare ruimte en het openbaar vervoer. Zo is het natuurlijk moeilijk om alternatieve vervoerswijzen te bevorderen.

*De afgelopen regeerperiode hebt u diverse maatregelen genomen, zoals bewustmaking van het MIVB-personeel over seksuele intimidatie en investeringen in camera's op het net. In het beheerscontract 2023-2028 staat overigens dat de MIVB bij al haar activiteiten bijzondere aandacht besteedt aan de genderdimensie.*

*In Frankrijk stoppen bussen en trams tussen twee haltes wanneer reizigers dat vragen, zodat die dichter bij hun bestemming kunnen uitstappen. Met de app Navigo kunnen reizigers er met een simpele klik bovendien melding maken van agressie of intimidatie, waardoor de beveiligingsagenten meteen weten waar ze moeten ingrijpen.*

*Ten slotte worden er in Frankrijk ook wandelingen en workshops georganiseerd, bijvoorbeeld om mensen te leren hoe ze het best reageren als ze getuige zijn van geweld of intimidatie.*

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

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

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

**concernant la prévention et la lutte contre le harcèlement et les violences faites aux femmes dans l'espace public et dans les transports en commun.**

**Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Les femmes font l'objet de harcèlement dans l'espace public et sont souvent contraintes d'adopter des stratégies d'évitement, de modifier leur tenue vestimentaire, de ne pas utiliser les transports publics ou encore de renoncer à sortir le soir. Or, la marche ou l'utilisation de moyens de transports alternatifs peuvent difficilement être promus si les femmes se sentent en insécurité dans les rues et sont condamnées à échafauder sans cesse des stratégies de contournement. La ville et ses transports publics appartenant à tout le monde, chacun doit pouvoir s'y sentir et s'y déplacer en toute sécurité.

Durant la précédente législature, vous avez été sensible à ces questions et avez été à l'initiative de différentes mesures, telles que des actions de sensibilisation du personnel en matière de harcèlement sexuel dans les transports en commun, des investissements dans les caméras sur le réseau, ou encore l'amélioration de la visibilité des femmes dans l'espace public par la féminisation des noms d'arrêts de bus et de trams.

D'autre part, le contrat de gestion 2023-2028 entre la Région et la STIB précise qu'« une attention particulière sera également portée à la dimension de genre dans l'ensemble du prisme d'activités de la STIB : le recrutement, l'image et l'inclusivité de l'offre de la STIB, ainsi que la place des femmes dans les transports et l'espace publics ».

En France, des actions préventives et curatives ont été mises sur pied par la RATP et la SNCF. Certaines de ces actions sont communes aux nôtres, d'autres s'en distinguent. C'est notamment le cas de la généralisation des arrêts à la demande, qui consiste à offrir la possibilité à toute personne qui le demande de descendre entre deux arrêts de bus afin de la rapprocher de sa destination, ce qui contribue à rassurer le voyageur en lui évitant de trop longs trajets à pied.

Par ailleurs, l'application française Navigo - l'équivalent de notre Floya - inclut un bouton pour signaler un cas d'agression ou de harcèlement sur le réseau, ce qui permet aux opérateurs et agents de sécurité de situer l'incident grâce à la géolocalisation et d'y réagir immédiatement.

Enfin, des marches exploratoires réunissant un groupe de voyageurs volontaires et des agents des transports publics sont également organisées, tout comme des ateliers permettant

1109 *Hoe zit het momenteel met de veiligheid op het MIVB-net? Is er onlangs nog gepeild naar het veiligheidsgevoel overdag en 's avonds en volgens het gebruikte vervoermiddel? Is de impact bestudeerd van de maatregelen die tijdens de voorbije regeerperiode zijn ingevoerd?*

*Welke argumenten voert de MIVB aan om 's avonds en 's nachts haltes op aanvraag te weigeren?*

*Overweegt u om in de Floya-app een functie toe te voegen waarmee gebruikers agressie of intimidatie kunnen melden?*

*Omvatten de bewustmakingsacties ook workshops om gebruikers te leren hoe ze moeten reageren in het geval van agressie of seksuele intimidatie?*

1111 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *De gebruikers en het personeel van de MIVB worden steeds vaker het slachtoffer van agressie. Tussen 2020 en 2021 registreerde de MIVB per dag gemiddeld twee gevallen van agressie tegen personeelsleden. Volgens de veiligheidsenquête van safe.brussels uit 2020 beschouwt bovendien 66% van de gebruikers de onveiligheid in het openbaar vervoer als een groot tot zeer groot probleem.*

*Voor het veiligheidsgevoel 's avonds geeft de tevredenheidsbarometer van de MIVB een gemiddelde score aan van slechts 6,1 op 10, die zelfs daalt tot 5,8 bij vrouwen. Dat heeft gevolgen voor het gebruik van het net: overdag is 55% van de gebruikers een vrouw, 's avonds slechts 35%.*

*In 2018 diende de MR een voorstel van resolutie in om intimidatie op het openbaar vervoer te bestrijden. Hoewel het parlement de tekst unaniem goedkeurde, werd die niet volledig uitgevoerd, omdat de regering er geen prioriteit van maakte. Zo werd er in de tekst gepleit voor overleg met de gemeenten over een grote bewustmakingscampagne over seksuele intimidatie en voor een studie over de wenselijkheid om bepaalde voorzieningen in de stations te herzien zodat gebruikers zich meer op hun gemak voelen.*

*Het is ook van cruciaal belang om het personeel van de MIVB en omstanders te leren hoe ze met ongepast gedrag moeten omgaan. Wat zijn de resultaten van de opleidingen voor het personeel van de MIVB en de interne en externe communicatie over dit onderwerp?*

d'inculquer aux témoins de faits de harcèlement ou d'agressions la méthode dite des « 5 D », à savoir distraire, déléguer, documenter, diriger et dialoguer.

Pouvez-vous faire le point sur le baromètre de sécurité de la STIB, en particulier sur l'impact des mesures dont vous avez été à l'initiative au cours de la législature écoulée ? Une enquête récente a-t-elle été réalisée à propos du sentiment de sécurité en journée, en soirée et selon le moyen de transport utilisé ?

Jusqu'ici, le principe de l'arrêt à la demande n'a pas été validé, alors qu'il est aujourd'hui généralisé en Île-de-France. Quels sont les arguments développés par notre opérateur bruxellois pour refuser les arrêts à la demande, sachant que cette faculté serait offerte aux usagers des bus uniquement en soirée et durant la nuit ?

Estimez-vous qu'il serait judicieux que l'application Floya offre, outre ses fonctionnalités actuelles, la possibilité d'une alerte en cas d'agression ou de harcèlement ?

Enfin, les formations de sensibilisation que vous avez menées au cours de la législature écoulée incluaient-elles des ateliers d'information et de formation des usagers aux manières de réagir en cas d'agression ou de harcèlement sexiste ?

**Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- L'un des défis majeurs à Bruxelles consiste à ramener de la sécurité et de la sérénité dans l'espace public, mais aussi dans certaines stations de métro et sur certaines lignes de transports.

Les usagers et le personnel de la STIB sont de plus en plus victimes d'agressions, une situation qui est inacceptable. Entre 2020 et 2021, la STIB a enregistré une moyenne de deux agressions par jour envers les membres de son personnel. En outre, 66 % des usagers considèrent l'insécurité dans les transports en commun comme un problème important, voire très important, selon l'enquête régionale de sécurité réalisée en 2020 par safe.brussels auprès de résidents, de navetteurs et de touristes.

Concernant le sentiment de sécurité en soirée, le baromètre de satisfaction de la STIB indique une note moyenne en baisse d'à peine 6,1 sur 10, qui chute même à 5,8 sur 10 parmi les femmes. Cette situation a des répercussions sur la fréquentation du réseau : si, en journée, 55 % des usagers des transports en commun sont des femmes, elles ne représentent plus que 35 % en soirée.

Le harcèlement est encore beaucoup trop fréquent dans les transports en commun. Je me joins dès lors aux questions posées par ma collègue Mme Maison au sujet de la mise à jour du baromètre de la sécurité de la STIB.

Par ailleurs, une première proposition de résolution visant à lutter contre le harcèlement dans les transports en commun, portée notamment par mes collègues Mme d'Ursel et M. Weytsman, a été déposée par le MR en 2018. Malgré son adoption à

*In de resolutie van de MR werd tot slot gevraagd om recidivisten tijdelijk de toegang tot het openbaar vervoer te ontfemen. Hebt u de toepasbaarheid van die maatregel onderzocht?*

l'unanimité par le Parlement bruxellois, le texte qui en a résulté n'a pas été mis en œuvre dans sa totalité, le gouvernement n'en ayant pas fait une priorité. Pourtant, il contenait une série de dispositions concrètes adressées à la STIB, telles qu'une concertation avec les communes en vue de mener une campagne globale de sensibilisation au harcèlement sexuel par le biais de ses canaux de communication, ou l'étude de l'opportunité de revoir certains aménagements dans les stations afin de rassurer les usagers.

Il est également crucial que le personnel de la STIB et les témoins de ces actes de violence reçoivent une formation adéquate pour lutter contre le harcèlement.

Quel est le bilan des éventuelles formations données aux agents de la STIB, mais aussi des communications internes et externes réalisées sur le sujet ?

La proposition de résolution du MR appelait aussi à l'instauration d'une politique d'exclusion temporaire pour les récidivistes condamnés pour harcèlement dans les transports en commun. Avez-vous étudié l'applicabilité de cette mesure ?

Les transports en commun sont essentiels pour notre mobilité quotidienne et le désengorgement de nos routes. Or, nous ne pouvons pas demander aux Bruxelloises et aux Bruxellois de les emprunter s'ils ne peuvent s'y sentir en sécurité, tant en journée qu'en soirée. En misant sur des transports en commun sûrs, propres et efficaces, mais aussi sur un personnel bienveillant en mesure de prendre rapidement en charge les victimes, nous pourrions enfin arriver à ce transfert modal que nous souhaitons toutes et tous.

<sup>1113</sup> **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *De overgrote meerderheid van de vrouwen is al eens lastiggevalen op straat. Voor vrouwen is het niet vanzelfsprekend om een minishort of religieuze tekenen te dragen in de openbare ruimte en op het openbaar vervoer. Ondanks alle initiatieven die u hebt genomen, is de openbare ruimte nog steeds geen veilige plek voor vrouwen.*

*Om een mentaliteitswijziging teweeg te brengen moet de strijd tegen straatintimidatie binnen alle gewestelijke bevoegdheden worden gevoerd.*

*Wanneer zal het Brussels Gewest eindelijk altijd en overal een veilige en leefbare plek zijn voor alle vrouwen? Welke initiatieven plant u om daarvoor te zorgen?*

**Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Une récente étude démontre que 92 % des femmes ont subi du harcèlement de rue, tant dans l'espace public que dans les transports en commun. Affirmer que les femmes se sentent en sécurité à Bruxelles relève donc du déni.

Se promener en minishort ou porter un signe convictionnel constitue un problème pour les femmes, tant dans l'espace public que dans les transports en commun. Après une certaine heure, nombre d'entre elles n'osent même pas les utiliser, ce qui démontre un échec de toutes les initiatives que vous avez mises en place, Madame la Ministre. Elles sont louables, mais force est de constater qu'elles ont échoué, car aujourd'hui, les femmes n'éprouvent pas seulement un sentiment d'insécurité : elles sont en insécurité dans l'espace public.

En réalité, il faudrait changer les mentalités et faire de la lutte contre le harcèlement de rue une véritable politique transversale, qui se décline dans toutes les compétences du gouvernement régional.

Quand avancerons-nous concrètement pour faire en sorte que Bruxelles soit une ville sûre pour les femmes, à toute heure du

<sup>1115</sup> **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- Een van de eerste vormen van geweld waarmee bijna alle meisjes in ons gewest te maken krijgen, is de dagelijkse confrontatie met seksualisering in de openbare ruimte.

*Er werden al heel wat initiatieven genomen, maar jammer genoeg heeft de MIVB zich niet opgesteld als eerste bondgenoot van vrouwen in deze strijd. Ze beschermde liever een bepaald imago en bracht het onderwerp niet te veel ter sprake.*

*Zo heeft ze bijvoorbeeld de vraag naar haltes op aanvraag, een systeem dat ondertussen in Parijs werd ingevoerd, van tafel geveegd.*

*Hebben er sindsdien nieuwe besprekingen plaatsgevonden bij de MIVB? Heeft de MIVB contact opgenomen met de RATP om te achterhalen waarom iets wat mogelijk is in Parijs, in Brussel veiligheidsproblemen zou opleveren?*

*Ik zal de volgende regering opnieuw vragen waarom er geen enkel initiatief werd genomen om de toekomstige metrohaltes te vernoemen naar vrouwen en er nog steeds mannennamen verschijnen in de advertenties. Als u morgen geen minister van Mobiliteit meer zou zijn, zou u er dan geen spijt van hebben dat u uw bevoegdheid daar niet voor hebt gebruikt?*

<sup>1117</sup> **De heer Benjamin Dalle (cd&v)**.- We hebben er alle belang bij dat zo veel mogelijk mensen het openbaar vervoer gebruiken, maar helaas is dat voor vrouwen minder vanzelfsprekend dan voor mannen, om uiteenlopende, hier al aangehaalde redenen.

Het ongewenste gedrag van medepassagiers is voor een op de drie vrouwen een reden om het openbaar vervoer te mijden. Blijkbaar houden vier op de tien Brusselse vrouwen hun sleutels in de hand als mogelijk verweermiddel tegen belagers in het openbaar vervoer. Vrouwen passen hun reisgedrag aan en dat kan

jour et de la nuit, peu importe ce qu'elles portent, ce qu'elles sont et comment elles se définissent ?

Quelles sont les initiatives que vous prendrez, si vous êtes reconduite dans vos fonctions, pour faire en sorte que Bruxelles soit enfin vivable pour les femmes ?

**Mme Leila Agic (PS)**.- Cette question est très régulièrement revenue sur la table au cours de la précédente législature et, au lendemain de la Journée internationale pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes, il est intéressant que nous l'abordions à nouveau.

En effet, l'une des premières violences que vivent quasiment toutes les jeunes filles dans notre Région, c'est d'être confrontées quotidiennement à la sexualisation présente dans l'espace public.

Certes, de nombreuses formations et initiatives ont été mises en place dans le cadre du plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes. Toutefois, je déplore que, cinq ans après ma première question sur le sujet, la STIB n'ait pas pris le parti de se positionner comme le premier allié des femmes dans la lutte contre le harcèlement dans l'espace public. Elle a préféré protéger une certaine image, ne pas trop évoquer la question. Or, ce n'est pas parce qu'on ne parle pas d'un problème qu'il n'existe pas.

Je regrette, par exemple, qu'il n'ait pas été donné suite à l'une des demandes de la première résolution, à savoir l'arrêt à la demande. Vous nous en aviez expliqué les raisons, mais à mon sens, cette requête a été balayée d'un simple revers de la main. Dans l'intervalle, la Ville de Paris a mis en place ce système.

Depuis lors, de nouvelles discussions ont-elles eu lieu au sein de la STIB ? Cette dernière a-t-elle pris contact avec la RATP afin de comprendre pourquoi un tel système est possible à Paris et ne pose pas de problèmes de sécurité, alors que cela en poserait à Bruxelles ?

Madame la Ministre, peut-être serez-vous encore chargée de la mobilité dans le prochain gouvernement. Je reviendrai en tout cas avec une nouvelle demande. Celle-ci portera sur le fait qu'à ce jour, aucune initiative ne semble avoir été prise pour nommer et donc féminiser les noms des arrêts du futur métro. Sur les publicités présentes en rue, notamment aux abords de la gare du Midi, figurent toujours des noms d'hommes. Si demain vous n'êtes plus compétente en la matière, ne regretterez-vous de ne pas avoir utilisé cette prérogative qui est la vôtre ?

**M. Benjamin Dalle (cd&v)** (en néerlandais).- Le comportement indésirable des autres usagers est l'une des principales raisons pour lesquelles une femme sur trois évite les transports publics. Notre responsabilité collective est de nous opposer à ce phénomène, et les témoins actifs ont également un rôle à jouer à cet égard.

*Une résolution récemment adoptée appelle à juste titre le gouvernement à prendre des mesures. L'avez-vous fait ?*

niet de bedoeling zijn. De daders moeten hun gedrag aanpassen, niet de slachtoffers.

Het is natuurlijk een collectieve verantwoordelijkheid om daar samen een vuist tegen te maken en ook omstanders en actieve getuigen hebben een rol te spelen. Een recent goedgekeurde resolutie verzoekt de regering terecht om actie te ondernemen.

Hebt u naar aanleiding van de resolutie acties ondernomen met het oog op het stimuleren van interventies door omstanders? Het is natuurlijk niet louter een verantwoordelijkheid van de Brusselaars, want ook de vervoersmaatschappijen moeten hun deel doen. De suggesties van mevrouw Maison lijken mij in ieder geval zeer zinvol.

De inrichting van de haltes, stations, metrostellen, trams en bussen is belangrijk en videobewaking heeft haar nut bewezen. Zijn alle voertuigen intussen uitgerust met bewakingscamera's? Hoe zit het met de haltes en de stations?

Ook de aanwezigheid van personeel in stations en aan boord van het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol. Niet minder dan 65% van de vrouwelijke reizigers in het openbaar vervoer beschouwt de fysieke aanwezigheid van personeel als de efficiëntste maatregel om de veiligheid te verhogen. Sociale controle werkt. Helaas worden de loketten in stations steeds vaker gesloten en is er almaar minder personeel aanwezig. Wordt daaraan gewerkt bij de MIVB? Hebt u daarover contact met de federale minister van Mobiliteit en met de NMBS? Daar speelt immers hetzelfde probleem.

Om te voorkomen dat vrouwen 's nachts in bijna lege wagons moeten zitten, zetten sommige vervoersbedrijven kortere treinen in of sluiten ze bepaalde wagons af. Daardoor moeten de weinige reizigers plaatsnemen in een kleiner aantal wagons, wat de sociale controle verhoogt. Overweegt de MIVB dat ook?

<sup>1119</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *In 2021 startte de MIVB met een enquête over het veiligheidsgevoel en de veiligheid in het openbaar vervoer.*

*Daarin werd aan de gebruikers gevraagd of ze problematische ervaringen hebben gehad op het MIVB-net. Uit de resultaten blijkt dat dat voor 15% van de gebruikers de voorbije drie maanden het geval was. Dat cijfer is identiek aan dat van de vorige jaren. Er is ook geen significant verschil tussen mannen en vrouwen in 2021, 2022 of 2023.*

*De problematische ervaringen verschillen echter wel van aard: mannen melden vaker racistische beledigingen of bedreigingen, vrouwen vaker seksueel getinte beledigingen of gebaren.*

*In de tevredenheidsbarometer van de MIVB gaven de respondenten een gemiddelde score van 7,4 op 10 voor hun algemene veiligheidsgevoel overdag (7,1 voor de metro, 7,6 voor de tram en 7,5 voor de bus). In 2022 was de gemiddelde score 7,6.*

*Tous les véhicules, arrêts et stations sont-ils aujourd'hui équipés de caméras de surveillance ?*

*Pas moins de 65 % des femmes utilisant les transports publics considèrent la présence physique du personnel comme la mesure la plus efficace pour renforcer la sécurité. Malheureusement, les guichets des stations sont de plus en plus souvent fermés et le personnel de moins en moins présent. La STIB envisage-t-elle des mesures sur ce plan ?*

*Pour renforcer le contrôle social, certaines sociétés de transport utilisent des trains plus courts ou ferment certains wagons. La STIB envisage-t-elle également cette solution ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous remercie de vos questions très pertinentes. Ce n'est effectivement ni la première ni la dernière fois que nous abordons cette thématique dans cette commission.

En 2021, la STIB a lancé une étude spécifique concernant le sentiment de sécurité et les expériences vécues dans les transports publics. Je vous rejoins sur la distinction qu'il convient d'opérer entre l'insécurité réelle et le sentiment d'insécurité. Des problèmes sont constatés aux deux niveaux.

L'étude de la STIB a le même objectif que l'étude bisannuelle de safe.brussels - l'enquête régionale de sécurité, disponible en ligne -, mais elle se focalise sur les expériences en lien avec les voyages en transports publics dans la Région de Bruxelles-Capitale, et plus particulièrement avec la STIB. Elle a été effectuée en 2023 et réitérée en 2024. Nous attendons encore les conclusions finales de cette dernière étude.

L'étude de sécurité de la STIB sonde les utilisateurs pour savoir s'ils ont été victimes d'une ou de plusieurs expériences

*Voor het veiligheidsgevoel 's avonds gaven de respondenten echter maar een gemiddelde score van 5,9 op 10 (5,6 voor de metro, 6,2 voor de tram en 6,3 voor de bus). Dat cijfer is gelijk aan dat voor 2021, maar lager dan de score van 6,1 in 2022.*

*Die cijfers bevestigen wat iedereen ervaart, namelijk dat vrouwen 's avonds meer negatieve ervaringen hebben en bang zijn. Het percentage vrouwen dat 's avonds gebruikmaakt van het openbaar vervoer is beduidend lager dan overdag.*

problématiques sur le réseau de la STIB. Les résultats indiquent que 15 % des usagers ont été victimes d'une expérience problématique durant les trois derniers mois. Ce chiffre est identique à celui des années précédentes et il n'y a pas de différence significative entre les hommes et les femmes, que ce soit pour 2021, 2022 ou 2023.

Ces expériences problématiques sont cependant de différentes natures : les hommes évoquent plus fréquemment des insultes ou des menaces racistes, tandis que les femmes évoquent plutôt des insultes ou des gestes à connotation sexuelle. Ce constat reste également stable.

Dans le baromètre de satisfaction de la STIB, les répondants attribuent une note moyenne de 7,4 sur 10 au niveau du sentiment de sécurité général en journée. La note est de 7,1 pour le métro, 7,6 pour le tram et 7,5 pour le bus. En 2022, cette note était de 7,6 pour toute la journée.

Concernant le sentiment de sécurité en soirée, on enregistre une différence notable, la note moyenne étant de 5,9 sur 10. Ce chiffre est identique à celui de 2021, mais plus bas que celui de 2022, qui était de 6,1. La note en soirée est de 5,6 pour le métro, de 6,2 pour le tram et de 6,3 pour le bus.

Ces chiffres confirment ce que toutes et tous expérimentent, à savoir que les femmes ont majoritairement plus de peurs, de craintes et d'expériences négatives en soirée, ce qui se traduit dans les chiffres d'utilisation des transports en commun. Les hommes et les femmes se déplacent différemment le soir, et le pourcentage d'utilisatrices des transports en commun est notamment moins élevé en soirée qu'en journée, parce qu'elles privilégient un autre mode de déplacement.

Plusieurs pistes de solution existent. La première est la possibilité d'effectuer un arrêt entre deux arrêts réguliers, en soirée et la nuit. Étant donné l'intérêt suscité par cette solution, j'ai demandé à la STIB de l'analyser. En réponse, elle a établi plusieurs constats et pointé certains risques. Un constat important est que, sur le réseau bruxellois, la distance moyenne entre deux arrêts est déjà particulièrement faible - moins de 400 mètres. Les rares exceptions concernent des tronçons très spécifiques, par exemple des zones boisées.

Au-delà des temps de parcours et des frais d'exploitation, moins déterminants, de nombreux autres éléments sont à prendre en considération, dont des questions de sécurité, d'accessibilité et de responsabilité juridique - par exemple en cas d'accident -, qui sont liées à l'organisation de l'arrêt, à l'état de la voirie, aux différences de niveau et à l'éclairage. Cette possibilité reste néanmoins intéressante. Il reviendra au prochain gouvernement d'examiner s'il est envisageable d'organiser un projet pilote.

Par ailleurs, il existe déjà un système régional de transport vers le domicile avec le système Collecto. Nous constatons que les femmes s'y sentent plus à l'aise que dans les transports publics

<sup>1121</sup> *Er zijn verschillende oplossingen. De eerste is de mogelijkheid om 's avonds en 's nachts tussen twee reguliere haltes uit te stappen. De MIVB wijst er echter op dat de gemiddelde afstand tussen twee haltes al bijzonder kort is en meestal minder dan 400 meter bedraagt. De zeldzame uitzonderingen betreffen zeer specifieke trajecten, zoals beboste gebieden. Naast reistijden en exploitatiekosten spelen nog andere factoren mee, zoals veiligheid, toegankelijkheid en wettelijke aansprakelijkheid, bijvoorbeeld bij een ongeval. Toch blijft dit een interessante mogelijkheid. Misschien kan de volgende regering een proefproject organiseren.*

*Een andere oplossing is Collecto, het systeem van collectieve taxi's. We stellen vast dat vrouwen zich meer op hun gemak voelen bij die dienst dan bij het gebruikelijke openbaar vervoer.*

*Er is ook voorgesteld om een alarmknop te installeren in de bussen of op apps als Floya. Het is belangrijk dat elke alarmknop gekoppeld is aan een goed functionerend callcenter. We moeten vermijden dat er een veelvoud aan meldsystemen ontstaat.*

<sup>1123</sup> De MIVB verkiest daarom om zich te beperken tot de gekende nummers, zoals de app 112 BE. Die app is al meer dan een miljoen keer gedownload en kan worden gebruikt om zeer snel contact op te nemen met de hulpdiensten en de politie, die direct de locatie en de gegevens van de beller ontvangen. De beller heeft zelfs geen netwerk of internetverbinding nodig en kan de app ook gebruiken als hij niet kan of durft te spreken.

Bovendien zijn metro's en bussen al uitgerust met alarmknoppen.

Daarnaast heeft de MIVB de afgelopen jaren meerdere bewustmakingsacties opgezet. In 2019 organiseerde ze een campagne waarbij reizigers werden uitgenodigd om tussenbeide te komen wanneer ze intimidatie waarnamen. Die campagne liep via verschillende communicatiekanalen en deed een beroep op acteurs.

<sup>1125</sup> De MIVB promootte ook een webinar van de vzw Touche pas à ma pote bij haar personeel en op sociale media. Voorts organiseert ze verkennende wandelingen met de vzw Garance en deelt ze witte linten uit voor de actiedag op 25 november.

De MIVB plant nieuwe bewustmakingsacties in 2025, waaronder het opstellen en verspreiden van een brochure om vooroordelen te ontkrachten en informatie te verstrekken over sancties, de rol

habitueels. Ce service est lié au secteur des taxis, qui fait l'objet de débats dans une autre commission aujourd'hui.

Les boutons d'alerte font aussi l'objet de plusieurs propositions, qu'il s'agisse de l'application Floya, d'autres applications ou d'un bouton dans les bus. Il est fondamental que chaque bouton d'alarme soit relié à un centre d'appels qui fonctionne. Une analyse du potentiel a aussi été réalisée. L'inclusion de ce bouton d'alarme dans Floya présente l'avantage que cette fonction serait reprise dans le réseau des transports en commun. Son désavantage est la multiplication des applications selon les contextes.

La STIB préfère adopter une approche plus large et continuer à utiliser les numéros existants, afin que l'utilisateur ne doive pas appeler un numéro différent selon qu'il se trouve dans une station, à un arrêt ou simplement dans la rue. Pour cette raison, la STIB préfère continuer à promouvoir les solutions existantes et connues, telles que l'application 112 BE. Il s'agit du canal adéquat pour contacter les services compétents en cas de besoin.

Déjà téléchargée plus d'un million de fois, l'application 112 BE permet de contacter très rapidement les services de secours et la police. Ces derniers reçoivent alors directement les coordonnées et la localisation de l'appelant, sans devoir passer par un numéro intermédiaire. Il n'est même pas nécessaire d'avoir du réseau ou d'être connecté à l'internet. L'application se connecte directement à la centrale d'urgence et met immédiatement l'utilisateur en contact avec la personne appropriée. En outre, l'application peut également être utilisée si l'utilisateur n'a pas la possibilité de parler ou n'ose pas le faire.

Par ailleurs, les rames de métro et les bus sont équipés de boutons d'alarme. À cet égard, il est essentiel de compléter ces dispositifs par un réseau efficace qui rassure les usagers, ainsi que par un service d'appui qui traite leurs demandes. Pour ce faire, il est crucial que la STIB collabore avec la SNCB et les autres opérateurs de transports en commun.

En outre, la STIB a entrepris plusieurs actions ces dernières années en vue de sensibiliser les usagers et le personnel sur le harcèlement sexiste. Ainsi, en 2019, elle a organisé, en collaboration avec Plan International, une campagne sur le harcèlement invitant les voyageurs à intervenir lorsqu'ils constatent ce type de comportement. Pour cette campagne, différents canaux de communication ont été utilisés et des expériences sociales ont été menées avec des comédiens dans différentes stations de métro.

La STIB a également promu le webinar de l'ASBL Touche pas à ma pote, tant en interne auprès de son personnel qu'en externe sur les médias sociaux. Par ailleurs, des marches exploratoires sont organisées avec l'ASBL Garance. Il s'agit de diagnostics de terrain menés par des femmes dans leur quartier, afin de déterminer les éléments du territoire pouvant être à l'origine d'un sentiment d'insécurité et d'élaborer ensuite des propositions

*van getuigen en de mechanismen die de MIVB heeft opgezet om slachtoffers van seksistische en seksuele intimidatie te helpen.*

d'amélioration. Enfin, des rubans blancs sont distribués pour la journée d'action du 25 novembre.

La STIB prévoit de nouvelles actions de sensibilisation en 2025, dont la création et la diffusion d'une brochure visant à déconstruire les idées reçues sur le harcèlement et à informer sur les sanctions, le rôle des témoins ou encore les dispositifs mis en place par la STIB pour aider les victimes de harcèlement sexiste et sexuel. En écho à la réflexion de Mme Maison, la STIB est en effet un lieu propice pour appliquer les « 5 D » en tant que témoins. Il est important de diffuser cette information pour leur apprendre comment réagir.

*(poursuivant en néerlandais)*

*La STIB possède de nombreuses caméras lui permettant d'accroître la sécurité sur son réseau et de contrôler ce qui s'y passe.*

*Pour la STIB, la sécurité de tous reste un important défi. Plusieurs équipes mobiles effectuent dès lors des rondes fixes ou se rendent sur demande dans une station particulière. Ces équipes comprennent également des agents de sécurité.*

*La STIB conserve un vaste réseau de guichets, mais son personnel travaille derrière une vitre et n'est donc pas présent sur les quais.*

*Enfin, la STIB opte délibérément pour des rames ouvertes lors de l'achat de nouveau matériel roulant, ce qui accroît le sentiment de sécurité des usagers et leur permet de trouver plus facilement de l'aide.*

*(poursuivant en français)*

Concernant l'opportunité de renommer des stations de la future ligne de métro 3, une question que Mme Agic a déjà soulevée à de multiples reprises, je considère que, vu les délais et les discussions en cours, il faut effectivement l'envisager et le faire de manière participative.

Selon moi, c'est par le biais d'une enquête publique qu'il faudra renommer des stations et leur donner des noms de femmes. Sera-ce à moi de la mener ? Même si ce n'est plus de mon ressort, j'espère que quelqu'un d'autre reprendra ce combat. Je suis d'ailleurs convaincue, Madame Agic, que vous ferez tout, ici

1127 *(verder in het Nederlands)*

Het MIVB-net is uitgerust met een uitgebreid videonetwerk. Wanneer reizigers op de alarmknop duwen, worden de beelden gecontroleerd. Dat moet in de eerste plaats de reële veiligheid verbeteren. Het moet er echter ook voor zorgen dat de MIVB controle heeft over wat er op haar netwerk gebeurt.

Daarnaast is het ook belangrijk dat er personeel fysiek aanwezig is. Er zijn mobiele teams die vaste rondes afleggen of op verzoek naar een bepaald station gaan. Het aantal medewerkers van die teams is in het kader van de aanpak van de veiligheids crisis overigens verhoogd. Het gaat niet louter om personeel dat aanwezig is, in de teams zitten ook veiligheidsagenten die kunnen ingrijpen. De reële veiligheid voor zowel mannen als vrouwen op het openbaar vervoer vormt nog steeds een grote uitdaging, en het was en blijft dan ook nodig om de teams uit te breiden.

De MIVB behoudt een uitgebreid lokettennetwerk. De medewerkers die daar aan het werk zijn, zitten echter achter glas en zijn niet aanwezig op de perrons.

Ten slotte kiest de MIVB bij de aankoop van nieuw materieel bewust voor volledig open toestellen. Daardoor lopen reizigers nooit het risico dat ze helemaal alleen of in het gezelschap van slechts één andere reiziger in een compartiment zitten, wat voor een onveiligheidsgevoel zorgt. In volledig open stellen is het veel gemakkelijker om steun te zoeken bij medereizigers.

1129 *(verder in het Frans)*

*Ook ik vind dat we de metrostations van de toekomstige lijn 3 toch naar vrouwen moeten vernoemen en dat we dat op een participatieve manier moeten doen, met een openbaar onderzoek. Ik hoop dat iemand anders die strijd aangaat, als het niet meer mijn bevoegdheid is. Ik ben ervan overtuigd dat mevrouw Agic deze vraag opnieuw zal stellen aan de volgende minister van Mobiliteit.*

1131 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Uit de resultaten blijkt dat noch het veiligheidsgevoel, noch de daadwerkelijke veiligheid echt verbeterd is, terwijl veiligheid in de behoeftepiramide vlak na de primaire behoeften zoals eten en drinken komt. We zullen de bevolking niet overtuigen om de auto te laten staan als de openbare ruimte en het openbaar vervoer niet veiliger worden gemaakt.*

*Sommige hulpmiddelen zijn heel eenvoudig en concreet, zoals preventie door de inrichting van de stations en de openbare ruimte, de aanwezigheid van personeel en camera's of de mogelijkheid om tussen twee haltes uit te stappen, zoals in Parijs.*

*Om snel te kunnen ingrijpen, is een alarmknop zeer belangrijk. Die moet ook bekend worden gemaakt bij het grote publiek. Uiteraard moet een melding onmiddellijk worden opgevolgd.*

*Getuigen spelen een cruciale rol. Er zijn dan ook grote bewustmakingscampagnes nodig om gebruikers van de openbare ruimte te leren hoe ze moeten reageren. Onlangs heb ik persoonlijk ingegrepen toen iemand werd lastiggevalen in de metro en kreeg ik onmiddellijk bijval van andere reizigers. Dat helpt mensen om uit dergelijke situaties te raken en versterkt het veiligheidsgevoel.*

1133 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *De cijfers zijn nog slechter dan die die ik aanhaalde. Via de app 112 BE kunnen mensen bellen, maar geen discrete melding maken van een onveiligheidsgevoel.*

*Vrouwen, maar ook ouderen, mogen niet langer bang zijn om het openbaar vervoer te nemen, op welke plaats of welk tijdstip dan ook. Het is hoog tijd dat u meer inspanningen levert.*

au Parlement, pour reposer cette question au prochain ministre de la Mobilité.

**Mme Joëlle Maison (DéFI).**- À l'écoute des récents résultats, j'entends que tant le sentiment de sécurité que la sécurité effective, en journée et en soirée, n'ont pas beaucoup évolué. Or, dans la pyramide des besoins, la sécurité vient juste après les besoins physiologiques, à savoir manger et boire. Nous n'arriverons pas à convaincre la population d'abandonner sa voiture au profit de la mobilité douce s'il n'y a pas une sécurisation de l'espace public et des transports en commun.

Des outils sont à mettre en œuvre, dont certains sont très faciles et concrets : ils portent sur la prévention, par l'aménagement des stations et de l'espace public, la présence de personnel et de caméras, ou encore l'arrêt à la demande. À Paris, où j'utilise fréquemment la RATP, il est possible de demander au chauffeur de vous déposer entre deux arrêts, la nuit. Or, les distances ne sont pas plus grandes à Paris qu'à Bruxelles.

Quant à la rapidité des interventions, il est très important de disposer d'un bouton, dans quelque application que ce soit, et d'en faire une large publicité. Bien sûr, l'alerte doit immédiatement être suivie d'une intervention.

En ce qui concerne les témoins, leur rôle est crucial, comme dans le harcèlement scolaire. Je pourrai vous donner davantage de détails sur l'approche des « 5 D » en dehors de mon intervention. Il est essentiel d'inculquer la manière de réagir aux usagers de l'espace public, par des campagnes massives de sensibilisation.

Personnellement, j'ai récemment réagi face à une telle situation dans le métro, alors que tout le monde autour de moi restait passif. Même si mon intervention n'était pas optimale, car j'ai réagi avec violence, elle a été efficace : le harceleur a quitté la rame. Immédiatement après mon intervention, tout le monde s'est mis à réagir. Il y a par conséquent des ressources à puiser dans le rôle des témoins et des autres usagers de l'espace public pour permettre aux personnes harcelées de se sortir de ce genre de situation et de se sentir globalement plus en sécurité, par la multiplication des réactions dans l'entourage.

Si vous êtes encore ministre de la Mobilité dans les cinq prochaines années, j'espère que vous mettrez en œuvre les trois actions concrètes que je viens d'évoquer.

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Madame la Ministre, les chiffres ne sont pas bons et sont même plus mauvais que ceux que j'avais cités dans mon intervention.

Par ailleurs, je suis assez déçue d'apprendre que peu d'efforts ont été consentis pour lutter contre l'insécurité et le harcèlement dans l'espace public, les stations et le réseau de la STIB. L'application 112 BE permet, certes, de passer un appel, mais pas de faire part en toute discrétion d'un sentiment d'insécurité. Il faut vraiment aller beaucoup plus loin. Les femmes, mais aussi les personnes âgées, ne doivent plus avoir peur d'emprunter les transports en

1135 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Ondanks alle initiatieven is de situatie voor vrouwen en ouderen er niet echt op vooruitgegaan. De commercialisering van het vrouwenlichaam via reclame in de openbare ruimte draagt bij tot een gevoel van straffeloosheid bij de daders.*

*We moeten het beleid over de hele lijn herzien. Zonder overleg met de ministers van Onderwijs, preventie in scholen en werk op het terrein en in de volkswijken zullen we er niet komen. Het feit dat mensen vermijdingsstrategieën ontwikkelen, toont het falen van het beleid aan.*

1137 **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *U geeft enkel het standpunt van de MIVB.*

*Waarom beslist de MIVB niet om de app 112 BE in haar app te integreren, aangezien jongeren Floya niet gebruiken om de dienstregeling op te zoeken?*

*Wat betreft de vervrouwelijking van de namen van de metrostations krijgen we telkens te horen dat de mensen de gekozen namen nu gewend zijn. Had u dan niet beter gewacht, in plaats van opnieuw een mannennaam te kiezen voor het station Toots Thielemans? Ik had u graag tijdens deze regeerperiode ten minste één metrostation naar een vrouw zien vernoemen. Niemand had u dat kwalijk genomen.*

1139 **De heer Benjamin Dalle (cd&v)**.- *U hecht veel belang aan een uitgebreid videobewakingssysteem, maar u hebt niet geantwoord op de vraag of er in alle metro- en tramstellen of bussen videobewaking is.*

commun, quel que soit l'endroit ou le moment de la journée. Il est grand temps d'intensifier vos efforts en la matière.

**Mme Sofia Bennani (Les Engagés)**.- Je salue toutes les initiatives qui ont été prises, mais force est de constater qu'elles n'aboutissent pas véritablement à une amélioration de la situation pour les femmes et les personnes âgées.

En effet, la marchandisation du corps de la femme dans l'espace public au travers des publicités contribue à accroître ce sentiment d'impunité pour ceux qui commettent de tels actes.

Cette politique doit être repensée de manière transversale, et cela passe également par l'enseignement. Sans concertation avec les différents ministres de l'Enseignement, sans prévention dans les écoles, sans travail mené sur le terrain et dans les quartiers populaires, en collaboration avec les communes, nous n'arriverons jamais à mettre un terme au harcèlement en rue et dans les transports en commun.

Aujourd'hui, j'avoue être un peu déçue et rester sur ma faim parce que j'estime qu'il faudrait faire mieux et faire plus. Quand on voit que les femmes et les personnes âgées se sentant en insécurité adoptent des stratégies afin d'éviter les lieux publics et les transports en commun, cela témoigne malheureusement de l'échec des politiques mises en place.

**Mme Leila Agic (PS)**.- Vos réponses ne font que relayer les positions de la STIB.

Le manque de volonté interne de celle-ci par rapport au bouton d'alarme et à son intégration dans les applications est problématique. L'application 112 BE peut se révéler extrêmement utile pour les jeunes parents en cas de problème avec un bébé, même s'il ne présente pas le même caractère de discrétion.

Pourquoi la STIB ne décide-t-elle pas de manière proactive d'intégrer l'application 112 BE dans sa propre application, sachant que les jeunes utilisent principalement celle-ci, plutôt que Floya, pour consulter les horaires ?

Par ailleurs, le manque de volonté de féminiser les noms des stations de métro est flagrant. Il nous est à chaque fois répondu que les gens sont habitués aux noms choisis. Dans ce cas, peut-être auriez-vous dû attendre avant de nommer toutes les stations de la ligne de métro 3, plutôt que de choisir à nouveau un nom d'homme pour la station Toots Thielemans.

J'aurais aimé que vous posiez l'acte de donner au moins un nom de femme à une station de métro durant cette législature. Personne ne vous aurait attaquée sur cela.

**M. Benjamin Dalle (cd&v)** (en néerlandais).- *Le système de vidéosurveillance semble être très important à vos yeux. En revanche, nous ne savons toujours pas si la totalité des rames de métro, de tram ou des bus en est équipé.*

Voorts is het erg moeilijk om het onderliggende probleem aan te pakken, want dat vergt een mentaliteitswijziging. Toen ik nog Vlaams minister van Media was, zette ik een actieplan tegen grensoverschrijdend gedrag in de media op touw. Een van de cruciale elementen daarin zijn de omstanders, en ik denk dat dat ook geldt voor de openbare ruimte en het openbaar vervoer.

Mevrouw Maison zei dat haar eigen ervaring op dat vlak misschien niet perfect was. De manier waarop omstanders reageren, is weliswaar belangrijk, maar het allerbelangrijkste is dat ze durven te reageren. Ik roep u dan ook op om in te zetten op bewustmaking daarrond en de boodschap te verspreiden dat reageren altijd beter is dan wegstijgen.

1141 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het zou goed zijn om uw suggesties aan de onderhandelaars mee te delen. Sommige daarvan verdienen het om in het volgende regeerakkoord opgenomen te worden.*

1141 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *De rol van getuigen is echt cruciaal. Uit eigen ervaring heb ik gemerkt dat iedereen wegstijgt, maar wel volgt als iemand anders als eerste reageert. Een mediacampagne over de 5D-methode lijkt mij dan ook heel nuttig.*

- *Het incident is gesloten.*

1147 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC**  
1147 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1147 **betreffende de werken van de MIVB op de Jetselaan.**

1149 **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *De inwoners in de buurt van de Jetselaan kregen minder dan een maand voor de aanvang van de werkzaamheden informatie over de vervanging van de tramsporen. Zij maken zich ernstig zorgen over verkeershinder en parkeerproblemen als gevolg van de werkzaamheden, en over de keuze om 's nachts te werken.*

*Waarom is dat laatste nodig? Hoeveel nachten duren de werkzaamheden? Hoe wordt de geluidshinder beperkt?*

*Welke maatregelen neemt u om voor vlot verkeer te zorgen? Wat zijn de gevolgen voor de omliggende wijken?*

*Is er voor de verzending van de informatiebrief overlegd met de omwonenden? Is er een termijn waarbinnen omwonenden*

*Par ailleurs, un changement de mentalité s'avère nécessaire, surtout en ce qui concerne les personnes spectatrices, qui n'osent pas toujours réagir.*

*Je vous demande donc de vous investir dans la sensibilisation à ce problème et d'appeler à réagir au lieu de détourner le regard.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La plupart de vos suggestions sont à adresser aux négociateurs. Certaines méritent d'être inscrites dans le prochain accord de gouvernement.

**Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Comme l'a dit M. Dalle, le rôle des témoins est vraiment crucial pour amener un changement de mentalités. L'effet est connu : plus il y a de monde, moins les gens réagissent, car chacun compte sur l'autre. De ma propre expérience, j'ai pu constater que tout le monde regarde par terre, mais emboîte le pas à la première réaction.

Une campagne médiatique sur la manière de réagir, sur la fameuse méthode des « 5 D », permettrait de renforcer fortement le sentiment de sécurité, mais également la sécurité effective des personnes dans l'espace public, ainsi que celle des usagers et usagères des transports en commun.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

**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 travaux de la STIB sur l'avenue de Jette.**

**Mme Leila Agic (PS).**- Les habitants vivant à proximité du trajet du tram sur l'avenue de Jette ont reçu, au lendemain des élections communales, un courrier les informant du projet de remplacement des rails de tram, prévu du 4 novembre 2024 au 28 mars 2025.

Ce courrier, reçu moins d'un mois avant le début des travaux, se veut rassurant pour les cyclistes et mentionne des bus de remplacement pour les usagers de la STIB. Il a cependant suscité de vives inquiétudes concernant la circulation dans ce quartier, les difficultés à trouver une place de stationnement et le choix d'effectuer des travaux de nuit. La planification nocturne des travaux et les diverses phases de fermeture de la circulation risquent de compliquer la vie quotidienne des riverains.

*moeten worden geïnformeerd? Is het normaal dat dat nu zo laat gebeurde? Zo niet, hoe komt dat?*

Pouvez-vous nous éclairer sur la nécessité d'effectuer des travaux de nuit ? Combien de nuits seront concernées ? Quels outils sont prévus pour minimiser le niveau sonore de ces interventions nocturnes ?

Par ailleurs, il est important de garantir la fluidité de la circulation dans ce quartier, sachant que cet axe important sera touché et qu'il est situé à proximité d'un autre axe marqué par des travaux depuis des mois, celui de l'avenue Broustin. Qu'est-il prévu pour garantir la fluidité de la circulation ? Quel sera l'impact sur les quartiers voisins ?

Enfin, y a-t-il eu une concertation avec les habitants et les acteurs locaux avant l'envoi de ce courrier ? Existe-t-il des délais à respecter pour prévenir du début de travaux ? Est-il normal de communiquer une information aussi tardivement ? Si ce n'est pas le cas, pourriez-vous nous expliquer pourquoi ce courrier leur est parvenu moins d'un mois avant le début des travaux ?

<sup>1151</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De tramsporen op de Jetselaan zijn 25 jaar oud en moeten vervangen worden. De trams reden er om veiligheidsredenen trouwens al langzamer. De werkzaamheden passen bovendien in het meerjarenplan dat de MIVB heeft uitgewerkt voor de vervanging van de sporen.*

*De maatschappij organiseert de werkzaamheden in overleg met de gemeente, het gewest en de politiezones. Samen gaan ze op zoek naar de beste planning voor alle betrokkenen, waarbij ze ook rekening houden met de verkeersveiligheid en de veiligheid rond de werf.*

*Zodra de planning is goedgekeurd, gaat er een informatiecampaignede van start. De MIVB communiceert gewoonlijk twee weken voor de start van de werkzaamheden, omdat de informatie dan bij reizigers en omwonenden nog vers in het geheugen zit. Die termijn is wel bespreekbaar.*

*De werkzaamheden zijn gestart op 4 november 2024 en lopen tot en met 28 maart 2025. Ze verlopen in verschillende fasen.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB procède au remplacement des rails situés à l'avenue de Jette, dans la zone comprise entre l'avenue de Laeken et l'avenue des Gloires nationales. Ces voies de tram ont été posées il y a plus de 25 ans, elles sont usées et doivent dès lors être remplacées.

Avant le démarrage du chantier, la vitesse des trams était déjà réduite sur cette partie du réseau par mesure de sécurité, en raison de l'ancienneté des voies. Ces travaux, qui ont pour but d'éviter tout risque de déraillement et d'assurer la sécurité de tous, s'inscrivent dans le cadre de l'entretien régulier du réseau de la STIB et, plus précisément, du plan pluriannuel des voies, qui prévoit chaque année le remplacement de plusieurs kilomètres de rails en fonction de leur degré d'usure.

Les chantiers sont organisés en concertation avec les autorités communales et régionales ainsi que les zones de police, au sein de la commission de coordination des chantiers. L'objectif est de trouver un scénario qui tienne compte des contraintes de toutes les parties prenantes, tout en veillant à la sécurité routière et à la sécurité des personnes dans et autour de la zone de chantier.

Une fois le scénario final approuvé, une campagne d'information est lancée. Outre la diffusion générale d'un toutes-boîtes, une visite d'information des commerçants présents dans la zone concernée a ainsi eu lieu le 16 octobre. De manière générale, la STIB communique toujours deux semaines avant le démarrage d'un chantier, et pas plus tôt afin d'éviter que les voyageurs et les riverains oublient que des travaux seront effectués dans plusieurs semaines. Ce délai pourrait toutefois être rediscuté.

Le chantier est divisé en plusieurs phases, chacune s'accompagnant d'une série de mesures de circulation et d'interdictions de stationnement.

Du 4 au 12 novembre, la bande de circulation du côté impair de l'avenue de Jette, entre la rue Prince Baudouin et l'avenue de

<sup>1153</sup> *Bij elke fase komen er omleidingen voor voertuigen. De Jetselaan blijft toegankelijk voor voetgangers, fietsers, hulp- en netheidsdiensten. In de zone van de werken geldt een parkeerverbod.*

*De omliggende wijken blijven via een kleine omweg met de auto bereikbaar. De fasen zijn zo uitgewerkt dat de hinder voor de omwonenden beperkt blijft. Er wordt slechts twee nachten gewerkt: in de nacht van 8 op 9 november 2024 en in die van 28 op 29 maart 2025.*

*Het tijdschema van alle werken, ook die 's nachts, is voorgelegd aan de gemeenten en de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. De MIVB doet er alles aan om de omwonenden 's nachts zo weinig mogelijk te storen.*

<sup>1155</sup> **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans). - *Ik betwijfel niet dat de werken noodzakelijk zijn. Mijn vraag betrof de informatie voor de omwonenden, die vonden dat ze laat op de hoogte werden gebracht. Een maand vooraf is voor omwonenden en handelaars eerder weinig. Het probleem doet zich echter ook voor op andere plaatsen, dus misschien moet onze commissie zich daar later opnieuw over buigen.*

*U zegt dat de werken 's nachts van korte duur zullen zijn. Dat had beter ook in de informatiefolder gestaan.*

Laeken, a été fermée. La voirie du côté pair est restée ouverte et le parking de la place Reine Astrid est resté accessible.

La phase actuelle, prévue du 12 novembre au 27 janvier, implique la fermeture de la bande de circulation du côté pair de l'avenue de Jette entre les numéros 120A et 220. La voirie du côté impair reste ouverte. Les avenues Paul De Merten et Van Beesen sont mises en cul-de-sac.

Du 27 janvier au 17 février, le carrefour entre l'avenue de Jette et l'avenue Broustin sera partiellement fermé. Les avenues Giele et Carton de Wiart seront mises en cul-de-sac.

La dernière phase se déroulera du 17 février au 28 mars et impliquera la fermeture de la bande de circulation du côté pair de l'avenue de Jette, entre l'avenue Broustin et la rue des Archers. La voirie du côté impair restera ouverte. La rue des Archers sera mise en cul-de-sac.

Pour chaque phase, des déviations seront mises en place pour les véhicules. L'avenue de Jette reste accessible aux piétons et aux cyclistes, ainsi qu'aux services d'urgence et de propreté. Durant tout le chantier, des interdictions de stationnement seront également en vigueur le long de la zone de chantier.

Les quartiers voisins restent, quant à eux, accessibles en voiture moyennant de légers détours. Les différentes phases ont été définies afin de limiter au maximum les déviations et les nuisances pour les riverains. Des travaux sont prévus pendant deux nuits seulement, du 8 au 9 novembre 2024 et du 28 au 29 mars 2025.

Durant la nuit du 8 au 9 novembre, l'entrepreneur a placé un branchement à l'avenue de Jette. Celui-ci permet au tram de faire demi-tour pour continuer à desservir la partie de la ligne 9 qui n'est pas concernée par les travaux. Ce dispositif est utilisé sur la plupart des chantiers de tram de la STIB. Il doit être placé de nuit, en affectant le moins possible l'offre de transport public. La nuit du 28 au 29 mars 2025, l'entrepreneur procédera au retrait de ce branchement placé en novembre 2024.

Le calendrier du chantier, y compris les travaux de nuit, a été présenté aux communes et à la commission de coordination des chantiers. La STIB mettra tout en œuvre pour que ces travaux de nuit provoquent le moins de nuisances possibles pour les riverains de ce quartier densément peuplé.

**Mme Leila Agic (PS)**. - Je tiens à préciser que je n'ai jamais remis en question la nécessité de ces travaux, qui étaient fortement attendus. Mon intervention porte davantage sur l'information des habitants du quartier. Ils ont en effet été surpris de recevoir les informations aussi tardivement, d'autant plus qu'il s'agit d'une procédure habituelle.

Que la STIB n'informe ses usagers que deux semaines avant, cela me paraît bien assez. En revanche, un délai d'un mois me semble peu approprié pour les habitants, et surtout pour les commerçants. Ces derniers n'ont été informés de la tenue des

Voorts zegt u dat er overleg plaatsvond met de gemeente. Mijn partijgenoten zullen dit binnen de gemeenteraad dan ook ter sprake brengen.

- Het incident is gesloten.

travaux que le 16 octobre, au moment où les dépliants ont été distribués dans les boîtes aux lettres. Étant donné que le problème se pose également dans d'autres chantiers, notre commission pourrait revenir sur le sujet.

Vous avez indiqué que les travaux de nuit seraient considérables, mais ne dureraient pas longtemps. Sans doute cela vaudrait-il la peine de l'indiquer plus explicitement dans les dépliants. Une simple allusion à des travaux de nuit, alors que le chantier total s'étale sur plusieurs mois, ne peut que susciter des craintes auprès des habitants.

Vous indiquez que la décision a été prise avec la commune. Mes collègues ne manqueront donc pas d'aborder ce point au conseil communal de ce mercredi.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

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

betreffende de gevaarlijke inrichtingen rond de Kuregembrug.

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ILYAS EL OMARI**

betreffende het dodehoekongeval met een vrachtwagen in de Emile Carpentierstraat in Anderlecht.

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indieners wordt de mondelinge vraag van de heer Ikazban door de heer Ibrahim Dönmez voorgelezen en de toegevoegde mondelinge vraag van de heer El Omari door mevrouw Najima El Arbaoui.

**De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).-** De tijdelijke herinrichting van de buurt rond de Kuregembrug is onduidelijk en gevaarlijk: de verkeerslichten zijn defect, straten zijn afgesloten, en bussen van De Lijn rijden zonder signalisatie in de tegenovergestelde richting. Dat leidt tot ongevallen, zoals toen op 22 oktober een voetganger omkwam bij de aanrijding door een vrachtwagen die daar nooit had mogen zijn.

Is het advies van de hulpdiensten ingewonnen over die herinrichting? Zo ja, hoe luidde dat?

Zijn de gemeente Anderlecht en de buurtbewoners geconsulteerd?

Welke maatregelen zult u nemen om die plek veiliger te maken? Hoe zult u de doorgang voor voetgangers verbeteren?

**QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

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

concernant la dangerosité des aménagements autour du pont de Cureghem.

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. ILYAS EL OMARI**

concernant l'accident de camion en raison d'un angle mort dans la rue Émile Carpentier à Anderlecht.

**M. Ibrahim Dönmez (PS).-** Des aménagements provisoires ont été faits aux alentours du pont de Cureghem, dans l'attente d'un permis pour le réaménagement du square Vandervelde, du square Albert Ier et de la chaussée de Mons à Cureghem. En raison de leur manque de clarté pour les usagers, ces aménagements sont particulièrement accidentogènes. Ainsi, le 22 octobre dernier, il s'est produit une collision mortelle entre un camion et un piéton à hauteur du pont de Cureghem, à un endroit auquel le camion n'aurait jamais dû se trouver.

Depuis longtemps, les riverains se plaignent de ces aménagements composés de blocs de béton. Les feux ne fonctionnent plus, plusieurs rues sont barrées et des bus de De Lijn circulent en sens inverse sans aucun avertissement.

Madame la Ministre, un avis a-t-il été demandé aux services de secours concernant ces aménagements provisoires ? Dans l'affirmative, quelle en est la teneur ?

1167 **Mevrouw Najima El Arbaoui (Team Fouad Ahidar).**- Op 22 oktober 2024 stierf een man van 64 jaar na een aanrijding door een vrachtwagen in de Anderlechtse Emile Carpentierstraat, bij de Kuregembrug. Er lijkt sprake van een dodehoekongeval. De chauffeur was niet onder invloed en het parket heeft een onderzoek geopend. Het ongeval toont aan hoe gevaarlijk de dode hoek is.

Wat is er tot nu toe ondernomen om dodehoekongevallen te voorkomen, vooral in drukke steden? Zijn er plannen om vrachtwagens veiliger te maken, bijvoorbeeld met camera's of sensoren? Komen er campagnes of opleidingen om chauffeurs bewust te maken van de gevaren? Wat kunnen we nog meer doen om zulke ongevallen te voorkomen?

1169 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het is altijd zeer tragisch als een persoon het leven verliest in een ongeval. Het gewest hanteert daarom een nulvisie, wat inhoudt dat we tegen 2030 streven naar nul ongevallen waarbij doden of zwaargewonden vallen. Dat is de enige aanvaardbare doelstelling.

Om die te bereiken moeten we verscheidene maatregelen nemen, zowel op het gebied van infrastructuur als van controle en sancties. Daarnaast moeten we aan bewustmaking werken, zodat iedereen inziet hoe belangrijk verkeersveiligheid is.

1171 *(verder in het Frans)*

*In 2014 werd de omgeving van de Kuregembrug geïdentificeerd als een van de belangrijkste ongevalgevoelige zones van het Brussels Gewest. Die ongevallen troffen vooral voetgangers, fietsers en bromfietzers.*

*Bij wijze van test werd daarom in 2020 het kruispunt voorlopig heringericht, met het oog op zowel de veiligheid als een vlotte verkeersdoorstroming. Sinds 2022 is inderdaad een drastische daling van het aantal ongevallen vastgesteld, maar elk ongeval is er natuurlijk een te veel.*

*Bij de definitieve heraanleg moet de situatie verder verbeterd worden. Daarbij vragen we zoals altijd het advies van de hulpdiensten. Leefmilieu Brussel doet dat trouwens vaak zelfs voor tijdelijke herinrichtingen, hoewel het dan niet verplicht is.*

*Zowel de gemeente als de politiezone waren betrokken bij de studie over deze ongevalgevoelige zone, waarvan de meeste aanbevelingen bij de tijdelijke heraanleg werden gevolgd. Sindsdien heeft Brussel Mobiliteit een definitief heraanlegproject uitgewerkt in het kader van stadsvernieuwingcontract 3. De vergunning is afgeleverd*

La commune d'Anderlecht et les riverains ont-ils été associés à la réflexion relative à ces aménagements provisoires ?

Quelles mesures sont prévues pour mieux sécuriser cet endroit et éviter d'autres drames ? Comment comptez-vous améliorer la circulation piétonne à cet endroit ?

**Mme Najima El Arbaoui (Team Fouad Ahidar) (en néerlandais).**- *Le 22 octobre 2024, un accident mortel dû à un angle mort a eu lieu dans la rue Émile Carpentier à Anderlecht.*

*Quelles sont les mesures prises pour éviter ce genre d'accidents ? Qu'est-il prévu pour améliorer la sécurité des camions et sensibiliser les chauffeurs aux dangers des angles morts ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *La Région adopte à cet égard une vision zéro, ce qui est le seul objectif acceptable. Pour l'atteindre, nous devons prendre plusieurs mesures en matière d'infrastructures, de contrôle, de sanctions et de sensibilisation.*

*(poursuivant en français)*

En 2014, le carrefour Vandervelde et ses abords avaient été désignés comme l'une des zones à concentration d'accidents (ZACA) les plus importantes de la Région de Bruxelles-Capitale. En conséquence, des solutions pour sécuriser ce lieu avaient été étudiées.

Ce carrefour accidentogène étant aussi un nœud de mobilité important, un aménagement provisoire - les blocs de béton auxquels vous faisiez référence - a été mis en place en 2020 pour tester la fluidité de la circulation au carrefour et résoudre les scénarios d'accidents constatés. Il a été observé que la plupart des victimes des accidents étaient des piétons, des cyclistes et des cyclomotoristes. Depuis 2022, à la suite de cet aménagement temporaire, la sécurité routière à ce carrefour s'est améliorée et le nombre d'accidents a été considérablement réduit. Chaque accident reste toutefois un accident de trop, surtout un accident mortel comme celui qui a été évoqué.

D'autres améliorations plus qualitatives devront être apportées dans le cadre du réaménagement définitif. Pour les réaménagements permanents, l'avis des services d'urgence est toujours demandé par l'autorité qui délivre le permis, à savoir

in 2023 en Brussel Mobiliteit organiseert momenteel de werkzaamheden.

la Région ou la commune. Même si ces services ne doivent pas être consultés pour les réaménagements temporaires, Bruxelles Mobilité va souvent au-delà de la réglementation en leur demandant un avis. Il est en effet très important de disposer de critères clairs.

Dans le cas présent, à la suite d'une analyse minutieuse des critères, une demande d'avis aux services d'urgence est sur la table.

La commune est évidemment impliquée dans les réflexions autour de l'aménagement provisoire. Les principes d'un sens giratoire étaient déjà évoqués dans le plan communal de mobilité de 2003. La commune et la zone de police étaient représentées dans les comités d'accompagnement de l'étude de la ZACA et le suivi des recommandations de cette étude, en grande partie appliquées lors du test.

Depuis la mise en place du test, Bruxelles Mobilité a développé un projet de permis définitif de reconstruction dans le cadre du contrat de rénovation urbaine 3. Le ministre-président Vervoort est également intervenu dans le cadre de ce contrat. Le permis a été délivré en 2023 et Bruxelles Mobilité est en train d'organiser les travaux.

<sup>1173</sup> *Er zijn al voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd op de Fernand Demetskaai. Voor de bouwplaats zelf loopt de procedure voor de aanduiding van een aannemer. Het herinrichtingsproject zal een grote stap voorwaarts betekenen voor de verkeersveiligheid van alle vervoersmodi en voor de kwaliteit van de openbare ruimte.*

Des travaux préparatoires ont été réalisés par l'entreprise de service public sur le quai Fernand Demets avant 2024. Pour le chantier proprement dit, la procédure de désignation d'un entrepreneur est en cours.

La mise en œuvre du projet de réaménagement constituera une avancée supplémentaire majeure en matière de sécurité routière pour tous les modes de transport, ainsi qu'en matière de qualité de l'espace public.

<sup>1175</sup> *(verder in het Nederlands)*

*(poursuivant en néerlandais)*

Bij een ongeval onderzoekt de cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit altijd wat de oorzaken zijn en welke verbeteringen er mogelijk zijn. Dat geldt ook voor dit ongeval. Het onderzoek loopt nog, net als het onderzoek van het parket. Daarnaast wordt er onderzoek verricht naar de geleiding van vrachtwagens en de gevolgen voor de omgeving van omleidingen die worden ingevoerd bij wegwerkzaamheden.

*En cas d'accident, la cellule Sécurité routière de Bruxelles Mobilité mène toujours une enquête. Par ailleurs, le guidage des poids lourds et les conséquences des déviations lors de travaux sont également étudiés.*

In het kader van het Actieplan verkeersveiligheid, en meer bepaald van het programma Safe Street, worden meerdere acties ondernomen om dodehoekongevallen te vermijden, zoals het ontwikkelen van interne kennis om kruispunten in de zogeheten Nederlandse stijl te ontwerpen. Die techniek werd onder meer gebruikt aan het kruispunt van de Mettwielaan met de Prins van Luiklaan.

*Dans le cadre du plan d'action régional de sécurité routière, plusieurs initiatives visent à éviter les angles morts, notamment l'aménagement de carrefours hollandais et le recul de la ligne d'arrêt pour les véhicules en amont des passages pour piétons.*

*Une certification des poids lourds est, en outre, prévue afin de conscientiser les chauffeurs au sujet des dangers qu'ils représentent.*

Andere acties zijn fietssassen aan kruispunten met verkeerslichten wanneer er een fietspad op de rijbaan is, voorsprong geven aan voetgangers en fietsen op de groenlichtfase voor voertuigen die naar rechts afslaan,

*En matière de sensibilisation, des actions seront menées en 2025 et cibleront les conducteurs de poids lourds et de camionnettes, mais aussi les autres usagers de la route.*

en de stopstreep voor voertuigen achteruit plaatsen vóór oversteekplaatsen voor voetgangers.

Voorts is er een project om een certificering van vrachtwagens te ontwikkelen en om vrachtwagenbestuurders op de gevaren te wijzen, in navolging van het FORS-label dat de stad Londen heeft ingevoerd.

Inzake bewustmaking werd in 2024 een overheidsopdracht uitgeschreven om de bouwsector bewust te maken van veilig rijgedrag en het gevaar van de dode hoek. Ook in 2025 zullen bewustmakingsacties plaatsvinden. Ze zullen zowel gericht zijn op bestuurders van vracht- en bestelwagens als op voetgangers, fietsers, stepgebruikers, motorrijders en bromfietzers.

Tot slot bevat het beheerscontract 2024-2028 van de MIVB bepalingen die zullen bijdragen aan een vermindering van de dodehoekproblematiek.

1177 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ik begrijp dat het om voorlopige inrichtingen gaat, maar met een modal shift voor ogen die meer ruimte biedt aan zwakke weggebruikers, is het essentieel om de inrichtingen veiliger te maken. Elke dode is er een te veel.*

*De situatie is bekend en u doet het nodige, maar het is belangrijk om al het mogelijke te doen in deze wijk, waar naast dit dodelijke ongeval veel klachten van buurtbewoners komen. Ik hoop dat zo'n drama zich nooit meer voordoet.*

- *Het incident is gesloten.*

1181 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW MARTINE RAETS**

1181 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1181 **betreffende de problematische afspraakprocedures voor de technische keuring van voertuigen in het Brussels Gewest.**

1183 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt vier autokeuringscentra. Die bevinden zich in Haren, Schaarbeek, Vorst en Anderlecht. De keuring wordt door twee bedrijven georganiseerd, namelijk door Auto Controle & Techniek (ACT) in Haren en Schaarbeek en door het Schouwingscentrum voor Auto's (SA) in Anderlecht en Vorst.

De wettelijk verplichte keuring van auto's is in het Brussels Gewest alleen mogelijk na afspraak, die zowel telefonisch als online kan worden gemaakt. Om wettelijk en

*Enfin, le contrat de gestion 2024-2028 de la STIB contient des dispositions en vue de réduire les problèmes liés aux angles morts.*

**M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Je constate que cette zone accidentogène est bien connue de vos services et que vous avez réagi. Dans l'absolu, quand on vise un transfert modal et que l'on souhaite laisser plus de place aux usagers faibles, il est primordial de les sécuriser. Je comprends qu'il s'agit d'aménagements provisoires, mais il est alors d'autant plus nécessaire de les sécuriser. Un mort, c'est un mort de trop.

La situation est connue et vous faites le nécessaire avec vos collègues de la commune d'Anderlecht ou à d'autres niveaux de pouvoir. J'insiste cependant sur l'importance de faire le maximum dans ce quartier qui, outre ce décès, suscite de nombreuses remontées de la part des riverains. C'est un endroit névralgique. J'espère que ce genre de drame ne se reproduira pas.

- *Les incidents sont clos.*

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME MARTINE RAETS**

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

**concernant le problème du système de rendez-vous pour le contrôle technique des véhicules en Région bruxelloise.**

**Mme Martine Raets (Open Vld)** (en néerlandais).- *Dans les quatre centres de contrôle technique automobile que compte la Région, le contrôle est organisé par deux entreprises : Auto Contrôle Technique et La Sécurité automobile.*

*Le contrôle technique obligatoire des véhicules automobiles n'est possible que sur rendez-vous, qui peut être pris par téléphone ou en ligne. Malheureusement, tant à Schaerbeek qu'à Haren ou Anderlecht, le système présente souvent des défaillances.*

verzekeringstechnisch in orde te zijn, is het belangrijk dat auto's tijdig worden gecontroleerd en daar wringt de schoen: het is geen sinecure om een afspraak te maken.

In Schaarbeek en in Haren breekt het telefonische keuzemenu het gesprek automatisch af wanneer je eindelijk een afspraak denkt te kunnen maken. In Anderlecht is de lijn voortdurend bezet. In Vorst verwijst een vriendelijke man naar de website om online een afspraak te maken. Die functioneert echter ook niet altijd naar behoren. Na het ingeven van een aantal gegevens zoals de nummerplaat, de datum van ingebruikname, het voertuig- en het controletype beland je bij een kalender met mogelijke data. Daar blokkeert het systeem vaak, of de voorgestelde datum ligt nog ver in de toekomst.

Waarom is het zo moeilijk om een afspraak te maken? Welke maatregelen zijn er genomen om dat vlotter te laten verlopen? Is het mogelijk om opnieuw dagen in te voeren voor een keuring zonder afspraak? Wat zijn de wachttijden voor een afspraak? Krijgen mensen die er, ondanks meerdere pogingen, niet in slaagden om tijdig een afspraak te maken, een boete?

1185 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- In juni 2023 zei u dat de vertragingen werden veroorzaakt door bestuurders die voor hetzelfde voertuig meerdere afspraken maakten. Hoe kan dat? Zij moeten toch het kenteken en het chassisnummer doorgeven?

*Getuigt dat niet van gebrekkige communicatie tussen de centra? Behoort een gezamenlijke databank tot de mogelijkheden?*

*In juni 2024 kampten de gewesten met een personeelstekort en namen ze maatregelen, waaronder de hervorming van de opleiding. Wat leverde dat op?*

*Wat was het resultaat van de proefperiode met keuringen zonder afspraak?*

*Leverden de avondopeningen het verwachte succes op? Leidden ze tot minder drukte overdag?*

*Veel eigenaars van voertuigen komen in de problemen door de lange wachttijden. De keuringsoproep komt immers maar drie tot vier weken voor de uiterste datum. In juni 2023 zei u dat u die oproep langer vooraf zou laten verzenden. Hoeveel staat u daarmee? Kan dat via e-mail of sms?*

*Pourquoi est-il si difficile de prendre un rendez-vous ? Quelles mesures ont-elles été prises pour faciliter les choses ?*

*Quels sont les délais d'attente pour obtenir un rendez-vous ? Les personnes qui ne parviennent pas à prendre rendez-vous à temps se voient-elles infliger une amende ?*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Madame la Ministre, en juin 2023, vous avez justifié les retards dans la prise de rendez-vous par le fait que certains automobilistes prenaient plusieurs rendez-vous pour un même véhicule. Comment cela est-il possible, sachant qu'un automobiliste doit introduire ses numéros de plaque et de châssis pour pouvoir prendre rendez-vous ?

*Cette situation ne reflète-t-elle pas un manque de communication entre les centres de contrôle ? Pourrait-on envisager à cet égard une banque de données commune ?*

En juin 2024, les trois Régions étaient confrontées à un manque de personnel qualifié. Quels sont les résultats des solutions mises en place, telles que la révision du processus de formation afin d'accélérer la mise au travail des nouvelles recrues ou encore la prime de cooptation, qui permet aux membres du personnel de proposer de futurs employés ?

Par ailleurs, quel est le bilan des tests effectués entre août et octobre 2023 pour ce qui concerne les visites sans rendez-vous à la station de contrôle d'Evere ou la création de lignes sans rendez-vous au centre de Haren pour les clients professionnels - STIB, police, concessionnaires automobiles ?

De même, les sessions nocturnes hebdomadaires ont-elles rencontré le succès escompté et ont-elles permis d'alléger les créneaux horaires en journée ?

Soulignons que ces délais engendrent des difficultés pour les professionnels mais aussi pour les particuliers. En effet, les délais particulièrement longs pour obtenir un rendez-vous - jusqu'à deux mois, comme constaté vers la fin du mois de mai 2024 - sont en décalage par rapport aux rappels envoyés aux automobilistes trois ou quatre semaines avant l'échéance.

1187 *Wie zijn voertuig te laat laat keuren, krijgt een boete. Het zou interessant zijn om na te gaan of er een verband is tussen het toegenomen aantal boetes en de langere wachttijden.*

*Wat was het resultaat van de audit bij de keuringscentra?*

*Sommige Brusselaars laten hun voertuig in Wallonië keuren. Hoe staat u daar tegenover?*

1189 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** De technische keuring van voertuigen maakt deel uit van een hybride organisatie, waarbij privébedrijven een openbare dienstverlening bieden.

Er is een formeel regelgevend kader, maar op bepaalde punten, zoals voor het maken van afspraken, wordt het kader besproken met de keuringsbedrijven en Brussel Mobiliteit. In het Brussels Gewest zijn twee bedrijven actief, die elk een eigen afsprakensysteem hebben.

Recent vond er een audit van de keuringscentra plaats, waarbij de nadruk lag op de rentabiliteit. Het gaat immers om privébedrijven en hun rentabiliteit staat de laatste jaren sterk onder druk. Dat heeft een impact op de marge die ze hebben om investeringen te doen en klantvriendelijke systemen te ontwikkelen. We moeten rekening houden met de conclusies van die audit en het systeem herzien.

Wie vandaag een afspraak wil maken bij een keuringscentrum, moet bij het Schouwingscentrum voor Auto's in Anderlecht en Vorst dertien dagen wachten. Bij Auto Controle & Techniek in Haren en Schaerbeek is een afspraak voor dezelfde dag mogelijk. De wachttijd wisselt en is soms erg lang, maar momenteel is hij aanvaardbaar.

Voorts is er een testperiode geweest waarin bestuurders konden langskomen zonder afspraak. De keuringscentra willen echter niet terug naar dat systeem, omdat het leidt tot lange wachtrijen, die het verkeer verstoren. Bovendien is het frustrerend voor klanten als hun voertuig niet dezelfde dag kan worden gekeurd. Het systeem met afspraken biedt meer zekerheid en veroorzaakt minder tijdverlies.

En juin 2023, vous aviez annoncé votre intention de prolonger le délai d'envoi du rappel. Qu'en est-il aujourd'hui ? Est-il envisageable d'envoyer un rappel par courriel ou par SMS lorsque les données des automobilistes sont en votre possession ?

Lorsque les personnes ne parviennent pas à prendre un rendez-vous entre la réception du courrier de rappel et la date d'échéance, elles risquent de recevoir une amende pour retard. Il serait intéressant de vérifier, par une enquête, s'il existe une corrélation entre l'augmentation des amendes pour retard et l'allongement des délais pour la prise de rendez-vous.

Par ailleurs, quels sont les résultats de l'audit sur les centres de contrôle technique ?

Pour éviter une amende, certains Bruxellois préfèrent passer leur contrôle technique en Wallonie malgré un coût plus élevé. Il semble en effet que les centres wallons offrent des rendez-vous à une cadence plus soutenue qu'à Bruxelles. Quelle est votre réaction à cet égard ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).-** *Le contrôle technique relève d'une organisation hybride, puisqu'un service public est confié à des entreprises privées.*

*Les deux entreprises actives en Région bruxelloise disposent de leur propre système de rendez-vous. Selon un récent audit, leur rentabilité, fortement sous pression ces dernières années, a un impact sur la marge dont elles disposent pour investir dans des systèmes conviviaux. Nous devons tenir compte des conclusions de cet audit et revoir le système.*

*Actuellement, le temps d'attente à Anderlecht et à Forest est de treize jours. À Haren et à Schaerbeek, un rendez-vous est possible le jour même. Durant une période d'essai, les automobilistes ont pu venir sans rendez-vous, mais les centres de contrôle technique ne veulent pas revenir à ce système, qui engendre de trop longues files d'attente. La perte de temps et l'incertitude sont aussi frustrantes pour les clients.*

*Par ailleurs, si les citoyens sont en droit d'obtenir un rendez-vous rapidement, les entreprises font face à une forte pénurie de personnel.*

Burgers moeten snel een afspraak kunnen maken. Beide bedrijven kampen echter met een ernstig personeelstekort, dat ze trachten op te lossen.

1191 *(verder in het Frans)*

*Ik heb maatregelen ingevoerd om het tekort aan monteurs en elektriciens te verhelpen.*

*De controles van professionele en privéwagens verlopen onafhankelijk van elkaar. Door op de meest problematische klanten te focussen, kon het probleem met de dubbele afspraken deels worden opgelost.*

1193 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).** - U hebt niet geantwoord op mijn vragen over de problemen met de technische procedure. Ik heb zelf een aantal keren getelefoneerd om een afspraak te maken en telkens werd het gesprek gewoon afgebroken nadat ik een aantal gegevens had ingevoerd. Dat was vooral het geval bij de centra van Haren en Schaarbeek.

U zegt dat het een privéonderneming betreft die ook openbare opdrachten uitvoert, en dat begrijp ik. Uiteraard is er ook overleg met Brussel Mobiliteit. Over de testperiode zegt u evenwel dat er frustratie is bij een aantal mensen, onder meer omdat ze toch langer moeten wachten. Kan dat niet opgelost worden met een systeem waar mensen kunnen zien wanneer de piekuren zijn of waar ze realtime kunnen volgen of er veel volk is of niet? Het lijkt me aangewezen om dat toch opnieuw te proberen na een aantal aanpassingen.

Bij mijn eigen pogingen duurde het weken om een afspraak te maken in de centra van Haren en Schaarbeek. Als je 's ochtends rond 8 uur inlogt, komt er inderdaad vaak een plek vrij, maar dan moet je wel die dag zelf gaan en voor wie werkt, is het niet evident om zich onmiddellijk vrij te maken.

Bij de centra van Vorst en Anderlecht bedraagt de wachttijd volgens u nu dertien dagen. Dat is alvast beter dan voorheen, maar zelf heb ik werkelijk heel veel problemen ondervonden om een afspraak te maken. Ik heb er voor mijn wagen uiteindelijk pas een op 26 december kunnen maken. Ik heb contact opgenomen met de verzekering om de situatie uit te leggen. Ik heb namelijk meer dan 2.000 euro uitgegeven om mijn wagen volledig in orde te brengen, maar wettelijk gezien ben ik niet in orde omdat die nog niet gekeurd is, wat ik natuurlijk ten zeerste betreurt.

1195 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).* - Wat is een redelijke wachttijd? In welke mate wisselt de wachttijd volgens de periode van het jaar?

*Hoeveel bijkomende medewerkers zoeken de keuringscentra? Is het mogelijk om een vroegere keuringsoproep te sturen, eventueel via e-mail of sms?*

*(poursuivant en français)*

Il y a une véritable pénurie de personnel diplômé en mécanique ou électricité. Les primes de cooptation, les intérimaires ou les jobistes qui sont fournis grâce à Actiris font partie des solutions pour y remédier et pourvoir les postes concernés.

À la différence des particuliers, les professionnels peuvent réserver un rendez-vous sans devoir mentionner de plaque d'immatriculation. Il s'agit d'un flux différent. Par ailleurs, en ciblant les clients les plus problématiques, il a été possible de remédier en partie aux abus les plus constatés.

**Mme Martine Raets (Open Vld)** *(en néerlandais).* - Vous n'avez pas répondu à mes questions concernant les problèmes liés à la procédure technique. Il est en effet difficile de prendre rendez-vous par téléphone dans les centres de Haren et de Schaarbeek.

*Ne pourrait-on pas envisager un système permettant, par exemple, aux automobilistes de voir l'affluence en temps réel ? Par ailleurs, tout le monde n'a pas la possibilité de se rendre au centre de contrôle technique dès qu'une place se libère.*

*Vous dites qu'il y a une amélioration dans les centres de Forest et d'Anderlecht au niveau des temps d'attente. Personnellement, j'ai eu énormément de mal à y obtenir un rendez-vous pour y présenter ma voiture. Légalement parlant, je ne suis pas en règle !*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Je vous adresserai une question écrite afin d'obtenir des réponses plus précises sur les éléments suivants.

Qu'appellez-vous un temps d'attente raisonnable et quelles sont les variations éventuelles de celui-ci selon la période de l'année ?

*Hoe staat u tegenover het achterwege laten van een toeslag of boete bij laattijdige keuring als de betrokkene voor de uiterste datum een afspraak maakte?*

*Over al die aspecten zal ik een schriftelijke vraag stellen.*

1197 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Ik deed navraag bij de diensten. Zij lieten mij weten dat er geen sprake is van steeds terugkerende technische problemen.

Ik geef uw opmerking over de telefonische problemen door aan het bedrijf dat de centra in Schaarbeek en Haren uitbaat, zodat het dat kan onderzoeken.

1197 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- U had het over een recente audit. Kan ik de resultaten daarvan krijgen?

1197 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Ik heb het verslag van die audit tijdens de vorige regeerperiode al aan het parlement bezorgd. Misschien kan de commissiesecretaris ervoor zorgen dat de parlementsleden het opnieuw krijgen?

1197 **De voorzitter.**- Het verslag van de audit zal aan de parlementsleden opnieuw bezorgd worden.

- *Het incident is gesloten.*

1207 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SONJA HOYLAERTS**

1207 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1207 **betreffende het capaciteitstekort in de P+R-overstapparkings van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.**

1209 **Mevrouw Sonja Hoylaerts (Vlaams Belang).**- Parkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt steeds moeilijker. Talloze parkeerplaatsen werden gedurende de vorige regeerperiode afgeschaft, de parkeertarieven zijn fors verhoogd en parking.brussels oefent een genadeloze repressie uit aan de hand van de welbekende scancars. Men zou het kunnen samenvatten als: "Kom liever niet met de wagen naar Brussel!"

Niet iedereen kan zomaar een trein of lijnbus nemen om zich naar het gewest te begeven. Steeds meer grootsteden, zowel in binnen- als buitenland, kiezen voor grote, veilige en kwaliteitsvolle randparkings.

Quel est le nombre d'agents manquants dans les différents centres de contrôle technique ? Qu'en est-il de la possibilité d'adresser un rappel plus tôt, et d'envoyer celui-ci par courriel ou par SMS ?

Que pensez-vous des propositions que je vous ai faites, qui s'inspirent des dispositions en vigueur en Wallonie, comme la possibilité d'une non-application du supplément ou de l'amende pour présentation tardive lorsque le contrevenant a pris rendez-vous avant l'échéance ?

Ces pistes de réflexion s'imposent, dès lors que le service à la population n'est pas rempli.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Selon les services, il ne serait pas question de problèmes techniques récurrents.*

*Votre remarque concernant les problèmes téléphoniques sera transmise à la société qui exploite les centres de Schaerbeek et Haren.*

**Mme Martine Raets (Open Vld) (en néerlandais).**- *Pourriez-vous me fournir les résultats de l'audit ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *J'en ai déjà fourni le rapport au Parlement lors de la législature précédente. Le secrétaire de commission peut-il le fournir à nouveau aux députés ?*

**M. le président.**- Le rapport de l'audit sera à nouveau transmis aux députés.

- *L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE DE MME SONJA HOYLAERTS

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

**concernant le déficit de capacité des parkings de transit P+R de la Région de Bruxelles-Capitale.**

**Mevrouw Sonja Hoylaerts (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- *Entre la suppression de places de stationnement, les tarifs prohibitifs et la répression impitoyable des scan-cars de parking.brussels, il est de plus en plus difficile de se garer à Bruxelles. Alors que nombre de grandes villes optent pour des grands parkings de qualité en périphérie, à Bruxelles, moins de 3.000 places sont disponibles, réparties dans neuf parkings, dont quatre sont souvent complets. Si vous voulez réellement promouvoir les transports en commun et la mobilité douce, il faut d'urgence augmenter la capacité des parkings de transit. La crédibilité de Bruxelles en tant que capitale en dépend.*

In Brussel is de situatie inzake randparkings beneden alle peil. Als hoofdstad van Europa beschikt het gewest over 2.887 parkeerplaatsen, verspreid over negen randparkings. De beheerder, parking.brussels, zegt op zijn website dat vier van deze parkings regelmatig vol zijn. Ik heb het dan niet over Coovi, waar 1.300 plaatsen zijn, maar wel over Stalle, Herrmann-Debroux, Delta en Roodebeek, die samen goed zijn voor amper 1.000 parkeerplaatsen.

Als we bewoners en pendelaars willen motiveren om hun wagen minder te gebruiken, dan moet er een alternatief voorhanden zijn: een plaats waar ze zorgeloos hun wagen kunnen achterlaten om vervolgens op het openbaar vervoer te stappen of, waarom niet, een deelfiets of deelstep te nemen. Zowel Stalle, Delta, Herrmann-Debroux als Roodebeek zijn randparkings die gebouwd werden in de loop van de jaren zeventig, tachtig en negentig bij de uitbreiding van het metro- of tramnetwerk. In die periode was de auto nog ongestoord welkom in de stad. Het is dus duidelijk dat er dringend behoefte is aan meer parkeermogelijkheden aan de invalswegen van het gewest. Anders is uw visie op mobiliteit pure politieke sciencefiction, die de geloofwaardigheid van de hoofdstad van Europa ondermijnt.

Wat is de bezettingsgraad van de randparkings beheerd door parking.brussels? Kunnen we spreken van een structureel capaciteitstekort?

Welke oplossingen schuift u naar voren om het capaciteitsprobleem in de randparkings Stalle, Herrmann-Debroux, Delta en Roodebeek op te lossen?

Hebt u al bouwaanvragen ingediend met het oog op het creëren of uitbreiden van randparkings? Zo ja, waar?

Wat is de stand van zaken betreffende de toekomstige randparking nabij de E411 in Oudergem?

<sup>1211</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Een goed mobiliteitsbeleid biedt mensen de mogelijkheid om hun auto te parkeren voordat ze de stad binnenrijden, wat de veiligheid en de levenskwaliteit in de stad ten goede komt. Overstapparkings met voldoende capaciteit vormen dan ook een essentiële schakel in het mobiliteitsbeleid. Aantrekkelijke overstapparkings zijn niet alleen nodig aan de rand van het gewest, maar ook zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de reizigers, dus in heel Vlaanderen en Wallonië. Op die manier kunnen reizigers die zich naar Brussel begeven bijvoorbeeld op de trein overstappen. We bespreken het thema met de twee andere gewesten en zullen dat blijven doen.

De bezettingsgraad van de overstapparkings verschilt sterk naargelang hun ligging en aard. In oktober 2024 bedroeg de gemiddelde dagelijkse bezettingsgraad van P+R Coovi 68%. Door de overstapparkings tijdens de vorige regeerperiode gratis te maken, kregen ze meer bekendheid. De cijfers zijn sterk gestegen. In oktober 2023 bedroeg de bezettingsgraad voor P+R

*Quel est le taux d'occupation des parkings de transit gérés par parking.brussels ? Peut-on parler d'un manque de places structurel ?*

*Quelles solutions proposez-vous pour résoudre le manque de places aux parkings de Stalle, Herrmann-Debroux, Delta et Roodebeek ?*

*Des demandes de permis ont-elles été introduites pour la création ou l'agrandissement de parkings de transit ?*

*Où en est le projet de parking de transit près de l'autoroute E411 à Auderghem ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Une bonne politique de mobilité améliore la sécurité et la qualité de vie dans la ville. Des parkings de transit d'une capacité suffisante constituent dès lors un maillon essentiel de cette politique.*

*Le taux d'occupation des parkings de transit varie sensiblement en fonction de leur emplacement et de leur nature. Ainsi, en octobre 2024, le taux d'occupation moyen journalier du park and ride (P+R) Ceria était de 68 %. Au cours du même mois, le P+R Kraainem était complètement rempli.*

*Le P+R Heysel connaît, lui aussi, un franc succès, qui démontre la nécessité de consacrer encore davantage d'efforts à ce type d'infrastructure dans cette partie de la Région.*

*En revanche, le P+R de Jette, ouvert en novembre 2022, est beaucoup moins utilisé que celui du Heysel.*

Coovi 50% en verder terug in de tijd, ligt het percentage nog lager. Soms dook de bezettingsgraad zelfs onder de 20%.

In diezelfde maand, namelijk oktober 2024, stond P+R Kraainem helemaal vol: gemiddeld 393 voertuigen per dag voor 193 plaatsen, tegenover gemiddeld 269 voertuigen in oktober 2023. Ook daar stelt men dus een stijging vast.

P+R Heizel, die in januari 2024 plechtig werd geopend om een leemte in het noordwesten van Brussel op te vullen, telt 150 abonnees voor 100 plaatsen. Die overstapparking kent een echt succes. Dat toont aan dat er in dat deel van het gewest nog meer op dergelijke infrastructuur moet worden ingezet.

P+R UZ Jette, die in november 2022 openging, telt 6 abonnees voor 20 plaatsen. Die parking wordt dus veel minder gebruikt dan die op de Heizel.

<sup>1213</sup> De andere overstapparkings (Stalle: 380 plaatsen, Herrmann-Debroux: 103 plaatsen, Delta: 380 plaatsen, Roodebeek: 150 plaatsen) zijn vrij toegankelijk. Dat wil zeggen dat er geen beheersysteem op zit, hoewel dat nodig is. Ze staan heel vaak vol, omdat sommigen er langdurig parkeren. De gebruikers aanmoedigen om de parking enkel als overstapparking te gebruiken, is zonder beheersysteem onmogelijk.

Om het aanbod te ontwikkelen, hebben we een aantal initiatieven genomen. Zo hebben we vergunningsaanvragen ingediend om de parkings van Delta en Herrmann-Debroux actief te beheren. Op die manier kunnen we langdurig parkeren ontraden en focussen op de overstapfunctie. Daarnaast hebben we een vergunningsaanvraag ingediend voor de overstapparking in Stalle. Die vergunning is goedgekeurd en de volgende regering zal de nodige middelen moeten vinden om de bouw voort te zetten.

Roodebeek ligt te diep in de stad om echt als overstapparking ontwikkeld te worden. Parking.brussels heeft parkeerruimtes opengesteld aan de Heizel en in Jette om na te gaan of we bestaande parkings beter kunnen delen. Die denksporen worden onderzocht, ook voor andere parkeerruimtes aan de rand van het gewest. De bouw van een nieuwe parkeergarage, zoals bijvoorbeeld in Stalle, vergt enkele miljoenen euro's. Door park-and-rideplaatsen in te richten op reeds bestaande parkeergebieden kunnen we op een snellere en vaak ook goedkopere manier aan de behoefte voldoen.

Wat de vergunningsaanvragen betreft, heeft urban.brussels het project om P+R Delta actief te beheren bijna rond.

Voor P+R Herrmann-Debroux hebben we een vergunningsaanvraag ingediend, maar de gemeente heeft tot nu toe geen openbaar onderzoek willen voeren, wat we ten eerste betreuren. De volledige aanvraagprocedure voor de vergunning moet dus worden overgedaan.

*Les parkings de transit Stalle, Herrmann-Debroux, Delta et Roodebeek sont accessibles gratuitement, mais souvent pleins, l'absence de gestionnaire ne permettant pas de décourager le stationnement de longue durée.*

*Pour développer l'offre et donner à ces parkings une réelle fonction de transit, des demandes de permis ont été déposées par la Région en vue d'une gestion propre. Celle qui concerne le parking Stalle a déjà été approuvée.*

*D'autres initiatives visent à mutualiser des zones de stationnement existantes, étant donné que la construction d'un nouveau park and ride coûte plusieurs millions d'euros. Parking.brussels a ainsi ouvert des emplacements au Heysel et à Jette, et des réflexions sont en cours pour en faire de même ailleurs, à proximité de la périphérie.*

*Enfin, le projet de park and ride près du centre sportif de la forêt de Soignes (Adeps) en est au stade de l'étude de faisabilité technique et financière.*

Voor P+R Stalle is de vergunning in orde en zijn er onderhandelingen aan de gang met de aannemer.

Tot slot is het park-and-rideproject ter hoogte van Adeps in voorbereiding. Het project bevindt zich nu in de fase van de studie van de technische en financiële haalbaarheid.

1215 **Mevrouw Sonja Hoylaerts (Vlaams Belang).**- Ik merk dat er heel wat aanvragen voor bouwvergunningen zijn ingediend. Als ik het goed begrijp, probeert u de capaciteit van de overstapparkings uit te breiden door de gebruiker te doen betalen.

1215 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Op gratis overstapparkings, zoals P+R Delta in Oudergem, blijven sommige wagens heel lang staan en duiken er zelfs zogenaamde 'spookvoertuigen' op. Met slagbomen aan de ingang van een overstapparking om te controleren welke voertuigen op welke tijdstippen in- en uitrijden, kunnen we het probleem onder controle krijgen. Het is dan ook nog de vraag hoelang er gratis mag worden geparkeerd. De overstapparking Coovi is in principe gratis, maar wie zijn voertuig daar pakweg drie weken laat staan, moet wel betalen.

Tijdens de vorige regeerperiode werd beslist om overstapparkings waar mogelijk gratis te maken. We zien dat dat zeker in het geval van P+R Coovi heeft geholpen om de drempel om op het openbaar vervoer over te stappen te verlagen.

1215 **Mevrouw Sonja Hoylaerts (Vlaams Belang).**- Of een overstapparking nu gratis is of niet, maakt geen verschil voor wie een deel van zijn traject aflegt met een deelfiets of een deelstep. Zulke mensen moeten nog steeds betalen voor een MIVB-abonnement. Op die manier houdt u dus geen auto's weg uit de stad.

Voorts blijkt dat u steeds strenger wilt optreden. Ik hoop dat u veel meer overstapparkings zult openstellen tegen lagere tarieven, zodat automobilisten nog naar de rand van het Brussels Gewest kunnen rijden en we ze nog steeds in de stad kunnen onthalen.

- Het incident is gesloten.

1223 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

1223 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1223 **betreffende de Taxibusdienst van de MIVB.**

1225 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).**- Taxibus is een dienst van collectief vervoer van de MIVB voor personen met een beperking. Het vervoer gebeurt met aangepaste minibusjes of taxi's.

**Mme Sonja Hoylaerts (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- Vous cherchez donc à augmenter la capacité des parkings de transit en faisant payer leurs usagers ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- La présence de barrières permettra d'empêcher la présence de voitures ventouses. La question est de savoir quelle sera la durée du stationnement gratuit.

Par ailleurs, nous avons constaté, notamment au P+R Ceria, que la gratuité des parkings encourageait en effet l'utilisation des transports en commun.

**Mme Sonja Hoylaerts (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- Que le parking soit gratuit ou non ne change rien pour ceux qui poursuivent leur trajet en transports en commun, en trottinette ou en vélo partagé.

Si vous durcisiez les règles, j'espère que vous prévoyez alors plus de parkings de transit à des tarifs réduits.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

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

**concernant le service Taxibus de la STIB.**

**Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Taxibus est un service de transport collectif à la demande organisé par la STIB et réservé aux personnes handicapées reconnues par le service public fédéral Sécurité sociale. Il fonctionne à l'aide de véhicules pour la

*De laatste jaren zijn de gebruikers echter niet meer tevreden. Ze hebben vaak vertraging, of het voertuig dat ze reserveerden daagt niet op. Bovendien krijgen ze daar geen duidelijke en betrouwbare informatie over.*

*De MIVB heeft zelf onvoldoende voertuigen en de door haar ingeschakelde taxibedrijven zijn slecht uitgerust, opgeleid of gemotiveerd. Tijdens de begrotingsbesprekingen zei u dat u de dienst in 2023 opnieuw had omschreven en met een ongewijzigd budget in de beheersovereenkomst van de MIVB opgenomen.*

*Welke maatregelen nam de MIVB om Taxibus tegen betere voorwaarden te blijven aanbieden zonder dat het daar extra middelen voor krijgt?*

*Wat houdt de nieuwe omschrijving in?*

*Hoeveel reizigers telde Taxibus in 2023? Vonden er tevredenheidsenquêtes plaats? Zo ja, wat waren de resultaten?*

*Wat ondernam de MIVB om de gebruikers betrouwbare informatie te bezorgen?*

*Krijgen de bestuurders een opleiding om de gebruikers zo goed mogelijk te helpen? Zo ja, wat houdt die in?*

plupart adaptés, qu'il s'agisse de minibus de la STIB ou de taxis bruxellois auxquels la STIB délègue la mission.

Depuis quelques années - et en particulier depuis 2021 -, ce service ne donne plus satisfaction à ses usagers. De nombreux et très longs retards sont à déplorer et il arrive que le véhicule réservé n'arrive tout simplement pas à destination, occasionnant des désagréments considérables pour les bénéficiaires.

En outre, le centre d'appels du service Taxibus et celui des opérateurs privés auxquels la STIB délègue ce service ne semblent pas toujours en mesure d'offrir aux usagers des informations précises et fiables quant à la localisation des véhicules et aux éventuels retards.

Nous sommes plusieurs à être intervenus à ce propos lors de la précédente législature. Comme tout service public, la condition de son maintien est évidemment son bon fonctionnement. Or, la STIB ne paraît pas en mesure d'offrir ce service avec ses seuls véhicules, et les entreprises de taxis déléguées paraissent insuffisamment outillées, formées et motivées pour compléter l'offre manquante.

Lors des derniers débats budgétaires, vous m'avez toutefois répondu que ce service avait été redéfini en 2023 et inscrit dans le contrat de gestion de la STIB avec un budget inchangé.

Dès lors, quelles mesures concrètes la STIB a-t-elle adoptées pour continuer à assurer le service Taxibus dans de meilleures conditions sans bénéficier de moyens budgétaires supplémentaires ?

En quoi consiste la redéfinition du service Taxibus visant un meilleur fonctionnement ?

Combien d'usagers ont recouru au service Taxibus en 2023 ? Des enquêtes de satisfaction ont-elles été menées ? Le cas échéant, quels en sont les résultats ?

Quelles dispositions la STIB a-t-elle prises en vue de fournir aux usagers du service Taxibus des informations fiables en temps réel ?

Enfin, les chauffeurs de la STIB et les taxis privés opérant pour le service Taxibus suivent-ils une formation spécifique afin de leur permettre d'accueillir les usagers dans des conditions optimales ? Dans l'affirmative, en quoi consiste cette formation ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).** - Taxibus is sinds 2014 voortdurend gegroeid. Uit cijfers blijkt dat Taxibus 90% van de reizigers tijdig ophaalt en dat vertragingen in slechts 2% van de gevallen meer dan 30 minuten bedragen.

*Covid-19 veroorzaakte een crisis in de taxisector, die na de pandemie bleef duren. De taxibedrijven vonden geen chauffeurs meer, waardoor de klanten van Taxibus vaak lang moesten*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Le service Taxibus a fait l'objet de nombreux débats au cours de la législature précédente. Il est en croissance constante depuis 2014, ce qui témoigne de l'intérêt de la STIB pour ce segment de clientèle et de celui des utilisateurs pour le service offert. Les chiffres actuellement disponibles indiquent que 90 % des clients de Taxibus sont pris en charge à l'heure convenue et que, s'il y a un retard, celui-ci n'excède les 30 minutes que dans 2 % des cas.

wachten. Om dat op te lossen, schakelde de MIVB een tweede taxibedrijf in.

Daarnaast krijgen de reizigers nu betere informatie over vertragingen op bepaalde tijdstippen, zodat ze indien mogelijk hun verplaatsing op een ander moment kunnen plannen. Ook de rittenplanning verloopt anders, wat het risico op vertragingen beperkt.

De klanten krijgen via e-mail informatie over hun reservering of annulatie. De avond voor de verplaatsing ontvangen ze een herinnerings-sms en zodra het voertuig er is, krijgen ze ook een sms-bericht.

Het openbaar vervoer moet in de toekomst volledig inclusief worden, zodat Taxibus overbodig wordt. Dat is echter een ideaalbeeld. In werkelijkheid zullen er altijd aanvullende diensten blijven bestaan. Dat neemt niet weg dat er heel wat wordt ondernomen om het aanbod van de MIVB inclusiever te maken.

Le Covid-19 a provoqué une crise importante dans le secteur des taxis, et celle-ci s'est poursuivie après la pandémie. Les compagnies de taxi ne trouvaient plus de chauffeurs, ce qui a entraîné une pénurie. Victimes de la situation, les clients de Taxibus ont dû faire face à d'importants retards dans leur prise en charge. Pour y remédier, la STIB a fait appel à une deuxième compagnie de taxis en vue de compléter son offre de Taxibus. Cette mesure a permis d'augmenter le nombre de véhicules disponibles et, dès lors, d'apporter une réponse concrète aux problèmes constatés sur le terrain.

En outre, les clients sont désormais mieux informés sur les risques de retard certains jours et à certaines heures, afin d'inciter ceux qui en ont la possibilité à choisir un autre créneau horaire. À cela se sont ajoutés une méthode de planification et de réservation des courses qui réduit les risques de retard, ainsi qu'un système d'information en temps réel. En cas de retard, la STIB informe le client du type de véhicule prévu pour sa course et le met en contact avec la société de taxis correspondante, cette dernière pouvant alors lui fournir des informations sur le délai d'attente.

Les clients reçoivent toujours des informations claires concernant leur voyage, que ce soit au moment de la commande, la veille du transport ou à l'arrivée du véhicule. Un e-mail de confirmation leur est ainsi envoyé à chaque commande ou annulation de voyage ; un SMS de confirmation des heures de prise en charge leur est transmis la veille du transport, entre 20h et 20h30 ; et, le jour même, un SMS leur confirme l'arrivée du véhicule.

Dans le cadre de notre vision d'avenir globale, le service Taxibus ne devrait plus être nécessaire étant donné que nos transports en commun seront inclusifs, dans une logique de design universel permettant à tous les clients de se déplacer en toute autonomie sur le réseau. Bien entendu, il s'agit d'un monde idéal. Dans le monde réel, nous avons besoin de services supplémentaires pour compléter l'offre.

De nombreuses actions sont dès lors mises en place pour améliorer l'inclusivité de la STIB : installation d'ascenseurs dans toutes les stations de métro et de tram souterrain, ajout de bords fusibles aux arrêts de tram, mise à disposition de rampes d'accès manuelles dans les trams et certification Accessibus sur l'ensemble des lignes de bus.

Le service Taxibus restera évidemment, afin de permettre aux personnes qui n'auraient pas accès au réseau régulier de se déplacer. L'organisation d'un système d'assistance et de formation des utilisateurs fait partie des actions prévues dans le plan stratégique de mise en accessibilité.

En 2023, le service Taxibus a effectué 179.627 voyages, soit une augmentation de 20.000 déplacements par rapport à l'année précédente. Cela confirme la tendance à la croissance qui a commencé en 2014.

<sup>1229</sup> Uiteraard blijft Taxibus bestaan. De organisatie van een systeem voor ondersteuning en opleiding van gebruikers maakt deel uit van het strategische plan voor het toegankelijker maken van het openbaar vervoer.

In 2023 voerde Taxibus 179.627 ritten uit. Dat waren er 20.000 meer dan een jaar eerder. Die stijgende trend zien we al sinds 2014.

*Uit een tevredenheidsonderzoek blijkt dat Taxibus in 2023 gemiddeld een 7,4/10 krijgt van zijn gebruikers. Dat is vergelijkbaar met de 7,3/10 van de MIVB in het algemeen.*

*Alle bestuurders van de minibussen volgden een basisopleiding tot buschauffeur, naast een specifieke opleiding om Taxibuschauffeur te mogen worden. Daarin ligt de nadruk op een veilige begeleiding van personen met een handicap. Ze kunnen bovendien regelmatig bijscholingen volgen. Ook de taxichauffeurs krijgen een aanvullende opleiding als ze ritten voor Taxibus uitvoeren.*

*Het Taxibusaanbod wordt inderdaad aangepast. Zo moet de kwaliteit verbeteren en moet de dienst beter op het gewone openbaar vervoer aansluiten. Er loopt echter nog een studie naar die hervorming, die ik als ze klaar is aan de regering zal voorleggen.*

Un baromètre de satisfaction proposé par un bureau d'études indépendant permet de constater la satisfaction des utilisateurs de la STIB. Ainsi, le service Taxibus a obtenu une moyenne de 7,4/10 en 2023, ce qui est un score similaire à celui de la STIB en général, qui est de 7,3/10.

En matière de formations, tous les chauffeurs de minibus étant aussi chauffeurs de bus, ils ont suivi une formation de base sur tous les aspects théoriques et pratiques de leur métier. Par contre, une formation spécifique est requise pour pouvoir devenir chauffeur de Taxibus, en mettant l'accent sur l'accompagnement sécurisé dont ont besoin les personnes handicapées.

En outre, des formations continues sont également dispensées. Cette année, c'est l'association Passe muraille qui a répondu à l'appel afin d'améliorer la prise en charge de personnes handicapées par les chauffeurs Taxibus. Ces derniers ont tous bénéficié d'un coaching individuel.

En plus de la formation de base fournie par Bruxelles Mobilité pour avoir accès à la profession de chauffeur de taxi, la STIB impose une formation complémentaire pour ses chauffeurs Taxibus. Cette exigence de formation est renforcée dans le cadre de la procédure de marché lancée pour renouveler les contrats actuels.

La refonte de l'offre Taxibus est effectivement prévue dans le contrat de service public, qui prévoit des accents spécifiques, comme la qualité des services rendus et une meilleure articulation avec le réseau régulier. L'étude est encore en cours et la refonte de Taxibus qui en résultera - y compris d'ailleurs ses modalités de financement - devra ensuite être présentée au gouvernement. Il reviendra évidemment à un gouvernement de plein exercice d'y donner suite.

**Mme Joëlle Maison (DéFI).** - Les années 2021, 2022, et une partie de 2023, ont été catastrophiques au niveau du service Taxibus. Nous avons eu l'occasion d'en discuter dans cette commission sous la précédente législature.

Les perspectives que vous nous proposez, concernant entre autres les nouvelles formations qui seront organisées et les futures propositions qui seront débattues au sein du gouvernement, sont rassurantes.

Tout service public se doit d'être efficace et efficient, en particulier s'il s'adresse aux personnes porteuses d'un handicap. Ce n'était plus le cas de Taxibus dès 2021, comme vous l'avez souligné vous-même.

Une personne porteuse d'un handicap ne peut pas vivre dans l'incertitude d'arriver ou non à temps à son rendez-vous, parce que le chauffeur est en retard ou n'arrive pas et qu'elle n'en est pas prévenue, alors qu'elle réserve parfois son moyen de transport deux jours à l'avance. Dans votre réponse, vous soulignez d'ailleurs qu'il est essentiel de prévenir la personne concernée en cas de retard ou d'empêchement.

<sup>1231</sup> **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans). - In 2021, 2022 en 2023 konden de gebruikers niet echt op Taxibus rekenen. Het stelt mij gerust dat u beterschap belooft. Openbare diensten moeten goed werken, zeker als ze voor personen met een handicap bestemd zijn.

- Het incident is gesloten.

Je terminerai par une information positive : notre secrétaire politique, qui est malvoyant, a commandé un Taxibus hier pour se rendre à une réunion, et le chauffeur est arrivé parfaitement à l'heure. J'espère que c'est le début d'une longue série !

- *L'incident est clos.*