



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commission de la Mobilité,

**chargée des Transports publics,
des Travaux publics et de la
Sécurité routière**

RÉUNION DU

MARDI 27 JANVIER 2026

SESSION 2025-2026

**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 27 JANUARI 2026

ZITTING 2025-2026

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

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

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

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de Mme Sofia Bennani 7

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 hausse inquiétante de la mortalité routière à Bruxelles et les actions concernant les angles morts et le non-respect du Code de la route.

Question orale de Mme Sofia Bennani 9

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 mise en œuvre concrète du billet unique de transports en commun après 25 ans d'attente.

Question orale de Mme Sofia Bennani 12

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 déploiement des dashcams pour renforcer la sécurité des stewards de parking.brussels.

Question orale de Mme Sofia Bennani 14

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

concernant l'absence de recouvrement des amendes infligées aux véhicules immatriculés

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani 7

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

betreffende de zorgwekkende stijging van het aantal verkeersdoden in Brussel en de maatregelen aangaande de dode hoek en de niet-naleving van de verkeersregels.

Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani 9

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

betreffende de concrete invoering van het eengemaakte ticket voor het openbaar vervoer na 25 jaar wachten.

Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani 12

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

betreffende het gebruik van dashcams om de veiligheid van de stewards van parking.brussels te vergroten.

Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani 14

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

betreffende de niet-inning van boetes opgelegd aan bestuurders van een in het buitenland ingeschreven voertuig of aan

à l'étranger et aux personnes domiciliées en Belgique circulant sous plaque étrangère.

Question orale de Mme Sofia Bennani

16

personen die in België wonen, maar rondrijden met een buitenlandse nummerplaat.

Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani

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 sécurité des usagers LGBTQIA+ dans les transports en commun bruxellois.

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

betreffende de veiligheid van lgbtqia+-personen op het openbaar vervoer in Brussel.

Demande d'explications de Mme Kristela Bytyçi

20

Vraag om uitleg van mevrouw Kristela Bytyçi

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

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

concernant les agressions contre le personnel des transports publics.

betreffende de aanvallen op personeel van het openbaar vervoer.

Discussion – Orateurs :

Bespreking – Sprekers:

Mme Kristela Bytyçi (MR)

Mevrouw Kristela Bytyçi (MR)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

M. Gilles Verstraeten (N-VA)

De heer Gilles Verstraeten (N-VA)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Question orale de M. Ibrahim Dönmez

27

Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez

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

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

concernant la domination des applications de stationnement et la disparition des horodateurs.

betreffende de overheersing van parkeer-applicaties en het verdwijnen van parkeermeters.

Question orale de M. Ibrahim Dönmez

29

Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez

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 problématique des véhicules-ventouses et l'occupation abusive de l'espace public.

Question orale de M. Ibrahim Dönmez

30

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

concernant l'utilisation de scan-cars en zone bleue.

Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski

32

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 fermeture des restaurants et cafétérias de la STIB.

Discussion – Orateurs :

Mme Aurélie Czekalski (MR)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

M. Jamal Ikazban (PS)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Jamal Ikazban

39

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 volets automatiques dans le métro bruxellois.

Question orale de M. Jamal Ikazban

41

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

betreffende het probleem van langdurig geparkeerde voertuigen en het oneigenlijke gebruik van de openbare ruimte.

Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez 30

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

betreffende het gebruik van scancars in blauwe zones.

Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski 32

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

betreffende de sluiting van de restaurants en cafetaria's van de MIVB.

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

De heer Jamal Ikazban (PS)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 39

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

betreffende de automatische rolluiken in de Brusselse metro.

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 41

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 futur tram 62 Bruxelles-Nord - aéroport de Bruxelles-National.

Question orale jointe de Mme Aurélie Czekalski

concernant la future ligne de tram interrégionale vers l'aéroport de Bruxelles-National.

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 l'environnement de travail au sein de parking.brussels suite à l'article de La Capitale.

Question orale de M. Mohamed Ouriaghli

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 alertes relatives à l'état des rames de métro MX et à la sécurité des usagers.

Question orale jointe de Mme Amélie Pans

concernant l'état des rames de métro MX.

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

betreffende de toekomstige tramlijn 62 Brussel-Noord - luchthaven Brussel Nationaal.

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski

betreffende de toekomstige intergewestelijke tramlijn naar de luchthaven Brussel Nationaal.

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 het werkklimaat bij parking.brussels naar aanleiding van een artikel in La Capitale.

Mondelinge vraag van de heer Mohamed Ouriaghli

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

betreffende de alarmsignalen met betrekking tot de staat van de MX-metrostellen en de veiligheid van de gebruikers.

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans

betreffende de staat van de MX-metrostellen.

1103 Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

1105 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

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

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

1105 concernant la hausse inquiétante de la mortalité routière à Bruxelles et les actions concernant les angles morts et le non-respect du Code de la route.

betreffende de zorgwekkende stijging van het aantal verkeersdoden in Brussel en de maatregelen aangaande de dode hoek en de niet-naleving van de verkeersregels.

1105 1107 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Les chiffres publiés par Bruxelles Mobilité sont préoccupants : pour les dix premiers mois de 2025, on comptait déjà plus de victimes de la route que pour toute l'année 2024, avec quinze décès contre onze. C'est la deuxième année consécutive de hausse de ces chiffres, marquant ainsi une rupture avec le niveau historiquement bas atteint en 2023 et contredisant les ambitions de la vision zéro, censée éliminer les morts et blessés graves d'ici à 2030.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- De nulvisie lijkt verder af dan ooit: na een historisch laagterecord in 2023 is de laatste twee jaar het aantal verkeersdoden weer gestegen, tot 15 in de eerste tien maanden van 2025. Bovendien situeerden die zich voor meer dan de helft in Brussel-Stad en Laken. Het lokaal beleid inzake preventie en weginrichting moet dus coherenter.

De meerderheid van de ongevallen zijn dodehoekongevallen met vrachtwagens. Er zijn nog te weinig detectiesystemen en beveiligde weginrichtingen, terwijl overdreven snelheid, het overtreden van voorrangregels en het negeren van verkeerslichten getolereerd worden.

Bestaat er een actieplan om dodehoekongevallen te voorkomen?

Is er een stappenplan voor bijkomende verplichte veiligheidsuitrusting voor vrachtwagens in Brussel?

Hebt u contact opgenomen met de bevoegde autoriteiten om meer personeel en middelen in te zetten in de strijd tegen verkeersovertredingen, vooral in de meest getroffen gemeenten en wijken?

Hoe zorgt u samen met de gemeenten en politiezones voor een gecoördineerde aanpak van de zwarte verkeerspunten die Brussel Mobiliteit in kaart heeft gebracht?

Cette évolution s'accompagne d'une concentration géographique inquiétante : Laeken et la Ville de Bruxelles totalisent plus de la moitié des décès, respectivement cinq et trois. Schaerbeek en compte deux, tandis que les communes d'Ixelles, Etterbeek, Forest, Auderghem et Ganshoren enregistrent chacune une victime. Ces disparités soulignent l'importance d'améliorer la cohérence entre les pratiques locales de prévention et les aménagements de voirie.

Les angles morts demeurent la cause principale des drames, notamment lors de virages à droite impliquant des camions. Les dispositifs de détection et les aménagements sécurisés restent insuffisants, tandis que les comportements dangereux - excès de vitesse, non-respect des priorités et des feux - continuent d'être tolérés.

Dans ce contexte, un plan d'action spécifique a-t-il été élaboré pour lutter contre les accidents liés aux angles morts ?

Un calendrier précis a-t-il été établi pour imposer des équipements de sécurité supplémentaires aux poids lourds circulant dans la capitale ?

En matière de contrôle du respect du Code de la route, êtes-vous en contact avec les autorités compétentes en vue de renforcer les moyens humains et matériels dans les communes les plus touchées, entre autres à la Ville de Bruxelles et plus particulièrement à Laeken ?

Enfin, quelles actions de coordination ont été entreprises avec les communes et les zones de police afin de traiter en priorité les points noirs recensés par Bruxelles Mobilité ?

1109 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les chiffres sont effectivement très inquiétants cette année. Hier encore, j'ai

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De jongste cijfers zijn inderdaad zeer verontrustend. Op

participé à une réunion concernant le décès d'une personne avenue de la Couronne.

Ce matin a eu lieu l'ouverture d'un colloque sur les déplacements scolaires. Les chiffres des accidents impliquant des enfants et des élèves y ont été communiqués. Ils sont plus rassurants à long terme, mais ils concernent des familles et des vies gâchées ou perdues. Nous ne pouvons donc pas baisser la garde tant que nous n'avons pas atteint la vision zéro, c'est-à-dire aucun blessé grave et aucun décès dans le trafic bruxellois.

Cette année, le nombre d'accidents impliquant des usagers de trotinettes est important, tout comme celui des collisions dans les angles morts. La Région a déjà pris des mesures importantes, notamment au niveau des infrastructures et de la vitesse, ainsi qu'en matière de sensibilisation. À long terme, nous constatons qu'elles ont permis une réduction significative du nombre d'accidents. Les chiffres montrent cependant qu'il est absolument nécessaire de poursuivre les efforts, y compris en prenant de nouvelles mesures face à de nouveaux phénomènes.

Chaque mort et chaque blessé grave sur la route est un mort ou un blessé de trop, qui cause chaque fois une souffrance indescriptible à la famille et aux proches. Les conducteurs sont aussi très souvent extrêmement choqués.

La réduction du nombre de victimes dans des collisions dues aux angles morts est une priorité. Les actions spécifiques pour lutter contre les collisions de ce type sont réparties dans les différents programmes du plan d'action régional de sécurité routière.

¹¹¹¹ Dans le cadre des actions « safe street », les panneaux B22 et B23 qui autorisent le franchissement des feux par les cyclistes évitent les conflits lors du redémarrage, les cyclistes étant déjà hors zone de danger. Bruxelles Mobilité finalise l'analyse de tous les carrefours à feux régionaux afin d'évaluer la possibilité d'y installer ces panneaux. Par ailleurs, l'aménagement de zones avancées pour cyclistes améliore significativement leur visibilité. Pour les piétons, dans tout projet ou marquage après asphaltage, Bruxelles Mobilité recule systématiquement la ligne de feux devant les traversées piétonnes. Cela améliore, entre autres, la visibilité du piéton qui ne se trouve dès lors plus directement le long de la cabine des poids lourds.

Parallèlement à la libération des espaces avant les feux, les actions axées sur le comportement relèvent du programme « safe behaviour ». Dans ce cadre, des projets de sensibilisation en cours de développement devraient être lancés dans le courant de 2026.

Concernant les véhicules mêmes, le programme « safe vehicle » prévoit la mise en œuvre d'une certification pour les poids lourds et les conducteurs, à l'instar de ce que la ville de Londres a développé. Si Bruxelles Mobilité disposait des ressources humaines suffisantes, nous aurions pu suivre cette évolution. L'approche londonienne consiste à travailler avec le secteur pour encourager les conducteurs à adapter leur comportement et

een colloquium vanochtend over woon-schoolverplaatsingen werden de cijfers over ongevallen met leerlingen gepresenteerd: de langetermijntrend is gunstig, maar we moeten waakzaam blijven zolang de nulvisie niet bereikt is en levens en gezinnen verwoest worden.

De inspanningen van het gewest op het vlak van infrastructuur, snelheid en bewustmaking hebben al tot een aanzienlijke daling van het aantal ongevallen geleid, maar bijkomende inspanningen zijn absoluut nodig. Daarbij moeten we inspelen op recente fenomenen: het voorbije jaar waren er veel ongevallen met stepgebruikers. Daarnaast blijft het voorkomen van dodehoekongevallen een prioriteit: het Actieplan verkeersveiligheid (APVV) bevat verschillende maatregelen in dat verband.

In het onderdeel 'safe street' van het plan zorgen de verkeersborden B22 en B23 ervoor dat fietsers al buiten de gevarenzone zijn wanneer het verkeerslicht op groen springt, doordat zij eerder mogen doorrijden. Brussel Mobiliteit is bijna klaar met de analyse van de kruispunten die daarvoor in aanmerking komen. Fietsopstelvakken dragen trouwens aanzienlijk bij tot de zichtbaarheid van fietsers. Bij heraanleg of nieuwe wegmarkeringen wordt de stopstreep voortaan voor het zebrapad gelegd, zodat voetgangers niet meer vlak bij vrachtwagens oversteken.

In het onderdeel 'safe behaviour' staan acties in verband met veilig verkeersgedrag. In de loop van 2026 zouden bewustmakingsprojecten van start moeten gaan.

Het onderdeel 'safe vehicle' voorziet in een certificering voor vrachtwagens en hun chauffeurs, naar het voorbeeld van Londen, maar Brussel Mobiliteit heeft onvoldoende personeel om die uit te werken. We kunnen wel bij de andere gewesten het belang van zo'n aanpak benadrukken en bij de federale overheid bepleiten die elementen in haar beleid op te nemen. Ook de recentste Europese veiligheidsnormen inzake vrachtwagenuitrusting zorgen voor een beter zicht.

les sensibiliser à ces dangers, mais aussi à agir au niveau des véhicules.

Bruxelles n'est pas une île, nous devons donc nous concerter avec les autres Régions et collaborer à l'échelle européenne. Cependant, nous pouvons aussi insister sur l'intérêt de cette approche et peser sur les autorités fédérales afin que ces éléments soient intégrés autant que faire se peut dans les politiques.

1113 Les règles européennes relatives aux poids lourds ont également évolué. Ainsi, les futurs véhicules seront dotés d'un package de sécurité plus perfectionné. La recherche de solutions d'amélioration de la vision directe est l'une des clés pour éviter les collisions.

Les collisions dues aux angles morts ne sont pas liées à une zone géographique spécifique, mais aux usagers et à leurs mouvements. Il n'existe donc pas d'action ciblée sur les angles morts. La Région finance aujourd'hui un coordinateur « sécurité routière » par commune - il en existe dix-sept -, et quatre zones de police disposent de plus d'un coordinateur formé par la Région. En outre, les communes peuvent solliciter chaque année des subsides de sécurisation de l'infrastructure.

Enfin, le contrôle du respect du Code de la route est une compétence de la police. La Région soutient les efforts en la matière par le déploiement d'actions de sensibilisation et de rappels réguliers des règles de prudence aux différents usagers.

Avec de toutes ces actions, j'espère que nous atteindrons l'objectif de zéro blessé grave ou décès lié au trafic routier à Bruxelles, comme c'est déjà le cas à Oslo.

1115 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Effectivement, il reste de nombreux chantiers à mener, mais la question de l'aménagement des voiries et surtout de la gestion des angles morts demeure cruciale.

Bruxelles est constamment en travaux, qu'il s'agisse de chantiers régionaux ou communaux et, au vu des mauvaises signalisations, le danger s'accroît. Il faut donc agir à cet égard à court terme. Certes, des travaux sont nécessaires, mais il est fondamental d'améliorer la visibilité pour les conducteurs, les piétons, les trottinettistes et les cyclistes.

- *L'incident est clos.*

1119 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1119 **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,**

1119 **concernant la mise en œuvre concrète du billet unique de transports en commun après 25 ans d'attente.**

Er zijn geen dodehoekmaatregelen voor bepaalde wijken of gemeenten. Wel financiert het gewest een verkeersveiligheidscoördinator per gemeente en geeft ze gemeenten subsidies voor veiligere infrastructuur.

Het toezicht op de naleving van de verkeersregels is een politiebevoegdheid. Het gewest onderneemt wel bewustmakingsacties.

Zo hopen wij de nulvisie te realiseren, met nul doden en zwaargewonden in het verkeer, zoals in Oslo al het geval is.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *De weginrichting en het vermijden van dode hoeken blijven essentieel.*

De slechte signalisatie bij de alomtegenwoordige werkzaamheden maken het verkeer gevaarlijk. Daar moeten we op korte termijn iets aan doen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

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

betreffende de concrete invoering van het eengemaakte ticket voor het openbaar vervoer na 25 jaar wachten.

1121 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Le 30 septembre dernier, la conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications a rassemblé les quatre ministres belges chargés du secteur autour d'un objectif ambitieux, mais ancien : garantir une interconnexion et une intégration interrégionale effectives des transports publics. Depuis plus de 25 ans, le projet d'un système de billetterie unique et intégré revient régulièrement dans les débats sans se concrétiser.

Lors de cette réunion, les ministres ont exprimé une volonté commune de stimuler des avancées concrètes, en se focalisant sur trois priorités : une meilleure coordination intermodale des réseaux, une information claire et partagée pour les usagers, et la mise en place d'un système tarifaire intégré reposant sur une solution de paiement à l'usage (« pay as you go »).

Ce système vise à permettre aux voyageurs de circuler librement sur l'ensemble du réseau belge de trains, trams, bus ou métro, avec un titre de transport unique, sans coûts additionnels ni complications administratives. Cette intégration tarifaire attendue depuis longtemps pourrait améliorer significativement la fluidité et l'attractivité des transports publics, en particulier à Bruxelles, qui est le cœur intermodal du pays.

Les opérateurs ont été invités à remettre d'ici au printemps 2026 une feuille de route claire, comprenant un budget, un calendrier et une architecture technique du dispositif. Après un quart de siècle d'efforts et de rapports, le défi majeur reste l'application effective de ce projet, ainsi que le rôle moteur attendu de la Région bruxelloise pour en accélérer la réalisation.

Quelle est la feuille de route propre à la Région bruxelloise pour contribuer activement à la mise en place du système de paiement à l'utilisation, et comment la STIB y a-t-elle été associée ?

Quelles mesures votre cabinet a-t-il prises pour accélérer la coordination technique et administrative entre les opérateurs, afin que la Région bruxelloise joue un rôle moteur dans cette initiative ? Ce projet ne doit pas être une fois de plus ralenti, considérant la situation politique actuelle.

La Région a-t-elle déjà prévu d'allouer un budget spécifique ou de mobiliser des moyens techniques pour adapter les infrastructures de la STIB - validation, compatibilité logicielle, interopérabilité - dans le cadre du calendrier fixé en 2026 ?

1123 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous renvoie pour commencer à ma réponse à la question écrite n° 315 de Mme Pans, qui inclut moult détails.

L'intégration tarifaire et l'intégration de la billetterie revêtent en effet une importance primordiale pour notre Région. Les réseaux des quatre opérateurs de transport public - De Lijn, la STIB, la SNCB et le TEC, même si le réseau de ce dernier est relativement limité sur notre territoire - se rejoignent en effet en Région bruxelloise.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- Op 30 september 2025 kwamen op de interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie de vier betrokken Belgische ministers bijeen om te werken aan de aloude droom van een geïntegreerd openbaar vervoer in het hele land. Ze willen concrete stappen zetten op drie punten: betere aansluitingen tussen de netten, gedeelde informatie voor de reizigers en een geïntegreerd tariefsysteem dankzij het 'pay as you go'-systeem.

Dat laatste moet het mogelijk maken met één enkel vervoerbewijs op het hele Belgische net van treinen, trams, bussen en metro's te reizen, wat vooral in Brussel de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer sterk kan verhogen.

De operatoren is gevraagd tegen het voorjaar een stappenplan voor te leggen dat zowel een budget, een tijdschema als de technische uitwerking bevat.

Met welk eigen stappenplan draagt het Brussels Gewest bij tot de realisatie van het 'pay as you go'-systeem? Hoe is de MIVB daarbij betrokken?

Welke maatregelen heeft uw kabinet genomen om de coördinatie tussen de operatoren te versnellen en Brussel zo een voortrekkersrol te laten spelen?

Zal het gewest financiële of technische middelen inzetten om de infrastructuur van de MIVB aan te passen aan het geïntegreerd openbaar vervoer?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Een eengemaakt tarief- en ticketsysteem is inderdaad van het grootste belang voor het Brussels Gewest, waar zowel de NMBS als de drie gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen actief zijn.

Ik deel uw frustratie over de 25 jaar dat het proces al duurt, maar in ieder geval hebben de drie gewesten en de federale overheid tijdens de vorige regeerperiode blijk gegeven van een grote motivatie om vooruitgang te boeken.

Faciliter la vie des voyageurs est essentiel pour faire des transports en commun le mode de déplacement standard ou par défaut.

En ce qui concerne l'intégration de la billetterie, nous disposons du système Mobib. Ce système, basé sur une carte, est cependant devenu obsolète. Les quatre opérateurs collaborent avec Belgian Mobility Card (BMC) pour mettre au point un nouveau dispositif. J'ai toujours défendu l'idée que ce dernier devait au moins maintenir le niveau actuel d'intégration et, si possible, le renforcer.

En ce qui concerne l'intégration tarifaire, je rappelle que notre gouvernement a été le moteur principal de la mise en place des Brupass et Brupass XL en 2021. Je partage votre frustration quant à la durée excessive de ce processus, qui a commencé en 1999 - j'avais alors dix-neuf ans ! -, mais je ne peux pas m'exprimer sur les vingt premières années de ce processus. Lors de la législature précédente, les trois Régions et le gouvernement fédéral ont témoigné d'une vraie volonté d'avancer et de surmonter les obstacles.

Depuis 2021, le Brupass est le projet d'intégration tarifaire le plus avancé du pays. Il reste certes encore du travail à accomplir pour l'améliorer et l'étendre, ce qui a par ailleurs aussi été demandé au comité de pilotage du RER sur la base de ma proposition. Je renvoie volontiers à la décision de la conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications concernant les prochaines étapes de ce travail. Je tiens à remercier M. Crucke, qui a poussé les trois Régions à s'y mettre.

Il est important que Bruxelles défende les intérêts des Bruxellois. Les priorités des autres Régions divergeant des nôtres, il reste cependant important de maintenir le Brupass et de veiller à la dynamique qui y préside. Ce n'est pas toujours gagné !

¹¹²⁵ Les quatre ministres de la Mobilité ont en effet aussi demandé à la STIB, la SNCB, au TEC et à De Lijn de préparer une proposition de mise en œuvre (architecture, budget, calendrier) d'une solution de paiement à l'usage (« pay-as-you-go ») basée sur un système de billetterie liée à un compte client (« account-based ticketing », ABT).

Le « Pay as you go » offre un moyen de voyager et de payer a posteriori en fonction des déplacements effectués. Ce système doit avoir pour base l'ABT, une billetterie basée sur un compte client individuel. Le paiement direct du trajet sur le réseau de la STIB avec une carte bancaire sans contact, un smartphone ou une montre connectée sur les appareils valideurs du réseau (portiques de métro, valideurs dans les bus et les trams) est déjà une forme d'ABT.

Un groupe de travail réunissant les quatre opérateurs de transport public belge, soutenus par Belgian Mobility Card, la société filiale qui leur est commune, travaille à développer ce système et ses prochaines étapes. Une fois concrétisée, la proposition de mise en œuvre sera soumise aux différents ministres concernés

Deze regering was de stuwende kracht achter de invoering van de Brupass en de Brupass XL in 2021. Dat is het meest verregaande tariefintegratiesysteem van het land. Op mijn voorstel is tijdens de interministeriële conferentie aan de GEN-stuurgroep gevraagd dit systeem te verbeteren en uit te breiden. Ik dank minister Crucke voor zijn steun hiervoor. In het belang van Brussel moeten we de dynamiek van de Brupass blijven verdedigen.

Wat het ticketsysteem betreft hebben we momenteel de Mobibkaart. Die is echter achterhaald. Samen met de vier maatschappijen werkt Belgian Mobility Card (BMC) aan een nieuwe tool, gebaseerd op het 'pay as you go'-principe en op 'account-based ticketing', waarbij de reiziger vanuit een individueel account achteraf zijn verplaatsingen kan betalen. De MIVB werkt al voor een stuk op die manier door de mogelijkheid aan te bieden om je reis met je bankkaart, smartphone of smartwatch te valideren.

Het voorstel van BMC zal aan de verschillende ministers worden voorgelegd en op dat moment kunnen het budget en de technische middelen bepaald worden; daarover kan ik mij nu dus nog niet uitspreken. De MIVB is bij dat hele proces betrokken.

et le budget et les moyens techniques nécessaires pourront être définis. Il est dès lors prématuré de se prononcer sur ces points.

La STIB a été impliquée de manière proactive à la globalité du processus, et le restera lors de ses futurs jalons.

1127 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Ce dispositif, que les Belges - toutes Régions confondues - attendent depuis 25 ans, devrait bientôt voir le jour, même si le gouvernement est en affaires courantes, voire coulantes.

Cela dit, je tiens à vous remercier, Madame la Ministre, d'avoir pris vos responsabilités en participant à la conférence interministérielle. Si seulement certains de vos collègues pouvaient s'en inspirer...

- *L'incident est clos.*

1143 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1143 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

1143 **concernant le déploiement des dashcams pour renforcer la sécurité des stewards de parking.brussels.**

1145 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Les informations relayées récemment par la presse concernant la situation vécue par les stewards de parking.brussels sont extrêmement préoccupantes. L'agence rapporte près de 50 agressions en 2025, un chiffre alarmant pour des missions de service public déléguées par les communes à la Région. Cette situation n'est pas neuve. Lorsque j'étais échevine du bien-être au travail à Anderlecht, les agents de la commune étaient perpétuellement agressés.

Je souhaite d'emblée rappeler une évidence qui, malheureusement, doit encore être soulignée : il est totalement inadmissible que des stewards, des travailleurs qui tentent simplement de gagner leur vie, soient insultés, menacés ou agressés physiquement dans l'exercice de leurs fonctions. Ces actes ne sont pas de simples incivilités ; ce sont des violences qui ont des conséquences humaines, psychologiques et professionnelles lourdes.

En réponse, parking.brussels a décidé d'équiper ses scan-cars de caméras embarquées (dashcams), afin de dissuader les comportements hostiles, de rassurer les équipes et de fournir des images en cas d'incident. Ce changement opérationnel important aura un impact direct sur la façon dont les stewards travaillent et dont les incidents seront documentés.

Il me semble indispensable que le Parlement soit pleinement informé des implications de ces mesures, de leur calendrier et des

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- Na 25 jaar wachten wordt het tijd dat dit geïntegreerde systeem er komt. Dank u voor uw inzet op de interministeriële conferentie. Daar kunnen sommige collega-ministers een puntje aan zuigen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

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

betreffende het gebruik van dashcams om de veiligheid van de stewards van parking.brussels te vergroten.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- Parking.brussels meldde vijftig gevallen van agressie tegen parkeerwachters in 2025. Het is onaanvaardbaar dat werknemers worden beledigd, bedreigd of fysiek aangevallen tijdens de uitoefening van hun functie. Bovendien heeft het geweld ook ernstige psychologische en professionele gevolgen.

Als reactie daarop besliste parking.brussels zijn scan-cars uit te rusten met dashcams om vijandig gedrag te ontmoedigen, de parkeerwachters gerust te stellen en beelden te hebben in geval van incidenten. Die verandering zal een grote impact hebben op de manier van werken.

Welke soorten van agressie stelt parking.brussels vast? Krijgt het gewest regelmatig en systematisch informatie over de incidenten?

Wanneer worden de dashcams in gebruik genomen en in hoeveel voertuigen? Wat verwacht parking.brussels daarmee te bereiken en hoe zal het de effecten beoordelen?

Heeft het gewest een update van de risicozones ontvangen of gevraagd?

Wat doet parking.brussels nog meer om het werk van de parkeerwachters veiliger te maken in die sectoren, samen met de politie of andere spelers?

données dont dispose parking.brussels concernant les violences sur notre territoire.

Quelle est la typologie précise des agressions relevées par parking.brussels sur le territoire régional ? La Région reçoit-elle des informations régulières et systématisées sur ces incidents ?

Quel est le calendrier concret du déploiement des dashcams au sein de parking.brussels ? Pouvez-vous préciser les dates prévues, le nombre de véhicules concernés et la manière dont ces dispositifs seront activés et utilisés par les stewards ?

Parking.brussels vous a-t-elle communiqué les objectifs attendus de ce déploiement et les indicateurs qui permettront d'évaluer les répercussions de cette mesure ?

La Région a-t-elle reçu ou sollicité une actualisation des zones considérées comme étant à risque par parking.brussels sur notre territoire ?

Quelles mesures complémentaires parking.brussels a-t-elle déjà envisagées pour mieux sécuriser le travail des stewards dans ces secteurs, en collaboration avec la zone de police ou d'autres acteurs ?

1147 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - En tant qu'employeur, parking.brussels est garante de la sécurité de ses travailleurs dans l'exercice de leur fonction.

Depuis début 2025, le service de prévention de parking.brussels a recensé, auprès de son personnel, 9 agressions physiques dont trois avec lésions, 49 agressions verbales, 23 actes d'incivilité ou d'intimidation, 9 actes de vandalisme et 3 actes de vol. L'agence précise que de nombreux actes ne sont pas signalés parce que les victimes renoncent à les faire enregistrer. C'est à la demande de son personnel que parking.brussels a fait l'acquisition de caméras embarquées (dashcams) pour équiper les scan-cars. Bien que je soutienne cette décision, je tiens à souligner qu'elle mérite un débat et exige une certaine prudence au regard du respect de la vie privée.

Les dashcams doivent être installées en janvier 2026 sur les douze scan-cars de parking.brussels, après validation de la configuration idéale sur un véhicule test. Ces dispositifs enregistreront en continu les déplacements grâce à une caméra fixée sur le pare-brise des véhicules. Les vidéos seront enregistrées par segments sur une carte mémoire. Lorsque la carte sera pleine, les images les plus anciennes seront automatiquement effacées pour libérer de l'espace, sauf en cas de détection d'un incident. Dans ce cas, les fichiers concernés seront sauvegardés et protégés contre l'effacement.

L'objectif de ces dashcams est, avant tout, de dissuader les agresseurs potentiels de passer à l'acte. Les images pourront également appuyer un signalement ou le dépôt d'une plainte. Elles pourront aussi être utilisées par les assureurs et les forces de l'ordre afin d'établir des faits et éviter de longs litiges.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - Sinds begin 2025 registreerde de preventiedienst van parking.brussels 9 gevallen van fysiek geweld, 49 van verbaal geweld, 23 van wangedrag of intimidatie, 9 van vandalisme en 3 van diefstal. Veel incidenten worden echter niet gemeld. Hoewel ik de aankoop van dashcams op vraag van het personeel steun, is enige voorzichtigheid geboden omwille van de privacy.

De dashcams worden in januari 2026 geplaatst. Ze zullen voortdurend opnames maken, die worden bewaard op een geheugenkaart. Wanneer die kaart vol is, worden de oudste beelden automatisch gewist, behalve wanneer een incident is vastgesteld.

Het doel is vooral om mogelijke agressors te ontmoedigen. De beelden kunnen ook gebruikt worden bij het indienen van klachten of voor het vaststellen van feiten door verzekeraars of ordediensten. Parking.brussels stelt een evaluatie na een jaar voor.

Het agentschap zit minstens tweemaal per jaar samen met de gemeenten waarvoor het de parkeercontroles uitvoert, onder andere om de veiligheid te bespreken. Daarnaast biedt het zijn personeel opleidingen over omgaan met geweld, alsook opvang en begeleiding.

Het toenemende geweld in onze samenleving tegen controleurs, maar ook tegen politieagenten en brandweerlieden, verdient al onze aandacht.

Un bilan sera effectué après une période d'observation que parking.brussels propose de fixer à un an.

Du reste, parking.brussels tient au moins deux fois par an des réunions d'accompagnement avec les communes délégantes. Toutes les questions relatives au contrôle du stationnement y sont abordées, notamment celles portant sur la sécurité. L'Agence du stationnement organise, en outre, régulièrement des formations à la gestion de la violence pour son personnel et a mis en place un cadre d'accueil et d'orientation en cas d'agression.

Toutes ces mesures s'inscrivent dans un contexte plus large d'augmentation des agressions dans notre société. Que celles-ci soient commises contre des contrôleurs, des policiers ou le personnel du Siamu, elles méritent toute notre attention.

1149 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Comme vous le dites, de nombreux stewards ne portent pas plainte et taisent les agressions qu'ils subissent. Dès lors, je me réjouis du placement de dashcams sur les véhicules. Je pense même qu'il faut aller plus loin et également équiper les stewards de ce type de dispositif, car les agressions concernent davantage les agents en rue que ceux qui circulent à bord de véhicules.

Malheureusement, dans une société qui devient de plus en plus violente - même parmi les politiques, qui sont supposés être exemplaires -, ces stewards sont mal payés par rapport à la violence verbale qu'ils subissent, car ils sont en première ligne.

- *L'incident est clos.*

1153 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1153 **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,**

1153 **concernant l'absence de recouvrement des amendes infligées aux véhicules immatriculés à l'étranger et aux personnes domiciliées en Belgique circulant sous plaque étrangère.**

1155 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Vous avez récemment indiqué que 90 % des amendes de stationnement infligées à des conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger n'étaient pas payées à Bruxelles, révélant une situation particulièrement préoccupante en matière de recouvrement. Sur les seules années 2023 et 2024, pas moins de 25 millions d'euros n'ont pas été recouvrés. Durant cette même période, le taux de recouvrement des amendes relatives à des véhicules portant une plaque belge était de 76 à 80 %. Et alors que les véhicules étrangers ne représentaient qu'environ 3,5 % des plaques contrôlées, ils ont généré plus de 20 % des amendes et plus de la moitié des dossiers transmis aux huissiers.

Cette situation résulte de multiples obstacles : insuffisance d'accords transfrontaliers, procédures judiciaires internationales

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Het plaatsen van dashcams in voertuigen is een goede zaak, maar we moeten ook de parkeerwachters zelf van camera's voorzien, want ze worden vaker aangevallen op straat. In een samenleving die steeds gewelddadiger wordt, verdienen deze mensen, die een mager loon krijgen om in de frontlinie te staan, voldoende bescherming*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

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

betreffende de niet-inning van boetes opgelegd aan bestuurders van een in het buitenland ingeschreven voertuig of aan personen die in België wonen, maar rondrijden met een buitenlandse nummerplaat.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Recent gaf u aan dat 90% van de parkeerboetes voor voertuigen met een buitenlandse nummerplaat in Brussel onbetaald blijft, goed voor 25 miljoen euro misgelopen inkomsten in 2023-2024. Boetes voor voertuigen met een Belgische nummerplaat worden voor 76 à 80% geïnd. Boetes van buitenlandse voertuigen innen stuit op heel wat praktische, gerechtelijke en administratieve problemen.*

Het gewest onderzoek verschillende mogelijke oplossingen, zoals de inschakeling van een gespecialiseerde onderneming, een gedeelde databank tussen administraties, betere informatie-uitwisseling en het gebruik van wielklemmen of het wegslepen van voertuigen van veelplegers.

longues et coûteuses, plaques ou véhicules volés, propriétaires introuvables, etc. Des résidents bruxellois circulent même sous plaque étrangère, échappant ainsi à leurs obligations fiscales et environnementales.

Face à ce phénomène, la Région étudie plusieurs pistes et met en place diverses solutions : mandat d'une société spécialisée, création d'une base de données commune entre administrations régionales, amélioration du partage d'informations et, bientôt, possibilité d'utiliser le sabot, voire de procéder à l'enlèvement de véhicules étrangers récidivistes.

Quel calendrier est prévu pour l'activation des outils annoncés à l'échelle régionale ? Quels sont les blocages juridiques potentiels ?

Quelle est l'ampleur estimée du phénomène des Bruxellois roulant sous plaque étrangère et quel est son impact fiscal ? Quels outils la Région a-t-elle déjà mis en place pour mener le travail de régularisation annoncé ?

Enfin, à quel stade en sont les travaux du groupe régional réunissant parking.brussels, Bruxelles Fiscalité et Bruxelles Environnement ? Quels résultats sont attendus de la future base de données commune et du renforcement des échanges d'informations ? Dans quels délais ces outils permettront-ils d'améliorer significativement le taux de recouvrement ?

1157 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Votre question est importante, car elle a trait à un manque à gagner pour la Région, mais surtout à l'impunité. Il est en effet essentiel de préserver un sentiment d'équité pour que les citoyens adhèrent aux mesures que nous prenons.

Le contrôle des véhicules en stationnement immatriculés à l'étranger constitue en effet un dossier préoccupant et complexe. La perception des redevances et des amendes par l'Agence du stationnement est d'ailleurs reprise comme objectif dans son contrat de gestion. Ce contrat demande à parking.brussels de définir un plan d'action en vue d'améliorer le taux de recouvrement des créances, pour les plaques belges comme pour les plaques étrangères.

La question de l'enlèvement des véhicules et de la pose de sabots a effectivement été anticipée et la base légale a été introduite dans l'ordonnance du 6 juillet 2022. Il faut cependant encore y apporter des précisions, la délégation au gouvernement ayant été particulièrement large. En outre, le projet en tant que tel, qui définira l'écriture de l'indispensable arrêté d'exécution relatif aux sabots et aux enlèvements, doit encore être élaboré avec précision. Il devra mettre en place une procédure claire et partagée par l'ensemble des communes de la Région et dégager les moyens nécessaires à la mise en place d'un tel dispositif.

Les véhicules immatriculés à l'étranger qui appartiennent à des personnes domiciliées en Région bruxelloise doivent être convertis en plaques belges. Cette question relève des zones de

Wat is het tijdschema voor de inzet van die instrumenten? Binnen welke termijn verwacht u er resultaten van? Welke mogelijke juridische obstakels zijn er?

Hoe groot schat u het fenomeen in van Brusselaars die dankzij een buitenlandse nummerplaat aan fiscale en milieuverplichtingen ontsnappen? Wat heeft het gewest al gedaan om die toestand te regulariseren?

Hoever staat de werkgroep met parking.brussels, Brussel Fiscaliteit en Leefmilieu Brussel? Welke resultaten verwacht u van de aangekondigde databank en de versterkte informatie-uitwisseling?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Uw vraag is belangrijk, want straffeloosheid ondergraaft het draagvlak van ons beleid.*

Volgens het beheerscontract van parking.brussels moet dat agentschap een actieplan opstellen om het percentage geïnde vorderingen te verhogen, zowel voor Belgische als voor buitenlandse nummerplaten.

Voor wielklemmen en het wegslepen van voertuigen vormt de ordonnantie van 6 juli 2022 de wettelijke basis, maar de procedure moet nog uitgewerkt worden en in een uitvoeringsbesluit gegoten.

De controle op het gebruik van buitenlandse nummerplaten door inwoners van Brussel is een bevoegdheid van de politiezones.

De werkgroep met parking.brussels, Brussel Fiscaliteit en Leefmilieu Brussel is tot de bevinding gekomen dat de inningsmogelijkheden anders zijn naargelang de vordering burgerrechtelijk, fiscaal of strafrechtelijk is. Daarom moet er een wettelijke basis komen, zodat die instellingen goed kunnen samenwerken en de inning kunnen centraliseren, met respect voor de GDPR. De contacten daartoe worden voortgezet.

police. Ce sont elles qui sont habilitées à vérifier le respect de cet aspect de la réglementation.

Concernant les travaux du groupe régional réunissant parking.brussels, Bruxelles Fiscalité et Bruxelles Environnement, les travaux ont identifié que les créances à recouvrer étaient de plusieurs natures : civile, fiscale et pénale. Dès lors, le régime de recouvrement est différencié, avec davantage de latitude pour les institutions qui recouvrent des créances de nature pénale ou fiscale. Il est donc devenu apparent que la base légale de la centralisation du recouvrement de ces créances d'institutions publiques devait être élaborée pour permettre une coopération utile entre les institutions. Ce processus doit inclure le respect du règlement général sur la protection des données. Les contacts se poursuivent en ce sens.

1159 Enfin, afin d'améliorer plus rapidement la procédure de recouvrement, parking.brussels a conclu un marché spécifique auprès d'un bureau spécialisé dans le recouvrement à l'étranger. Ce marché a été attribué en juin 2025.

Pour le reste, nous avons déjà évoqué les accords bilatéraux en matière de recouvrement de redevances de stationnement, qui relèvent du niveau fédéral, mais nous devons poursuivre nos efforts à cet égard.

1161 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Comme vous l'avez souligné, les Bruxellois éprouvent un sentiment d'iniquité à la vue de plaques d'immatriculation étrangères apposées sur les véhicules de résidents bruxellois, qui permettent à ceux-ci d'échapper aux amendes.

Je suis heureuse que vous vous saisissiez du dossier, nonobstant sa complexité.

L'intransigeance est de mise et la pose de sabots doit être systématique sur les véhicules concernés. Les règles s'appliquent à tous, y compris aux résidents bruxellois qui décident délibérément de contourner les règles en matière de stationnement et de fiscalité automobile en conservant leur plaque d'immatriculation étrangère.

- *L'incident est clos.*

1165 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1165 **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,**

1165 **concernant la sécurité des usagers LGBTQIA+ dans les transports en commun bruxellois.**

1167 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Vendredi dernier, une personne non binaire d'une trentaine d'années a été victime d'une agression homophobe et transphobe dans la station de métro

Daarnaast heeft parking.brussels in juni 2025 een overheidsopdracht gegund aan een gespecialiseerd kantoor voor het innen van boetes in het buitenland.

Er bestaan op federaal niveau bilaterale akkoorden voor de inning van parkeerboetes, maar ook die inspanningen moeten we voortzetten.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Ik waardeer uw inzet om dit complexe probleem aan te pakken.*

De voertuigen in kwestie moeten systematisch met wielklemmen vastgezet worden. De regels moeten voor iedereen gelijk zijn.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

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

betreffende de veiligheid van lgbtqia+-personen op het openbaar vervoer in Brussel.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Vrijdag hebben in het metrostation Beekkant drie individuen*

Beekkant à Bruxelles. Vers 21h, alors qu'elle se rendait à une soirée LGBTQIA+, elle a été prise à partie par trois individus qui l'ont insultée, menacée, puis violemment frappée au visage avec un casque de moto. Cet incident s'est déroulé sous les yeux de voyageurs, dont un seul a porté assistance à la victime. Transportée à l'hôpital, cette dernière a porté plainte. L'incident a été confirmé par la police fédérale et relayé par la presse, et un procès-verbal a été dressé.

Les associations Rainbowhouse Brussels et Ex aequo dénoncent la persistance des violences visant les personnes LGBTQIA+ dans l'espace public bruxellois. Elles déplorent un manque de sécurité chronique dans les stations de métro, une collaboration insuffisante entre la STIB et le secteur LGBTQIA+, ainsi qu'une visibilité insuffisante des cellules d'aide aux victimes. S'ajoute à cela une pratique préoccupante du parquet de Bruxelles, qui tend à ne plus poursuivre systématiquement certaines formes de violence comme les insultes et les crachats, décourageant ainsi les victimes de porter plainte. Ce cas de figure peut également être appliqué au harcèlement de rue.

Malheureusement, cet incident n'est pas un cas isolé et rappelle les carences déjà mises en évidence lors de l'agression d'un jeune homosexuel dans un bus. Ces violences répétées heurtent profondément les valeurs que nous prônons au sein de la Région. Bruxelles est une ville plurielle, où la diversité est une richesse, où la liberté d'exister et de vivre son identité doit être garantie sans compromis, et où le respect de l'altérité n'est pas négociable.

Dès lors, quels sont les dispositifs de sécurité et de prévention déployés sur le réseau de la STIB, tant dans les stations que dans les véhicules, notamment lors des périodes d'affluence ? Comment s'organisent l'intervention en cas d'agression de ce type et la coopération entre la STIB, la police des chemins de fer et les zones de police, afin de garantir une gestion efficace des incidents ?

Quelles formations sont dispensées aux agents de la STIB en matière de crimes de haine et de violences homophobes et transphobes, et quelles améliorations ou mises à jour ont-elles été apportées récemment ?

Enfin, quel accompagnement les structures spécialisées offrent-elles aux victimes et quels efforts sont-ils consentis pour améliorer l'information des usagers et faciliter le signalement des faits ?

1169 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Si nous voulons encourager l'usage des transports publics, il est primordial que chacun s'y sente en sécurité, quels que soient son genre, son orientation sexuelle ou son âge, notamment. Cela reste malheureusement un réel défi.

Les violences et autres faits de harcèlement à l'encontre des personnes LGBTQIA+ sont des problématiques de société qui ne sont pas propres à la STIB. Dès lors que la STIB est fort présente dans l'espace public, elle y est aussi fortement

een non-binaire persoon beledigd, bedreigd en in het gezicht geslagen voor de ogen van de andere reizigers.

Helaas is dat incident geen alleenstaand geval. De verenigingen Rainbowhouse Brussels en Ex aequo hekelen het aanhoudende geweld tegen lgbtqia+-personen en de onveiligheid in de metrostations. Zij vinden dat de MIVB niet voldoende samenwerkt met de lgbtqia+-sector en dat de slachtofferhulpcentra onvoldoende bekend zijn. Daar komt nog bij dat het parket van Brussel bepaalde vormen van geweld, zoals beledigingen en spugen, niet meer systematisch vervolgt.

Het herhaaldelijke geweld druist in tegen onze waarden. Brussel is een pluralistische stad, waar iedereen zijn identiteit moet kunnen beleven.

Welke veiligheids- en preventiemaatregelen worden er genomen in de stations en in de voertuigen van de MIVB? Hoe verlopen de interventies bij dit soort agressie en de samenwerking tussen de MIVB, de spoorwegpolitie en de politiezones?

Welke opleidingen krijgen de medewerkers van de MIVB om te leren omgaan met haatmisdrijven en homofoob en transfoob geweld?

Welke slachtofferhulp wordt er aangeboden? Welke inspanningen worden er geleverd om de informatie te verbeteren en het melden van incidenten te vergemakkelijken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Geweld tegen lgbtqia+-personen is een maatschappelijk probleem dat niet alleen bij de MIVB voorkomt en op alle niveaus moet worden aangepakt.*

De MIVB neemt tal van maatregelen om de veiligheid op haar netwerk te garanderen, zowel voor de reizigers als voor haar personeel.

confrontée. Comme le fléau s'étend bien au-delà des transports publics, en dehors des nombreuses mesures prises par la STIB pour assurer la sécurité de ses voyageurs, le phénomène doit être pris en charge à tous les niveaux de la société.

Ma réponse se focalise sur mes compétences. M. Verstraeten avait aussi posé une question s'adressant au ministre-président et à ma collègue chargée de l'égalité des chances, Mme Ben Hamou. Il est aussi intéressant de disposer de ces éléments et de débattre de ces aspects.

Comme vous le savez, la STIB met en place de nombreuses mesures pour assurer la sécurité sur son réseau, tant pour ses voyageurs que son personnel, à savoir :

- augmentation du personnel de sécurité sur le terrain (40 agents de sécurité supplémentaires) ;
- réseau de surveillance de 16.000 caméras fixes et embarquées ;
- collaboration renforcée avec les polices locales et fédérale, échanges réguliers sur les problématiques rencontrées sur le terrain et opérations communes ;
- collaboration avec les associations spécialisées dans la prise en charge des personnes en errance et sous influence ;
- mise en place du service Includo ;
- formation du personnel aux réactions à adopter face à de l'agressivité et aux manières de se protéger ;
- accompagnement en cas d'agression (conseillers sociaux, accès à une aide psychologique externe, notamment) ;
- campagnes invitant les victimes et les témoins à réagir ;
- actions de sensibilisation des voyageurs sur le terrain.

Je vous renvoie à mes réponses précédentes sur la sécurité dans les transports publics pour les détails.

¹¹⁷¹ Concernant la formation du personnel, tous les agents de la STIB en contact avec les voyageurs - personnel de conduite, agents de sécurité, agents multimodaux, agents de vente, etc. - sont formés à l'accueil des victimes.

En outre, depuis 2024, la formation générale sur le harcèlement qui est donnée à tous les agents en contact avec le public inclut un volet relatif à l'homophobie. Développé par la STIB en collaboration avec les Centres d'entraînement aux méthodes d'éducation active (Ceméa), ce module offre des outils pour agir aux situations de harcèlement, notamment pour accueillir et orienter les victimes. En 2025, plus de 400 agents ont suivi la formation, et près de 700 agents ont été sensibilisés dans le

Zo heeft de MIVB onder meer haar veiligheidsteam uitgebreid met 40 agenten, een bewakingsnetwerk van 16.000 vaste en mobiele camera's opgezet en de samenwerking met de politie versterkt. Ze werkt ook samen met verenigingen die gespecialiseerd zijn in de opvang van daklozen en personen onder invloed.

Voorts krijgt het personeel opleidingen over hoe ze moeten reageren op agressief gedrag en hoe ze zich kunnen beschermen. Ze worden ook begeleid in geval van agressie. Tot slot organiseert de MIVB campagnes waarin slachtoffers en getuigen worden aangemoedigd om te reageren.

Voor meer details verwijs ik u naar mijn eerdere antwoorden over veiligheid in het openbaar vervoer.

Alle MIVB-medewerkers die in contact komen met reizigers worden opgeleid om slachtoffers op te vangen. Bovendien bevat de algemene opleiding over intimidatie die sinds 2024 wordt gegeven, een module over homofobie. In 2025 hebben meer dan 400 medewerkers de opleiding gevolgd en zijn bijna 700 medewerkers bewustgemaakt in het kader van de campagne tegen seksistisch en seksueel geweld in het openbaar vervoer.

Die campagne heeft tot doel reizigers bewust te maken van de acties die ze kunnen ondernemen als ze slachtoffer of getuige zijn van ongepast gedrag. In die campagne heeft de MIVB rekening gehouden met de lgbtqia+-dimensie.

De MIVB heeft op haar website ook een pagina gewijd aan de bestrijding van intimidatie. Daarin kunnen slachtoffers en

cadre de la campagne de la STIB contre le harcèlement lancée fin novembre.

La campagne contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports publics a fait l'objet d'un communiqué de presse publié sur le site web de la STIB. Elle vise à sensibiliser les voyageurs aux actions qu'ils peuvent entreprendre s'ils sont victimes ou témoins de comportements inappropriés. La méthode des 5D préconisée par la STIB est également efficace dans différentes situations de harcèlement ou de violence, y compris celles visant les personnes LGBTQIA+. Pour cette campagne, la STIB a adopté une approche moins binaire du concept de genre et a inclus la dimension LGBTQIA+. La page dédiée à ce sujet renvoie d'ailleurs au numéro de téléphone de la Rainbowhouse Brussels.

Afin d'informer les victimes, la STIB a créé, sur son site internet, une page consacrée à la lutte contre le harcèlement sur son réseau. S'adressant aux victimes et témoins de ces faits inadmissibles, cette page a pour objectif de sensibiliser aux comportements à adopter en cas de harcèlement sexiste ou sexuel, y compris le harcèlement homophobe. Les victimes et les témoins y apprennent comment reconnaître des faits de harcèlement, comment y réagir, à qui s'adresser, comment accueillir et aider une victime, leurs droits, les mesures prises par la STIB, etc. Le site recense également les principaux numéros de téléphone utiles en cas de harcèlement ainsi que les services d'aide qui peuvent être contactés.

¹¹⁷³ Il est également plus facile de signaler des faits de harcèlement sexiste ou sexuel sur le site internet de la STIB. Porter plainte auprès de la police reste toutefois la priorité. L'objectif du signalement sur le site de la STIB est de permettre à celle-ci de recueillir davantage d'informations sur les faits, afin de mieux comprendre la situation et d'agir en conséquence.

Des codes QR sont en cours de placement dans les véhicules, sur les autocollants reprenant les règles à suivre à bord. Ils renvoient vers la page en question du site internet.

Quant à la collaboration avec le monde associatif, la STIB est l'un des membres-clés de everyone.brussels. Ce réseau permet aux personnes issues des organismes régionaux d'intérêt public de se rencontrer, de créer des liens et d'apprendre les unes des autres. Elle fait partie du pôle LGBTQIA+, au sein duquel elle travaille avec safe.brussels sur le sujet.

¹¹⁷⁵ **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Vous n'êtes en rien responsable des agressions qui se produisent dans les transports en commun. Toutefois, force est de constater que, sur une année, nous avons dû poser deux fois la même question concernant les agressions homophobes et transphobes. Sans compter que nombre de femmes ne vont pas porter plainte quand elles se font harceler dans les transports en commun. Il y a donc vraiment un problème.

Certes, des actions sont mises en place, mais je crains qu'elles soient insuffisantes, puisque certains se sentent en droit

getuigen informatie vinden over hoe ze pesterijen kunnen herkennen, hoe ze erop moeten reageren en tot wie ze zich kunnen wenden. Zo bevat de website een lijst met nuttige telefoonnummers.

Het is nu ook gemakkelijker om intimidatie te melden op de website van de MIVB. Een klacht indienen bij de politie blijft de prioriteit, maar de meldingen helpen de MIVB om passende maatregelen te nemen.

Er worden momenteel QR-codes aangebracht in de voertuigen, die verwijzen naar de webpagina.

De MIVB is lid van het gewestelijke lgbtqia+-netwerk everyone.brussels, waar ze samen met safe.brussels aan dit onderwerp werkt.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Er worden maatregelen genomen, maar ik vrees dat die ontoereikend zijn, aangezien sommigen zich gerechtigd voelen om mensen aan te vallen om wie ze zijn, wat volledig in strijd is met de waarden van het gewest. Brussel is een pluralistische stad, wat door alle hier aanwezige politici als een rijkdom wordt beschouwd. In een moderne samenleving zou niemand bang hoeven te zijn om met het openbaar vervoer te reizen. Er is dus nog veel werk voor de boeg.*

d'agresser des personnes pour ce qu'elles sont, s'inscrivant en totale contradiction avec les valeurs de notre Région. Comme je l'ai indiqué, Bruxelles est une ville plurielle, pleine de diversité, que chaque responsable politique ici présent considère comme une richesse. Dans une société moderne, nous ne devrions pas avoir peur de circuler dans les transports en commun en raison de notre genre, de notre identité sexuelle ou de qui nous sommes.

Il reste donc encore un sérieux travail à réaliser à cet égard.

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME KRISTELA BYTYÇI

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 agressions contre le personnel des transports publics.

Mme Kristela Bytyçi (MR).- Le 16 novembre dernier, pour la deuxième fois, les quatre sociétés de transports publics belges - le TEC, la SNCB, la STIB et De Lijn - ont lancé une campagne de sensibilisation commune pour lutter contre les violences subies par leur personnel. Ce partenariat met en lumière la gravité croissante d'une problématique qui dépasse les seules frontières régionales.

Les chiffres concernant cette violence sont particulièrement alarmants. En 2024, la STIB a enregistré 114 cas d'agression physique et 841 cas d'agression verbale envers son personnel. Les fonctions les plus touchées étaient le personnel de conduite et de sécurité. Les cas d'agression verbale étaient en hausse. En effet, en 2023, on en dénombrait 791. Ces violences affectent profondément le bien-être des agents de transport. En 2024, on comptait 123 accidents de travail et près de 8.000 jours d'incapacité à la STIB.

Ces violences pèsent également sur la qualité de l'image des transports publics et sur la confiance des voyageurs. Des mesures ont été prises pour lutter contre ces agressions, comme l'accroissement du personnel de terrain et des formations. Cependant, le secteur demande de nouvelles pistes de solution pour faire chuter ces chiffres alarmants.

Disposez-vous d'une estimation du nombre d'agressions verbales et physiques recensées à la STIB en 2025 ? Ces chiffres sont-ils en hausse ?

Quelle concertation menez-vous avec le secteur à ce sujet ?

Au-delà de la campagne de sensibilisation commune, quelles mesures supplémentaires sont prises pour réduire le taux de

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW KRISTELA BYTYÇI

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

betreffende de aanvallen op personeel van het openbaar vervoer.

Mevrouw Kristela Bytyçi (MR) *(in het Frans).*- Op 16 november 2025 lanceerden de TEC, de NMBS, de MIVB en De Lijn een gezamenlijke bewustmakingscampagne om het geweld tegen hun personeel te bestrijden, dat in het hele land verontrustende proporties aanneemt.

De MIVB registreerde in 2024 114 gevallen van fysieke agressie en 841 gevallen van verbale agressie, vooral tegen bestuurders en veiligheidspersoneel. Het geweld heeft een grote invloed op hun welzijn. Bovendien schaadt het het imago van het openbaar vervoer en het vertrouwen van de reizigers. Naast de reeds genomen maatregelen vraagt de sector om nieuwe oplossingen.

Hoeveel gevallen van verbale en fysieke agressie telde de MIVB in 2025? Is het aantal gestegen? Welk overleg pleegt u met de sector? Welke maatregelen hebt u behalve de bewustmakingscampagne genomen? Wat is het resultaat van de inzet van 40 extra veiligheidsagenten en 16.000 camera's? Hoe worden de bestaande middelen ingezet op de meest problematische lijnen?

violences envers les agents de la STIB et améliorer leur sentiment de sécurité ?

Quel est le bilan de l'engagement des 40 agents de sécurité supplémentaires et de la pose de 16.000 caméras ?

Comment sont coordonnés les moyens existants en fonction des lignes sur lesquelles les problèmes sont les plus récurrents ?

1183 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Les chiffres officiels cités par ma collègue sont corrects. Ils ne reflètent cependant pas la réalité, bien plus grave, puisque de très nombreuses agressions ne sont pas signalées. Une enquête du SPF Mobilité a établi qu'un tiers des femmes et un homme sur cinq n'utilisent pas les transports en commun à cause d'un sentiment d'insécurité. D'après le dernier baromètre de la STIB, pas moins de 25 % des usagers ne se sentent pas en sécurité sur le réseau.

Cela fait des années que les syndicats de la STIB et le groupe PTB insistent pour renforcer la prévention et la sécurité dans les transports en commun, afin de mieux protéger tant les travailleurs que les voyageurs. Malheureusement, depuis des années, la priorité absolue de la STIB reste le contrôle des titres de transport. Des dizaines de millions d'euros sont investis dans des portiques ou des caméras qui ne rassurent pas et protègent encore moins.

Pourtant, l'amélioration du sentiment de sécurité sur le réseau passe surtout par la présence humaine, préventive et dissuasive. Les équipes de nuit de l'Infrastructure Ticket Service effectuaient un travail essentiel pour éviter des intrusions sur les voies et des accidents mortels. Néanmoins, puisqu'elles ne contrôlaient pas les tickets, elles n'étaient pas considérées comme rentables. Elles ont donc été supprimées, avec les conséquences dramatiques que l'on connaît. Aujourd'hui, même les patrouilleurs sécurité station - que vous avez annoncé recruter pour améliorer la sécurité, après les attentats - sont poussés à faire du chiffre et à dresser un maximum de procès-verbaux.

L'absentéisme est très élevé parmi toutes ces équipes, non seulement en raison des agressions, mais aussi de toutes les pressions subies en raison de la course aux procès-verbaux.

1185 Arrêtez cette politique ! Elle est mauvaise, tant pour le personnel que pour les voyageurs, dont un simple oubli d'abonnement ou de validation est également sanctionné.

Je me souviens d'une proposition de résolution déposée ici même il y a deux ans par nos collègues du MR. Ils souhaitaient que même les agents multimodaux puissent contrôler les titres de transport. C'est de la folie pure ! Le contrôle des titres de transport est l'une des premières causes d'accidents de travail et d'agressions subis par les agents de la STIB. Ils ne sont en outre pas formés pour gérer ce type de situations.

Avez-vous déjà reçu les chiffres des agressions dont le personnel de la STIB a fait l'objet en 2025 ? Quelles mesures de prévention et de sécurisation sont mises en place par la STIB pour mieux

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *De cijfers zijn verontrustend, maar de werkelijkheid is veel erger, omdat veel gevallen niet gemeld worden. Volgens de laatste peiling van de MIVB voelt maar liefst 25% van de reizigers zich niet veilig. De vakbonden van de MIVB en de PTB-fractie dringen al jaren aan om het personeel en de reizigers beter te beschermen. Helaas ligt de prioriteit van de MIVB bij de controle van vervoerbewijzen.*

Om het veiligheidsgevoel te verbeteren is menselijke aanwezigheid nodig. De teams van de Infrastructure Ticket Service, die heel wat ongevallen voorkwamen, werden echter afgeschaft omdat ze geen tickets controleerden. Vandaag worden zelfs de veiligheidspatrouilles in de stations onder druk gezet om zo veel mogelijk boetes uit te delen. Het ziekteverzuim bij het MIVB-personeel is niet alleen hoog door het geweld, maar ook door alle druk die ze ervaren.

U moet ophouden met dat beleid, dat slecht is voor zowel het personeel als de reizigers. De controle van vervoerbewijzen is een van de voornaamste oorzaken van agressie tegen medewerkers van de MIVB, die bovendien niet opgeleid zijn om met zulke situaties om te gaan.

Hebt u al cijfers over geweld tegen MIVB-medewerkers in 2025? Welke maatregelen neemt de MIVB om haar reizigers en werknemers beter te beschermen in 2026? Hoeveel personeel is beschikbaar voor preventie en beveiliging op het MIVB-net?

protéger ses voyageurs et ses travailleurs en 2026 ? Quels effectifs sont disponibles pour assurer toutes ces missions de prévention et de sécurisation sur le réseau de la STIB ?

1187 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *Les agressions visant le personnel de la STIB sont totalement inacceptables. On recense en moyenne 2,6 cas par jour à Bruxelles, et ce chiffre est probablement sous-estimé car certains cas ne sont pas signalés et il ne concerne que le personnel, sans inclure les violences commises à l'encontre des voyageurs.*

Ces incidents ont non seulement des répercussions sur la sécurité et le bien-être des travailleurs, mais ils sapent également la confiance des voyageurs et l'image des transports publics à Bruxelles.

Contrairement à mon collègue Rittweger de Moor, je pense que le contrôle des titres de transport et la garantie de la sécurité doivent aller de pair. La STIB analyse-t-elle les lignes problématiques, les zones prioritaires de déploiement et les heures de forte vulnérabilité, afin de pouvoir déployer des agents de sécurité supplémentaires là où le besoin s'en fait sentir ?

1189 *Les images des caméras peuvent-elles être consultées rapidement afin d'accélérer les enquêtes ?*

Le personnel est-il suffisamment formé à la reconnaissance de situations conflictuelles ? Connaît-il les procédures de signalement ?

Comment se déroule la collaboration avec les zones de police et la police des chemins de fer ?

Le personnel de la STIB victime d'agressions bénéficie-t-il d'un accompagnement et d'un suivi suffisants ?

Quelle est la proportion d'infractions faisant réellement l'objet de sanctions ?

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- Het is volstrekt onaanvaardbaar dat de mensen die de trams, bussen en metro's in Brussel besturen en beveiligen, dagelijks met verbale of fysieke agressie worden geconfronteerd. In Brussel zijn er gemiddeld 2,6 gevallen per dag. En dat is wellicht een onderschatting, zoals de heer Rittweger de Moor opmerkt, omdat bepaalde gevallen niet worden gemeld. Bovendien zijn dat alleen nog maar de cijfers voor het personeel. Ze omvatten niet het geweld tegen reizigers.

Die incidenten hebben niet alleen een impact op de veiligheid en het welzijn van de medewerkers, maar ondermijnen ook het vertrouwen van de reizigers en het imago van het openbaar vervoer in Brussel. Er zijn al cijfers aangehaald over hoeveel mensen het openbaar vervoer mijden, in het bijzonder 's avonds, omdat ze zich niet veilig voelen. Dat zou niet mogen.

Het vandalisme in en rond metrostations en in trams en bussen, onder meer tijdens oudejaarsnacht, illustreert hoe kwetsbaar die openbare ruimten blijven voor onveiligheid en agressief gedrag. Dat is voor een deel het gevolg van problemen die ruimer in onze samenleving bestaan en onvoldoende worden aangepakt.

In tegenstelling tot de heer Rittweger de Moor denk ik wel dat het controleren op een geldig vervoersbewijs en het verzekeren van de veiligheid hand in hand kunnen en moeten gaan. In veel van die gevallen van agressie hebben we misschien te maken met mensen die van mening zijn dat ze zich zonder geldig vervoersbewijs zomaar overal kunnen verplaatsen en niet tolereren dat ze worden gecontroleerd op de naleving van de regels.

Wordt er regelmatig onderzocht wat de probleemlijnen, de hotspots en de piekmomenten op het vlak van kwetsbaarheid zijn, zodat er extra veiligheidsagenten kunnen worden ingezet waar dat het meest nodig is?

Kunnen camerabeelden snel en efficiënt worden opgevraagd om incidenten sneller te registreren en te onderzoeken?

Krijgt het personeel voldoende opleiding in het herkennen en het de-escaleren van conflictsituaties? Zijn de meldprocedures voldoende bekend?

Verloopt de samenwerking met de lokale politiezones en de spoorwepolitie vlot en structureel? De manier waarop de politiediensten ingrijpen in Brussel roept soms vragen op.

Hoe zit het met de opvolging, ondersteuning en bestraffing nadat de feiten zich hebben voorgedaan? Is er voldoende psychologische begeleiding en nazorg voor personeelsleden van de MIVB die het slachtoffer worden van agressie? Dat heeft immers ook een impact op hun psychologisch welzijn, met mogelijk burn-out of uitval tot gevolg.

1191 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Beaucoup de choses ont déjà été dites et de questions, posées.

La violence que subissent les chauffeurs et les agents de la STIB, et parfois les passagers, est une illustration de la recrudescence de la violence dans notre société.

Ce fait de société est lié à l'éducation et au manque de respect. Un autre fait de société inhérent à Bruxelles est celui des problèmes de santé mentale que l'on peut observer dans les transports en commun : chaque jour, des hommes et des femmes en détresse psychologique sont présents dans les transports publics ou dans les stations.

Je voudrais évidemment exprimer toute mon empathie aux chauffeurs qui sont victimes d'agressions régulières, 2,5 fois par jour en moyenne d'après M. Verstraeten. C'est inacceptable. Il faut instaurer une tolérance zéro par rapport à ces agressions, des amendes plus élevées et une justice plus réactive, cette dernière relevant des compétences fédérales.

Je me rallie aux questions de mes collègues, plus précisément sur l'évolution des chiffres à la suite des mesures de prévention supplémentaires adoptées ces dernières années. Disposez-vous de chiffres qui objectivent une évolution du nombre d'agressions grâce à l'installation de caméras, à la présence d'agents de prévention, ou au fait que les chauffeurs de bus et de trams bruxellois sont protégés par une vitre, contrairement à leurs homologues parisiens ?

1193 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les agressions verbales et physiques envers le personnel des transports publics sont en effet inacceptables. Ces femmes et ces hommes veillent au quotidien à offrir un service à la population et ne devraient pas être confrontés à de tels actes dans l'exercice de leurs fonctions.

Nous avons évoqué précédemment la situation des collaborateurs de parking.brussels, et je pense que n'importe quel ministre est confronté à ce genre d'actes dans son domaine de compétence. Il convient donc d'agir au niveau sociétal, mais aussi au niveau des transports publics.

1195 *(poursuivant en néerlandais)*

Je vous communiquerai les chiffres de 2025 dès qu'ils auront été approuvés.

Entre 2022 et 2024, on constate une légère hausse du nombre d'agressions. Il s'agit pour la plupart d'agressions verbales.

Worden de agressiecijfers opgevolgd? Kunt u cijfers geven over hoeveel overtredingen echt bestraft worden? Een gevoel van straffeloosheid kan immers een grote impact hebben op het welzijn van de MIVB-medewerkers.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).*- *Net als in de rest van de samenleving neemt het geweld tegen personeel, en soms tegen reizigers, van de MIVB toe.*

Dat heeft te maken met opvoeding en met een gebrek aan respect. Daarnaast laat het Brusselse openbaar vervoer dagelijks de geestelijke gezondheidsproblemen van de huidige samenleving zien.

Tegenover die frequente gevallen van agressie moeten we nultolerantie hanteren, hogere boetes toepassen en een sneller gerechtelijk antwoord geven.

Zijn de cijfers dankzij de bijkomende preventiemaatregelen van de laatste jaren gedaald? Ik denk aan de plaatsing van camera's, de aanwezigheid van stewards en het glas dat bus- en tramchauffeurs afschermt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het is inderdaad onaanvaardbaar dat vrouwen en mannen die dagelijks een dienst verlenen aan de bevolking te maken krijgen met dergelijk geweld. Elke minister wordt op zijn beleidsdomein met dit maatschappelijke probleem geconfronteerd. Ook op het gebied van openbaar vervoer moeten we ingrijpen.*

(verder in het Nederlands)

U vroeg verscheidene cijfers over het gebruik van het openbaar vervoer, de verschillen tussen 's ochtends en 's avonds enzovoort. Ik zal u die bezorgen.

Ik kan u de cijfers voor 2024 geven. De gegevens voor 2025 moeten nog worden goedgekeurd, maar die bezorg ik zodra ze beschikbaar zijn.

1197 (poursuivant en français)

Les différents opérateurs de transport public se consultent à ce sujet et organisent depuis quelques années une campagne commune pour appeler au respect de leur personnel. D'une même voix, ils demandent une présence visible des forces de police dans les transports publics et à proximité de ceux-ci. Ils souhaitent des sanctions sévères de la part de la justice pour tout acte de violence, ce phénomène sociétal nécessitant une approche consolidée afin de mettre un terme à ces agressions. J'espère que les ministres fédéraux prendront enfin les mesures promises à cet effet, que Bruxelles et notre réseau de transports publics attendent depuis trop longtemps, telles qu'un renforcement durable de la police ferroviaire responsable des gares et stations, y compris de la STIB.

La STIB met en place de nombreuses mesures pour assurer la sécurité sur son réseau, tant pour ses voyageurs que son personnel :

- augmentation du personnel de sécurité sur le terrain, avec 40 agents de sécurité en plus ;
- réseau de surveillance de 16.000 caméras fixes et embarquées ;
- collaboration renforcée avec les polices locales et fédérale, avec des échanges réguliers sur les problématiques rencontrées sur le terrain et des opérations communes ;
- collaboration avec les associations spécialisées dans la prise en charge des personnes en errance et sous influence ;
- mise en place du service Includo pour accompagner les personnes en errance sur le réseau, en collaboration avec le secteur associatif ;
- formation du personnel pour réagir face à l'agressivité et se protéger ;
- accompagnement en cas d'agression (conseillers sociaux, accès à une aide psychologique externe) ;
- campagnes invitant les victimes et les témoins à réagir ;
- actions de sensibilisation des voyageurs sur le terrain, etc.

1199 (poursuivant en néerlandais)

Als we kijken naar de cijfers voor 2022, 2023 en 2024 zien we een lichte stijging: in 2022 waren er 847 gevallen van agressie, in 2023 waren dat er 924 en in 2024 ging het om 965 feiten. In het overgrote deel daarvan ging het om verbale agressie: in 2024 waren er 848 gevallen van verbale en 117 gevallen van fysieke agressie.

(verder in het Frans)

De verschillende openbare vervoersmaatschappijen overleggen met elkaar en organiseren gezamenlijke campagnes. Ze vragen ook om een zichtbare aanwezigheid van de politie en strenge sancties van justitie om dit geweld een halt toe te roepen. Ik hoop dat de federale ministers eindelijk de beloofde maatregelen zullen nemen, zoals een blijvende versterking van de spoorwepolitie in de stations, ook van de MIVB.

Om de veiligheid van haar reizigers en personeel te waarborgen heeft de MIVB 40 extra veiligheidsagenten in dienst genomen, 16.000 vaste en mobiele camera's geplaatst, nauwer samengewerkt met de lokale en federale politie en met verenigingen die daklozen opvangen, de dienst Includo opgericht, personeel opgeleid om te reageren op agressie, psychologische begeleiding geboden, campagnes gevoerd om slachtoffers en getuigen aan te moedigen te reageren, reizigers bewustgemaakt enzovoort.

(verder in het Nederlands)

Depuis 2014, le nombre d'agents de sécurité sur le réseau de la STIB a augmenté de 80 %.

Er zijn veertig agenten specifiek voor de veiligheid in dienst genomen. Sinds 2014 is het aantal veiligheidsagenten op het MIVB-net toegenomen met 80%.

1201

(poursuivant en français)

(verder in het Frans)

La fonction de « patrouilleur sécurité station » a vu le jour en 2017, à la suite des attentats. Aujourd'hui, quelque 130 agents de sécurité ont pour fonction spécifique de parcourir le réseau du métro au quotidien. Ils renforcent ainsi l'action des autres équipes de sécurité (contrôle, brigade canine, etc.) présentes sur l'ensemble du réseau, métro inclus.

De veiligheidspatrouilles in de stations werden in 2017 in het leven geroepen, na de aanslagen. Vandaag patrouilleren zo'n 130 veiligheidsagenten dagelijks op het metronet ter versterking van de andere veiligheidsteams. Dankzij de komst van 40 extra agenten zijn ze nu verdeeld over drie teams die elkaar aflossen van de opening tot de sluiting van de stations. De MIVB ontwikkelt ook een systeem met mobiele veiligheidspatrouilles.

L'arrivée des 40 agents supplémentaires a permis de faire évoluer l'organisation prévue dans le projet initial. En 2017, les agents travaillaient en deux rotations et uniquement dans neuf stations. À présent, ils sont répartis en trois équipes qui se relaient de l'ouverture à la fermeture des stations. La STIB est, en outre, en train de développer un système de rotation de patrouilles mobiles de sécurisation, qui peuvent également intervenir en temps réel en cas d'incident.

De plaatsing van nieuwe en de vervanging van oude bewakingscamera's zorgt voor een uitgebreid, betrouwbaar en kwaliteitsvol cameranetwerk om gevallen van geweld op te volgen. De MIVB stuurt de beelden door op verzoek van de ordediensten, maar is niet betrokken bij het onderzoek.

L'installation de nouvelles caméras et le remplacement des modèles en fin de vie garantissent une bonne couverture permettant de suivre les actes de violence sur l'ensemble du réseau. À la demande des forces de l'ordre, la STIB leur transmet les images, mais elle n'est pas impliquée dans la suite du processus d'enquête. Il est primordial que le réseau de caméras soit étendu, fonctionnel et performant, afin d'assurer la surveillance des transports publics bruxellois en temps réel et de disposer d'images de qualité pour le suivi des auteurs d'actes malveillants.

Het centrale videosysteem is in gebruik sinds 2015. Door de overstap van analoog naar digitaal konden meer digitale camera's worden aangesloten, met hoge resolutie. Ruim 99% van de camera's in de metro- en premetrostations is beschikbaar. Het cameranetwerk wordt verder gemoderniseerd.

Le système vidéo central actuel et son réseau informatique ont été mis en service en 2015. Le passage de l'analogique au numérique a permis de connecter des caméras numériques haute définition et d'augmenter leur nombre, ainsi que le nombre d'utilisateurs. Le taux de disponibilité des caméras atteint plus de 99 % dans les stations de métro et de prémétro. Il est prévu de continuer de moderniser le réseau de caméras dans les stations de la STIB, afin de remplacer les anciens modèles analogiques par des modèles plus modernes.

De MIVB volgt de veiligheidssituatie op de voet en zet op basis van de verzamelde gegevens meer veiligheidspersoneel in op problematische plaatsen. Tegelijkertijd garandeert ze een zo groot mogelijke dekking van het net.

La STIB et son observatoire de la sécurité suivent de près l'évolution des phénomènes liés à la sécurité sur le réseau de bus, trams et métros. Sur la base des données collectées, le personnel de sécurité est assigné en priorité à certains lieux plus problématiques en matière de sécurité, tout en assurant la couverture la plus large possible du réseau.

1203

Mme Kristela Bytyçi (MR).- Nous sommes tous d'accord ; l'augmentation du nombre d'agressions reste dramatique. C'est déplorable pour les usagers et les agents, mais aussi pour l'image de Bruxelles, capitale de l'Europe.

Mevrouw Kristela Bytyçi (MR) *(in het Frans).*- *De stijging van het aantal gevallen van agressie blijft dramatisch voor de reizigers, het personeel en het imago van Brussel.*

À plusieurs reprises, le groupe MR a plaidé pour un renforcement du recours à la vidéosurveillance dans les stations, a fortiori sur

De MR-fractie pleit al lang voor meer camerabewaking. Daarnaast moeten de slachtoffers terdege worden opgevangen.

les lignes les plus touchées. Il faut toutefois également prévoir l'accompagnement et une prise en charge adéquate des victimes.

J'insiste sur un élément qui me tient particulièrement à cœur, à savoir la sécurité des femmes. On le sait, elles ne se sentent pas toujours en sécurité dans les espaces publics, à raison d'ailleurs. Garantir la sécurité dans nos transports publics doit rester une priorité politique, quel que soit le niveau de pouvoir concerné, qu'il soit fédéral ou régional. Il faudrait peut-être prévoir une meilleure collaboration pour l'avenir.

Voilà mes quelques pistes de réflexion.

1205 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Madame la Ministre, je ne peux vous rejoindre que sur un seul point : le manque d'effectifs au sein de la police fédérale du métro depuis vingt ans, de sorte que vous n'y êtes pour rien.

Les agents de conduite et les voyageurs sont livrés à eux-mêmes sur le réseau de surface ainsi que dans de nombreuses stations de métro. Lorsque les 40 nouveaux patrouilleurs sont réquisitionnés pour des opérations de contrôle ou pour dresser un maximum de procès-verbaux, ils ne sécurisent pas les stations de métro pour protéger le personnel et les voyageurs ! Or, tel était leur objectif lorsqu'ils ont été engagés.

Monsieur le Président, je vous rappelle qu'il y a plus d'un an, mon groupe a déposé une proposition de résolution pour renforcer la prévention et la sécurité sur le réseau de la STIB. Cette proposition contient des mesures concrètes destinées à protéger et à rassurer le personnel et les voyageurs. Il faut inscrire ce texte à l'ordre du jour et le voter rapidement.

1205 **M. le président.**- Vous aurez bientôt l'occasion de défendre ce texte, qui sera inscrit à l'ordre du jour de la prochaine réunion de commission.

1209 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** *(en néerlandais)*. - *Malgré toutes les mesures prises, les chiffres continuent d'augmenter. Les cas d'agressions verbales ou physiques sont-ils réellement sanctionnés ? Des mesures dissuasives suffisantes sont-elles prises ?*

Un sentiment d'impunité règne parmi de nombreux usagers, mais aussi auprès du personnel et des auteurs de ces faits. Ces derniers savent qu'ils s'en tireront à bon compte. J'aimerais obtenir des chiffres à ce sujet.

De veiligheid van vrouwen in het openbaar vervoer moet een beleidsprioriteit blijven, over de grenzen van de bestuursniveaus heen. Misschien moeten het gewest en de federale overheid beter samenwerken.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) *(in het Frans)*. - *Het enige waar ik u in kan volgen, is dat u niets kunt doen aan het personeelstekort bij de federale metropolitie sinds twintig jaar.*

Als de veertig nieuwe veiligheidsagenten worden ingezet voor controles van vervoerbewijzen of om zoveel mogelijk boetes uit te schrijven, zorgen ze niet voor de veiligheid van personeel en reizigers! Die worden aan hun lot overgelaten.

Meer dan een jaar geleden heeft de PTB-fractie een voorstel van resolutie ingediend om de preventie en veiligheid op het MIVB-net te versterken.

De voorzitter.- Die tekst komt op de agenda van de volgende commissievergadering.

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- Er wordt van alles ondernomen, er wordt personeel ingezet, er worden camera's geplaatst enzovoort, maar toch blijven de cijfers enorm stijgen. Het problematische element bevindt zich volgens mij helemaal op het einde, en ik geloof dat u niet hebt geantwoord op die vraag. In welke mate worden gevallen van verbale of fysieke agressie daadwerkelijk bestraft? In welke mate worden aan dergelijke voorvallen gevolgen verbonden die een voldoende ontradend effect hebben?

Er kan weliswaar een algemene toename van de agressie in de samenleving zijn, maar om ervoor te zorgen dat mensen het niet meer doen of niet meer proberen, moeten er gevolgen zijn. Daar wringt hem de schoen. Bij veel gebruikers van het openbaar vervoer, bij het personeel en ook bij de daders heerst immers een gevoel van straffeloosheid. We zien een bepaalde attitude waarbij mensen doen wat ze willen, want ze komen er toch mee weg. Graag zou ik daarover cijfers krijgen.

1211 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Les chiffres sont précis, mais pas rassurants !

Je suis d'accord avec celles et ceux qui disent qu'il faut plus de répression. Il faudrait alors que le gouvernement fédéral investisse dans sa police des infrastructures, ce qu'il ne fait pas.

Il faut une tolérance zéro. Celle-ci ne résoudra toutefois pas le problème dans son entièreté, notamment par rapport aux personnes en errance ou souffrant de problèmes de santé mentale. Pour ce public, je crois que la dissuasion ne sera pas suffisante.

Quoi qu'il en soit, s'il faut une répression et une tolérance zéro par rapport aux agressions du personnel des transports en commun, un agent doit les réprimer. Il convient donc d'investir dans la police fédérale des transports.

- *L'incident est clos.*

1215 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

1215 **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,**

1215 **concernant la domination des applications de stationnement et la disparition des horodateurs.**

1217 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Une analyse récente publiée dans la presse met en lumière une évolution majeure du stationnement en Région bruxelloise. En effet, le groupe suédois Arrive contrôle désormais près de 80 % du marché belge des paiements de stationnement, après le rachat de 4411. À Bruxelles, 60 % des paiements passent déjà par des applications, une hausse accélérée par la généralisation des scan-cars. Dans le même temps, la moitié des horodateurs seraient déficitaires, avec un coût annuel de 2.600 euros, poussant certaines communes à les supprimer.

Cette concentration du marché, combinée à la disparition progressive des horodateurs, renforce la dépendance des usagers et des autorités locales à des acteurs privés étrangers. Le groupe Arrive indique en outre vouloir intégrer l'achat de titres de transport dans ses applications, ce qui étend encore son influence sur la mobilité.

Comment la Région évalue-t-elle l'impact du quasi-monopole d'Arrive sur la gestion du stationnement bruxellois ? La multiplication des scan-cars a-t-elle été analysée au regard de son effet sur l'augmentation forcée du recours aux applications privées ? De quelle stratégie disposez-vous pour garantir le maintien d'un paiement accessible sans devoir passer par une application, alors que les horodateurs disparaissent ?

Comment la Région va-t-elle encadrer la collecte et l'utilisation des données de mobilité par ces acteurs privés ?

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- De cijfers zijn niet geruststellend!

Er moet inderdaad repressiever opgetreden worden. Er is nultolerantie nodig tegenover geweld tegen personeel. Daarvoor is veiligheidspersoneel nodig, maar de federale regering investeert niet genoeg in de betrokken politiedienst.

Daarnaast hebben mensen met mentale problemen die op het openbaar vervoer rondhangen, een andere aanpak nodig.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

betreffende de overheersing van parkeerapplicaties en het verdwijnen van parkeermeters.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- De Zweedse groep Arrive controleert na de overname van de 4411-app bijna 80% van de Belgische markt van parkeerbetalingen. In Brussel gebeurt al 60% van de betalingen via app, een stijging die versterkt wordt door het gebruik van scancars. Intussen is de helft van de parkeermeters defect en zet hun hoge kostprijs gemeenten ertoe aan ze af te schaffen. Zo worden gebruikers en plaatselijke besturen wel erg afhankelijk van buitenlandse privéactoren, zeker als Arrive ook nog eens vervoerbewijzen gaat verkopen.

Hoe evalueert het gewest de impact van het bijna-monopolie van Arrive op de Brusselse parkeermarkt? Is de toegenomen inzet van scancars in dat licht geëvalueerd? Hoe garandeert u dat mensen kunnen blijven parkeren zonder app?

Hoe zal het gewest het verzamelen en gebruiken van mobiliteitsgegevens door privéactoren reguleren?

Hoe zorgt u ervoor dat het mobiliteitsbeleid, met inbegrip van de aankoop van vervoerbewijzen, onder publieke controle blijft?

Quelles garanties donnez-vous pour que la gouvernance de la mobilité, y compris l'achat de titres de transport, reste sous contrôle public ?

1219 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Selon les retours de l'Agence du stationnement, parking.brussels ne s'est pas spécifiquement penchée sur la question d'un supposé « quasi-monopole » d'un opérateur d'application de stationnement. De son point de vue, six applications permettent toujours aux usagers de payer le stationnement de leur véhicule, à savoir Easypark, 4411, Seety, Yellowbrick, Indigo Neo et Autlo, et leur stratégie commerciale relève de leur seule liberté.

Le contrôle du stationnement, qu'il soit effectué par des stewards à pied ou par des véhicules scanneurs, est effectivement devenu plus efficace qu'avant. Il n'y a cependant pas à nos yeux de lien entre cet état de fait et l'évolution du marché des applications de paiement. La mission de parking.brussels est de contrôler le stationnement dans les communes qui font appel à ses services, et elle met tout en œuvre pour accomplir cette mission le plus efficacement possible.

Il n'est nullement question aujourd'hui de supprimer la possibilité de payer le stationnement à un horodateur. Elle est maintenue partout, et notamment dans les trois communes du nord de Bruxelles, Koekelberg, Ganshoren et Berchem-Sainte-Agathe, qui étaient totalement en zone bleue et qui passeront en zone verte sur la totalité de leur territoire au 1er février 2026.

En collaboration avec ces communes, parking.brussels a établi un plan d'installation de nouveaux horodateurs, ce qui confirme le maintien des horodateurs partout comme moyen de paiement. En revanche, il est exact que parking.brussels ne peut ignorer l'évolution du paiement par application, et que de nouveaux panneaux signalétiques informatifs à leur sujet sont désormais également implantés progressivement en Région bruxelloise.

La Région n'a pas de compétence spécifique concernant la collecte et l'utilisation des données, qui relèvent du règlement général sur la protection des données, mais il s'agit bien entendu d'un problème important.

1221 **M. Ibrahim Dönmez (PS).-** Vos réponses sont plutôt rassurantes. Je me réjouis que les automobilistes puissent continuer à payer leur stationnement par horodateur, même si la situation est quelque peu problématique dans certaines communes.

Comme vous le dites, il existe aujourd'hui six applications, dont une qui représente une grosse part de marché. La société à l'origine de l'application Easypark a d'ailleurs exprimé dans la presse son intention de se lancer dans la vente de titres de transport, et je vous adresserai probablement une question écrite à ce sujet.

- L'incident est clos.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Parking.brussels heeft zich niet specifiek gebogen over de kwestie van een verondersteld 'bijna-monopolie' van een operator van parkeerapps. Het wijst erop dat gebruikers nog steeds zes verschillende apps kunnen gebruiken.*

De parkeercontroles, door stewards of met scancars, verlopen inderdaad efficiënter dan vroeger, maar dat heeft niets te maken met het toenemende gebruik van parkeerapps.

De parkeermeters worden overal behouden. Kijk maar naar de gemeenten Koekelberg, Ganshoren en Sint-Agatha-Berchem, die op 1 februari van een blauwe naar een groene zone zullen overstappen. Parking.brussels heeft met hen een plan opgesteld voor de plaatsing van nieuwe parkeermeters. Wat wel klopt, is dat er daarnaast nieuwe informatieborden komen over de betaling via parkeerapps.

Het verzamelen en gebruiken van mobiliteitsgegevens valt onder de GDPR-regelgeving; het gewest heeft daar geen specifieke bevoegdheid over.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Uw antwoorden zijn vrij geruststellend, met name wat de mogelijkheid betreft om via parkeermeters te blijven betalen.*

Er zijn inderdaad zes parkeerapps, maar één daarvan domineert de markt. Het bedrijf achter Easypark wil trouwens ook vervoerbewijzen gaan verkopen; daar zal ik wellicht een schriftelijke vraag over indienen.

- Het incident is gesloten.

1225 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

1225 **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,**

1225 **concernant la problématique des véhicules-ventouses et l'occupation abusive de l'espace public.**

1227 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Dans plusieurs quartiers bruxellois, les citoyens nous alertent sur la présence croissante de véhicules dits ventouses, autrement dit des voitures qui restent stationnées pendant de longues périodes sans bouger ou sans autorisation, souvent au détriment des riverains. Il s'agit notamment de véhicules immatriculés à l'étranger.

Le phénomène des véhicules-ventouses touche généralement les zones dans lesquelles le stationnement est gratuit et où le contrôle reste très limité, ce qui encourage certains automobilistes à profiter de l'absence de rotation.

Cette occupation prolongée immobilise des places de stationnement, crée un sentiment d'injustice pour les habitants et réduit la disponibilité de se garer en voirie dans des secteurs déjà sous pression. Les communes tentent d'y remédier, mais les outils actuels semblent limités, et l'absence de définition claire et harmonisée de ce qu'est réellement un véhicule-ventouse en voirie complique davantage l'action publique.

Comment la Région définit-elle officiellement le véhicule-ventouse ? Une harmonisation régionale est-elle prévue afin d'uniformiser les pratiques communales ?

Disposez-vous de données ou d'analyses cartographiées permettant de recenser les zones les plus touchées par l'occupation prolongée de véhicules-ventouses ?

Quels instruments les communes mobilisent-elles aujourd'hui pour lutter efficacement contre les véhicules-ventouses ? Ces dispositifs sont-ils suffisants ?

Une coopération accrue entre les communes, les autorités de contrôle régionales et la police est-elle prévue pour améliorer la lutte contre ce phénomène et libérer de la capacité de stationnement pour les habitants autrement que par la pose d'un sabot ?

1229 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les véhicules-ventouses sont un réel problème dans la Région.

Je tiens néanmoins à souligner qu'il s'agit d'une expression médiatique et politique qui n'a pas de définition officielle. Aucune loi fédérale ne définit strictement ce qu'est une « voiture-ventouse » ni ne fixe une durée maximale générale applicable partout. Cependant, cette expression est comprise par

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

betreffende het probleem van langdurig geparkeerde voertuigen en het oneigenlijke gebruik van de openbare ruimte.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- We krijgen steeds meer meldingen van wagens die langdurig op dezelfde plaats geparkeerd blijven. Vaak gaat het om wagens met een buitenlandse nummerplaat. Die langdurig geparkeerde wagens nemen schaarse parkeerplaatsen in beslag ten koste van buurtbewoners. De gemeenten proberen het probleem aan te pakken, maar de huidige middelen lijken ontoereikend.

Volgens welke officiële definitie bepaalt het gewest wat een langdurig geparkeerd voertuig is? Is het gewest van plan om de gemeentelijke praktijken te uniformiseren?

Beschikt u over gegevens waarmee de meest getroffen zones in kaart kunnen worden gebracht?

Welke instrumenten zetten de gemeenten vandaag in om langdurig geparkeerde voertuigen te bestrijden?

Komt er nauwere samenwerking tussen de gemeenten, de gewestelijke controle-instanties en de politie om dat fenomeen beter te bestrijden dan door het plaatsen van een wielklem?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er is geen wet die bepaalt wat een langdurig geparkeerde auto is of een maximale parkeerduur die overal van toepassing is. Toch begrijpt iedereen dat het een auto is die voor onbepaald lange tijd op dezelfde plek blijft staan. Er kan sprake zijn van een overtreding van het verkeersreglement, wat de verantwoordelijkheid is van de politiezone, of van het*

tous : elle désigne des véhicules stationnés pour une longue durée indéterminée. Ils contreviennent soit aux règles du Code de la route - et relèvent alors des polices zonales -, soit aux règlements communaux de stationnement. Dans ce dernier cas, il appartient aux communes, ou à parking.brussels si ces dernières lui ont délégué la compétence, d'appliquer les redevances forfaitaires prévues en la matière.

Il n'existe donc pas de règlement propre aux véhicules-ventouses et la Région ne dispose pas de données spécifiques à cet égard. Toutefois, plusieurs cas ont déjà été soulevés, comme sur le parking de dissuasion de Delta, où des étudiants restaient garés pendant un mois, empêchant toute rotation. Il arrive aussi que des riverains se plaignent de la présence de voitures-ventouses dans certains quartiers.

La meilleure manière de lutter contre ce phénomène est de limiter les durées de stationnement : par exemple, 4h30 en zone grise ou 2 heures en zone rouge. C'est également la raison d'être du stationnement payant de manière générale. Celui-ci sert de levier politique qui, par son effet dissuasif, permet de limiter le stationnement en voirie à la durée strictement nécessaire, tout en instaurant des dérogations pour les habitants du quartier concerné.

Par ailleurs, si un véhicule est signalé en infraction ou s'il est abandonné à l'état d'épave, la police peut procéder à son enlèvement.

Toutefois, aucun lien spécifique n'est établi entre ce phénomène et les véhicules immatriculés à l'étranger, la problématique concernant tant les plaques belges que les plaques étrangères.

1231 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- C'est plutôt inquiétant. Ce phénomène existe depuis des années. Il existe clairement une pression sur le stationnement dans certaines parties de notre Région.

La généralisation du stationnement payant peut dès lors offrir une solution, tout comme les parkings de dissuasion. Les voitures-ventouses créent des problèmes et génèrent un sentiment d'injustice chez les citoyens dans certaines zones de Bruxelles, surtout dans les quartiers où les places de stationnement manquent, notamment en raison de la densité de leur population.

Nous continuerons à suivre cette question et nous envisagerons de faire une proposition pour améliorer la situation.

- *L'incident est clos.*

1233 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

1233 **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,**

gemeentelijke parkeerreglement, wat de verantwoordelijkheid is van de gemeente of parking.brussels.

De beste vorm van bestrijding is de parkeerduur beperken, tot bijvoorbeeld 4.30 uur in grijze zones of 2 uur in rode zones. Daarom is algemeen betaald parkeren ook zo nuttig. Als er sprake is van een overtreding of een wrak, kan de politie de auto laten wegslepen.

Er zijn echter geen aanwijzingen dat het voornamelijk om auto's met een buitenlands kenteken gaat.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).*- *Het is iets wat al jaren bestaat en de parkeerdruk in bepaalde delen van het gewest duidelijk verhoogt.*

Algemeen betaald parkeren kan een oplossing zijn, net zoals ontradingsparkings. Langdurig geparkeerde auto's zorgen voor problemen en een onrechtvaardigheidsgevoel.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

concernant l'utilisation de scan-cars en zone bleue.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Depuis peu, plusieurs communes bruxelloises utilisent des scan-cars pour contrôler les zones bleues.

Or, ces zones reposent sur un stationnement gratuit, limité dans le temps, via un simple disque, et ne relèvent pas d'un droit numérique, comme le prévoit pourtant l'ordonnance pour permettre l'usage d'un véhicule scanneur.

Des analyses juridiques récentes rappellent également que la loi de 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance encadre strictement l'usage de ces dispositifs, et que leur emploi en zone bleue pourrait ne pas entrer dans le champ légal prévu.

Certaines communes bruxelloises, comme Ixelles ou Schaerbeek, ont même été citées pour un déploiement non conforme lors de l'introduction de ces systèmes, constituant une négligence grave portant atteinte à l'intérêt public et une atteinte à l'intégrité d'après Ombuds Bruxelles.

À cela s'ajoutent des problèmes techniques documentés : erreurs de lecture, incapacité à détecter certains véhicules, difficultés pour les cartes pour personne à mobilité réduite, ce qui entraîne de nombreuses redevances contestées et, malgré tout, poursuivies en procédure de recouvrement.

Les citoyens risquent donc de recevoir des redevances établies via un outil dont la base juridique est contestée, ce qui pose un réel problème de sécurité juridique et de confiance. Dans ce contexte, je souhaite vous poser les questions suivantes.

Pouvez-vous confirmer si, à l'heure actuelle, l'usage d'une scan-car en zone bleue dispose d'une base juridique solide ? Avez-vous demandé une analyse juridique ou un avis institutionnel afin de sécuriser cette pratique pour les communes et les usagers ? Vos services ont-ils contrôlé la conformité des communes qui appliquent ce type de contrôle en zone bleue ? Comment évaluez-vous le risque juridique pour les citoyens si un juge venait à considérer que ce contrôle n'est pas conforme au cadre légal ? Préparez-vous une clarification ou une adaptation du cadre légal afin d'éviter toute insécurité juridique à l'avenir ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En vertu de l'article 27 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation, le stationnement en zone bleue est autorisé pour la durée du temps de stationnement maximum de deux heures uniquement en cas d'utilisation d'un disque de stationnement. Il ressort de cette disposition que l'apposition conforme du disque bleu autorise un stationnement limité à deux heures sur le même emplacement. Il est important de noter que la simple actualisation du disque bleu au-delà de deux heures n'est pas suffisante ; le véhicule doit impérativement être déplacé.

betreffende het gebruik van scancars in blauwe zones.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Verscheidene gemeenten controleren sinds kort in blauwe zones met behulp van scancars. In die zones geldt echter parkeren met een parkeerschijf, terwijl het gebruik alleen toegelaten is wanneer er sprake is van een digitale registratie. Het gebruik van bewakingscamera's in een blauwe zone valt bovendien mogelijk buiten het wettelijke toepassingsgebied. Enkele gemeenten zijn dan ook gedagvaard voor een niet-conforme invoering van dergelijke systemen.*

Daarnaast leiden technische problemen, bijvoorbeeld met kaarten voor personen met een handicap, tot betwistingen en invorderingsprocedures. Burgers riskeren boetes voor vaststellingen waarvan de juridische basis onzeker is.

Berust het gebruik van scancars in blauwe zones op een betrouwbare juridische basis? Vroeg u daarover een juridische analyse of een institutioneel advies? Liet u nagaan of de gemeenten die dergelijke controles uitvoeren dat correct doen? Welk risico lopen burgers als een rechter oordeelt dat de controle niet wettelijk is? Werkt u aan een verduidelijking of aanpassing aan de wet om toekomstige rechtsonzekerheid te voorkomen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Parkeren in blauwe zones is toegestaan voor maximaal twee uur op voorwaarde dat er een parkeerschijf wordt gebruikt. Dat betekent dat een voertuig niet langer dan twee uur op dezelfde plaats mag blijven staan. De parkeerschijf na twee uur bijstellen is niet toegelaten. De scan-car gebruikt een geolocalisatiesysteem om na te gaan of een voertuig niet te lang op dezelfde plaats staat.*

De wet betreffende het gebruik van bewakingscamera's wordt regelmatig ingeroepen om boetes op basis van gegevens van mobiele camera's in blauwe zones te betwisten, met als argument dat alleen betalend parkeren op die manier kan worden gecontroleerd. Uit onderzoek van parking.brussels blijkt echter

Le véhicule de contrôle effectue des vérifications en utilisant un système de géolocalisation afin de s'assurer que le véhicule n'est pas stationné au même emplacement. Le prescrit de l'article 7/1 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance est régulièrement utilisé pour contester la validité des redevances établies au moyen de caméras mobiles (fixées sur des véhicules scanneurs) en zone bleue, au motif que seul le stationnement payant pourrait être contrôlé par de telles caméras.

Il ressort des travaux préparatoires ayant présidé à l'adoption de la loi réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance que la finalité poursuivie par le législateur est le contrôle du respect des règlements communaux en matière de stationnement. En vertu de l'article 14, § 2 de l'ordonnance, en cas de méconnaissance de la durée de stationnement, le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule concerné est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire, dont le gouvernement fixe le montant dans une fourchette située entre 20 et 60 euros.

Selon l'analyse de parking.brussels, il ressort d'une lecture combinée de ces dispositions que la redevance émise sur la base des photos prises par les véhicules scanneurs en zone bleue est valide. Celle-ci nous permet d'ailleurs, parmi un certain nombre de dispositifs, de lutter contre les voitures-ventouses que nous venons d'évoquer.

Une zone bleue a pour objectif de stimuler la rotation des véhicules. À Bruxelles, de nombreuses communes ont opté pour des zones bleues dans des quartiers résidentiels, alors qu'une zone verte y serait parfois plus adéquate. Elle permet en effet de rester stationné plus longtemps et d'ouvrir la voie à une autre utilisation.

Les trois communes du nord-ouest de la Région dont vous parlez dans votre question, qui ont basculé de la zone bleue à la zone verte, ont, à mon sens, fait un choix judicieux, étant donné leur démographie et le réel besoin de stationnement dans leurs quartiers. Ceci dit, je rappelle qu'il existe également des cartes visiteurs en zones bleues.

1239 **M. Ibrahim Dönmez (PS).** - Vous confirmez donc que les scan-cars sont autorisées à circuler en zone bleue et qu'une amende peut être infligée au propriétaire d'un véhicule-ventouse.

(M. Ibrahim Dönmez, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

- L'incident est clos.

1245 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1245 **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,**

dat boetes die worden uitgeschreven op basis van foto's die scancars in blauwe zones maken, geldig zijn.

Het doel van een blauwe zone is ervoor zorgen dat voertuigen niet te lang geparkeerd blijven staan. Heel wat gemeenten kozen ervoor om blauwe zones in te voeren in woonwijken, terwijl een groene zone daar soms beter zou zijn, aangezien voertuigen daar langer mogen blijven staan.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).* - Scancars zijn dus toegelaten in blauwe zones en wie zijn auto te lang laat staan, kan een boete krijgen.

(De heer Ibrahim Dönmez, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

1245 **concernant la fermeture des restaurants et cafétérias de la STIB.**

1247 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Depuis plusieurs semaines, la STIB doit réaliser des économies substantielles dans un contexte déjà très tendu pour les finances régionales et pour le climat social au sein de l'entreprise.

Parmi les mesures envisagées figure la décision de ne pas renouveler l'offre actuelle de restauration à l'issue du contrat du service de restauration collective, qui arrive à échéance le 31 janvier 2026, avec à la clé la fermeture annoncée de plusieurs restaurants d'entreprise et cafétérias fréquentés par le personnel.

Selon une lettre interne récente signée par la direction générale, l'offre de restauration représente aujourd'hui plus de 2,5 millions d'euros par an pour la STIB, et la proposition la moins chère reçue dans le cadre d'un éventuel renouvellement dépasserait de 40 % le coût du contrat actuel, tout en nécessitant des investissements importants pour remettre les cuisines aux normes.

La direction explique vouloir « repenser le modèle » en mobilisant l'enveloppe d'œuvres sociales d'un peu plus d'un million d'euros par an et en étudiant trois pistes : une augmentation du montant des chèques repas, un service de livraison de repas, ou une combinaison des deux.

Dans le même temps, la presse a relayé la grogne grandissante du personnel et des organisations syndicales : grève du réseau, pétition qui aurait recueilli plusieurs milliers de signatures, inquiétudes quant à la fermeture de plusieurs sites et à la dégradation des conditions de travail, alors même que la STIB reconnaît que ces services touchent au quotidien de nombreux collègues.

Des travailleurs mettent aussi en avant le fait que la STIB a investi ces dernières années dans les infrastructures de ces restaurants et cafétérias, en procédant à des travaux de séparation du chaud et du froid, à la mise aux normes de certains espaces et à l'installation de nouveaux équipements, et qu'un basculement rapide vers un modèle de livraison risquerait d'impliquer de nouveau des coûts supplémentaires en matériel et en logistique.

Dans ce contexte et au regard du rôle central de la STIB comme employeur public bruxellois, soucieux d'attirer et de fidéliser du personnel dans des métiers pénibles et en tension, j'aimerais vous poser les questions suivantes :

Pouvez-vous nous faire un état des lieux quant aux réductions des dépenses internes à la STIB ?

En tant que ministre de tutelle, comment évaluez-vous la décision de ne pas renouveler l'offre de restauration à la STIB et les fermetures annoncées des restaurants et cafétérias, au

betreffende de sluiting van de restaurants en cafetaria's van de MIVB.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Een van de besparingsmaatregelen die de MIVB overweegt is het huidige restaurantaanbod stop te zetten na afloop van het contract op 31 januari 2026. Daardoor zouden meerdere bedrijfsrestaurants de deuren sluiten.

Volgens een recente brief kost het huidige aanbod de MIVB jaarlijks meer dan 2,5 miljoen euro en de goedkoopste optie voor de vernieuwing van het contract zou meer dan 40% duurder zijn en gepaard gaan met aanzienlijke investeringen om de keukens op te waarderen.

De directie zegt drie opties te onderzoeken: een verhoging van het bedrag van de maaltijdcheques, maaltijdleveringen of een combinatie van beide.

De media maken intussen melding van groeiend ongenoegen bij personeel en vakbonden over de sluiting van meerdere vestingen en slechtere arbeidsomstandigheden. Ze stellen ook aan de kaak dat de MIVB de voorbije jaren in restaurants en cafetaria's heeft geïnvesteerd en dat een snelle overschakeling naar maaltijdleveringen opnieuw veel geld dreigt te kosten.

Kunt u een overzicht geven van welke interne kosten de MIVB teruggedringt? Wat denkt u over de beslissing om het restaurantaanbod af te bouwen? Heeft de MIVB u geïnformeerd over de besparingen en de investeringen in restaurantinfrastructuur van de voorbije jaren? Kunt u ons de cijfers bezorgen?

regard des objectifs d'attractivité de l'employeur public, que le gouvernement bruxellois affirme par ailleurs poursuivre ?

Avez-vous été formellement informée par la STIB des économies en montants et en investissements attendues grâce à cette mesure, ainsi que des investissements déjà consentis ces dernières années dans les infrastructures de restauration : travaux de mise aux normes, nouveaux équipements, séparation du chaud et du froid, etc. ?

Pouvez-vous transmettre au Parlement un état chiffré de ces différents éléments ?

1249 Comment vous assurez-vous que les solutions alternatives évoquées par la direction - augmentation du montant des chèques repas, service de livraison de repas, combinaison de solutions - garantissent effectivement une offre de restauration accessible, de qualité et équitable pour l'ensemble des sites et des catégories de personnel, y compris ceux qui travaillent en horaires décalés ou dans des lieux moins bien desservis ?

Enfin, au vu des tensions sociales actuelles rapportées par la presse et par la STIB elle-même, quelles initiatives allez-vous prendre pour favoriser une véritable concertation tripartite - gouvernement, STIB et représentation du personnel - sur ce dossier, afin de retrouver un équilibre entre soutenabilité financière, satisfaction des travailleurs et continuité du service aux usagers ?

1251 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Madame la Ministre, les économies imposées à la STIB depuis 2024 ont déjà eu de lourdes répercussions sur l'offre de transport aux voyageurs et aux personnes à mobilité réduite. Ces économies ont également des effets sur le personnel, qui subit un moratoire sur le recrutement : les départs n'étant plus remplacés, la STIB manque de centaines d'agents à l'aube de cette année 2026.

De même, on déplore un sous-effectif dans les ateliers de maintenance, et ce, alors que des rames de métro prennent feu et que les agents de conduite sont confrontés à des planchettes horaires de plus en plus lourdes. Aujourd'hui, ce sont carrément les acquis du personnel qui sont menacés. Les organisations syndicales s'opposent bien évidemment à la fermeture des lieux de restauration, qui fait l'objet d'une pétition ayant déjà recueilli plus de 4.500 signatures. La direction n'a même pas respecté le modèle de concertation sociale attendu : les décisions ont été prises avant toute discussion réelle avec les représentants du personnel. C'est honteux !

En réponse aux mesures d'austérité que vous imposez à la STIB, il existait des solutions alternatives autres que la suppression des acquis du personnel. Voilà des années que les syndicats dénoncent les montants dépensés en frais de consultance - plus de 200 millions d'euros sur l'ensemble de la législature ! De même, cela fait des années que les syndicats demandent de réduire la sous-traitance qui, elle aussi, coûte très cher et entraîne la suppression de postes de réorientation.

Hoe verzekert u dat alle personeelsleden een gezonde maaltijd kunnen krijgen, ook degenen die met wisselende uren en op afgelegen plekken werken?

Wat doet u om een echt driepartijenoverleg tussen de regering, de MIVB en de vakbonden tot stand te brengen?

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- De bezuinigingen die sinds 2024 aan de MIVB worden opgelegd, hebben niet alleen ernstige gevolgen voor het vervoersaanbod, maar ook voor het personeel. Door de rekruteringsstop kampt de MIVB met een personeelstekort, onder meer in de onderhoudswerkplaatsen. Momenteel worden zelfs de verworven rechten van het personeel bedreigd, aangezien de MIVB de bedrijfsrestaurants wil sluiten.

Om de bezuinigingsdoelstellingen te halen, had de MIVB andere maatregelen kunnen nemen dan de verworvenheden van het personeel afschaffen. Zo hekelen de vakbonden al jaren de hoge consultancykosten. Ook het uitbesteden van taken is duur en vermindert het aantal omscholingsplaatsen.

De vakbonden vragen voorts al lang om een einde te maken aan het plan tegen absenteïsme, dat tot honderden discriminerende ontslagen op basis van de gezondheidstoestand heeft geleid en de MIVB miljoenen euro's aan ontslagvergoedingen, controledokters en advocatenkosten heeft gekost.

De MIVB zou ook kunnen bezuinigen op de vergoedingen van de directeurs, die ongeveer 10.000 euro netto verdienen, terwijl de werknemers moeite hebben om rond te komen. De MIVB geeft er evenwel de voorkeur aan om te bezuinigen op personeelsvoorzieningen, wat van een grote minachting voor die essentiële werknemers getuigt.

Par ailleurs, voilà également des années que les syndicats demandent qu'il soit mis fin au plan absentéisme, qui a engendré des centaines de licenciements discriminatoires sur la base de l'état de santé et qui a coûté à la STIB des millions d'euros en indemnités de licenciement, en médecins-contrôle ou encore en frais d'avocats.

Depuis des années, les syndicats dénoncent la tension salariale inacceptable à la STIB. Il existe un réel gouffre entre les salaires des travailleurs - qui ont du mal à boucler les fins de mois - et les rémunérations des directeurs, qui avoisinent les 10.000 euros nets. Sans oublier que ces directeurs bénéficient de véhicules de fonction particulièrement onéreux. Encore des centaines de milliers d'euros gaspillés !

Je rappelle que le salaire de l'administrateur général de la STIB est passé de 170.000 à 260.000 euros.

1253 La STIB préfère réaliser des économies sur un acquis du personnel comme les cafétérias et les restaurants d'entreprise. Quel mépris, quel manque de reconnaissance pour ces travailleurs essentiels, qui font tourner la Région dès 4h du matin jusqu'au-delà de minuit !

Avez-vous demandé à la STIB de répondre favorablement aux demandes légitimes des syndicats ?

En attendant de relancer un nouvel appel d'offres pour un autre fournisseur, des mesures compensatoires sont-elles envisagées, comme la suppression des services coupés ou l'augmentation du montant des chèques repas, pour compenser la perte de pouvoir d'achat, déjà mise à mal par les mesures de l'Arizona ?

1255 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Vendredi dernier, je vous ai interrogée sur la fermeture des restaurants d'entreprise de la STIB lors d'une question d'actualité.

Je voudrais souligner que cette fermeture a été vécue par le personnel comme une dégradation des conditions de travail, touchant directement au bien-être des travailleurs. Or, la STIB occupe des milliers de travailleurs, qui sont soumis à des horaires exigeants et qui effectuent un travail pénible pour servir la population. Prise en décembre dernier, cette décision a suscité une importante mobilisation et une pétition a été signée par plus de 4.000 agents, soit quasiment l'ensemble du personnel de la STIB. Cela montre l'ampleur du malaise actuel.

Certes, la situation budgétaire de la Région bruxelloise est difficile et la politique consiste aussi à faire des choix. Cependant, en tant que socialiste, je suis surtout inquiet du manque de concertation sociale et de la méthode employée par la direction. Cette décision semble avoir été imposée de manière unilatérale, sans concertation, ce qui n'est pas dans les habitudes de la STIB. Des engagements avaient pourtant été pris pour ouvrir le dialogue et trouver une solution avant le 1er février.

Quelles sont donc les pistes finalement envisagées ? J'ai cru comprendre que ces restaurants seraient quand même fermés

Hebt u de MIVB gevraagd om positief te reageren op de vakbondseisen?

Worden er compenserende maatregelen overwogen, zoals het schrappen van onderbroken diensten of het verhogen van het bedrag van de maaltijdcheques?

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *De medewerkers van de MIVB hebben veeleisende en zware werktijden. Ze ervaren de sluiting van de bedrijfsrestaurants dan ook als een verslechtering van hun arbeidsomstandigheden en zijn een petitie gestart, die al door meer dan 4.000 personen is ondertekend.*

In een moeilijke begrotingssituatie moeten keuzes worden gemaakt, maar wat mij als socialist vooral zorgen baart, is het gebrek aan sociaal overleg. De directie lijkt de beslissing eenzijdig te hebben genomen, terwijl ze had beloofd om de dialoog aan te gaan en tegen 1 februari een oplossing te vinden.

Welke opties worden uiteindelijk overwogen? Naar verluidt zou de waarde van de maaltijdcheques met één euro worden verhoogd, maar zal dat de sluiting van de restaurants compenseren?

et que la valeur des chèques repas serait augmentée d'un euro. Pensez-vous que cela comblera la suppression de ces services ?

1257 Ce n'est pas une menace, mais je rappelle que sans solution pérenne ni concertation réelle, il risque d'y avoir de nouvelles perturbations sur le réseau bruxellois.

Un restaurant d'entreprise, ce n'est pas un privilège ; c'est un outil de santé au travail pour des agents dont les horaires sont lourds et contraignants. Ce n'est pas un luxe ! Supprimer le restaurant d'entreprise, c'est malheureusement dégrader concrètement et durablement des conditions de travail. C'est aussi envoyer un très mauvais signal de reconnaissance au personnel. Quand on affaiblit la cohésion interne et le bien-être des travailleurs, on fragilise inévitablement la qualité du service public.

Enfin, Madame la Ministre, il ne s'agit ni d'un détail logistique ni d'une économie à faire, mais d'un choix social et politique. Restaurer la concertation et garantir des conditions de travail dignes, c'est aussi garantir la qualité et la stabilité du service public bruxellois.

1259 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB est une entreprise publique autonome qui jouit d'une autonomie de gestion. L'organisation du travail et la gestion quotidienne de l'entreprise font partie de ses prérogatives. Votre question relève de la gestion autonome de l'entreprise et de la compétence de ses organes de direction, notamment la direction générale, le comité de gestion et le conseil d'administration. Il n'en reste pas moins que le dialogue social est un instrument crucial qu'il convient de soutenir et de préserver. Le gouvernement n'intervient pas dans les choix de gestion de la STIB, mais est représenté au sein de ses organes.

Cela dit, la situation budgétaire de l'entreprise, qui relève bien du gouvernement et du Parlement, pèse fortement sur son fonctionnement, et ce, à différents égards. Sur le plan des économies, la STIB est soumise, comme toutes les instances financées par la Région, au régime des douzièmes provisoires. Elle doit donc fonctionner en 2025 avec un budget équivalent à celui de 2024, malgré l'augmentation significative des coûts de l'énergie et des matières premières, ainsi que l'indexation des salaires. Cette contrainte est d'autant plus marquée que les coûts de personnel représentent plus de 75 % du budget total de la STIB en 2025.

En juillet, le gouvernement a en outre demandé à la STIB un effort supplémentaire de 15 millions d'euros sur ses frais de fonctionnement et de 50 millions d'euros sur ses investissements d'ici fin 2025. Cette demande s'inscrit dans le contexte budgétaire tendu que nous connaissons au niveau régional.

Ces éléments datent de 2025, mais s'ajoutent bien évidemment aux efforts déjà demandés par le passé à la STIB dans le cadre de son contrat de service public, pour faire en sorte que des économies et des gains d'efficacité puissent être réalisés. Ces initiatives sont déployées dans le cadre du programme Drive de gestion d'entreprise sobre, efficace et efficiente. La STIB

Een bedrijfsrestaurant is geen voorrecht. Het draagt bij aan de interne cohesie en het welzijn van de werknemers.

Het gaat hier niet om een logistiek detail of een bezuinigingsmaatregel, maar om een sociale en politieke keuze. Als het overleg niet wordt hersteld en er geen waardige arbeidsomstandigheden worden gegarandeerd, dreigt bovendien de kwaliteit en stabiliteit van de Brusselse openbare dienstverlening in het gedrang te komen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De MIVB is een autonome overheidsonderneming. De regering mengt zich niet in de managementkeuzes van de MIVB, maar is wel vertegenwoordigd in haar organen.*

De begrotingssituatie van de MIVB, die wel onder de bevoegdheid van de regering valt, heeft natuurlijk een grote invloed op haar werking. De MIVB moet momenteel, net als alle door het gewest gefinancierde instellingen, werken met voorlopige twaalfden. Zij moet dus in 2025 functioneren met een budget dat gelijk is aan dat van 2024, ondanks de aanzienlijke stijging van de energie- en grondstofkosten en de indexering van de lonen.

In juli heeft de regering de MIVB bovendien gevraagd om tegen eind 2025 een extra inspanning te leveren van 15 miljoen euro op haar werkingskosten en 50 miljoen euro op haar investeringen. Die elementen komen bovenop de inspanningen die in het verleden al van de MIVB werden gevraagd in het kader van haar contract voor openbare dienstverlening en worden ontplooid in het kader van het programma Drive voor sober, doeltreffend en efficiënt bedrijfsbeheer. Er zijn drie versies van dat programma gepland. De eerste twee zijn al uitgevoerd en derde is in uitvoering.

Het doet me geen plezier om de MIVB te vragen om te bezuinigen, maar ik heb geen keuze, aangezien iedereen inspanningen moet leveren.

doit s'engager à poursuivre une amélioration de sa productivité et à maîtriser ses coûts, afin de réaliser des économies de fonctionnement.

Trois versions de ce programme sont prévues. Les deux premières ont été réalisées et la STIB est en train de mettre en place la troisième version. L'amélioration de la productivité comporte différents volets, relatifs notamment à l'efficacité opérationnelle, en tenant compte des avancées déjà engrangées ces dernières années.

Cela ne me réjouit pas de demander à la STIB de réaliser des économies, mais je n'ai pas le choix, puisque tout le monde doit faire des efforts. Il était néanmoins important de rappeler les contextes dans lesquels doivent travailler le gouvernement et la STIB.

¹²⁶¹ Sur le plan des investissements, les commandes déjà engagées se poursuivent, mais les nouveaux investissements doivent attendre, tandis qu'en matière de frais de fonctionnement, 9,5 millions d'économies ont déjà été réalisées. Parmi les mesures d'urgence prises par l'entreprise figure le contrôle strict de toutes les dépenses de fonctionnement non essentielles : promotion des produits et services, sous-traitance, remplacements, formations non obligatoires, etc.

Malgré ces économies, l'année 2025 aura été une année difficile pour la STIB, qui clôturera une nouvelle fois l'exercice avec un budget en déséquilibre, les subsides régionaux ne couvrant pas la totalité des besoins de l'entreprise hors recettes propres. La situation budgétaire régionale continue d'exercer une pression sur le budget de la STIB. Dans ce contexte, l'entreprise poursuit ses efforts pour réduire ses dépenses partout où elle peut le faire, tout en veillant à assurer la continuité, la sécurité et la qualité du service public.

Pour la qualité des transports publics, ainsi que pour l'ensemble des services publics financés par la Région, je me permets d'insister sur la nécessité de former rapidement un gouvernement capable de faire face aux défis qui nous occupent, y compris en matière de transports publics. Nous allons de plus en plus souvent être confrontés à des enjeux auxquels nous ne pourrions répondre, ce qui ne fera que nuire à l'image de la STIB, à son fonctionnement et aux conditions de travail de son personnel. L'enjeu numéro un est donc de sortir de cette impasse politique qui nous affecte fortement.

¹²⁶³ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je reste sur ma faim et je suis abasourdie, car il m'est très difficile de voir clair dans votre réponse.

Je m'attendais à des compléments d'information, d'autant plus qu'une réunion de concertation s'est tenue le 22 janvier dernier. Je n'en ai pas obtenu, et vous n'avez pas répondu non plus à ma question sur des solutions alternatives.

Reeds geplaatste bestellingen worden uitgevoerd, maar nieuwe investeringen moeten wachten. De MIVB heeft ook al 9,5 miljoen euro bespaard op niet-essentiële werkingskosten, zoals de promotie van producten en diensten, uitbestedingen, vervangingen en niet-verplichte opleidingen. Ondanks die besparingen sloot de MIVB 2025 af met een begroting die niet in evenwicht was.

De gewestelijke begrotingssituatie blijft de begroting van de MIVB onder druk zetten. Het is belangrijk dat er snel een nieuwe regering komt om te vermijden dat de dienstverlening in het gevaar komt.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Uw antwoord stelt mij teleur. Ik had meer informatie verwacht, aangezien er op 22 januari een overlegvergadering heeft plaatsgevonden.

In de cafetaria's en restaurants werken veel mensen. Zij lopen het risico hun baan te verliezen als de sluiting doorgaat.

Ik begrijp dat de MIVB besparingen moet doorvoeren, maar zijn er geen andere oplossingen mogelijk?

Je me permets d'insister et de rappeler que ces cafétérias et ces restaurants emploient de nombreuses personnes. Elles risquent de perdre leur emploi si le scénario de fermeture se confirme.

La STIB doit réaliser des économies substantielles, comme toute administration publique bruxelloise, mais n'y a-t-il pas moyen de trouver une solution, un juste milieu ?

Je reviendrai prochainement sur le sujet.

¹²⁶⁵ **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Madame la Ministre, c'est bien avec vos 15 millions d'euros d'économies sur les frais de fonctionnement que la STIB justifie la fermeture des lieux de restauration.

La STIB a gaspillé 239 millions d'euros en frais de consultance en cinq ans. Quelle est la proportion de cette somme engloutie dans le seul fiasco du métro 3 ? Et celle qui est allée dans les poches des juristes à la suite de licenciements abusifs et discriminatoires sur la base de l'état de santé ?

La STIB préfère supprimer deux lignes de bus et s'attaquer aux acquis sociaux des travailleurs plutôt que de réduire ses frais de consultance. Et vous êtes d'accord sur ce point ? De leur côté, les syndicats et les travailleurs de la STIB n'acceptent pas ce gaspillage d'argent public. L'austérité que vous leur imposez est inacceptable ! C'est sur les frais de consultance délirants qu'il faut faire des économies, pas sur le personnel ou la qualité du service aux voyageurs !

La direction reconnaît avoir commis des erreurs et ne pas avoir respecté les règles de concertation. Elle négocie aujourd'hui avec les syndicats, mais les paroles devront être suivies d'actes. Il y a déjà eu des actions, et des préavis de grève ont été déposés. Vous portez une lourde responsabilité dans ce dossier, Madame la Ministre. Faites le nécessaire !

¹²⁶⁷ **M. Jamal Ikazban (PS).**- Premièrement, si la STIB dispose d'une autonomie opérationnelle, elle reste sous la tutelle du gouvernement bruxellois. C'est pour cette raison que nous vous interpellons ! Sinon, nous interpellions le patron de la STIB.

Deuxièmement, dans ce dossier, les règles de la concertation sociale ont été violées. C'est un précédent inquiétant et dangereux.

Enfin, troisièmement, dès lors que la STIB est une entreprise publique, nous pouvons et nous devons contrôler ce qu'elle fait. Je rappelle que la grande richesse de cette société de transports, c'est son personnel. Si nous voulons motiver, valoriser et encourager ce personnel, nous devons nous en donner les moyens et préserver les outils de cohésion sociale internes visant le bien-être des travailleurs, dont ce restaurant d'entreprise fait partie !

- L'incident est clos.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *De MIVB rechtvaardigt de sluiting van de bedrijfsrestaurants met het feit dat ze van de regering 15 miljoen euro op de werkingskosten moet besparen.*

De MIVB heeft in vijf jaar tijd 239 miljoen euro verspild aan consultancykosten. Ze geeft er echter de voorkeur aan om twee buslijnen te schrappen en de sociale verworvenheden van de werknemers af te pakken. Ze zou op de hoge consultancykosten moeten bezuinigen, niet op het personeel of de kwaliteit van de dienstverlening!

De directie erkent dat ze fouten heeft gemaakt en onderhandelt nu met de vakbonden. Ook u draagt evenwel een zware verantwoordelijkheid, mevrouw de minister. Doe wat nodig is!

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Hoewel de MIVB operationeel autonoom is, blijft het een overheidsbedrijf onder toezicht van de Brusselse regering.*

Het personeel is de grote rijkdom van de MIVB. Als we die medewerkers willen motiveren, moeten we de interne instrumenten voor cohesie en welzijn behouden, waaronder het bedrijfsrestaurant.

Bovendien zijn de regels van het sociaal overleg geschonden. Dat is een verontrustend en gevaarlijk precedent.

- *Het incident is gesloten.*

1271 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

1271 **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,**

1271 **concernant les volets automatiques dans le métro bruxellois.**

1273 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je vous avais déjà interrogée sur les accidents liés aux volets de fermeture des stations à la suite des événements survenus en 2023. Je souhaite revenir sur ce dossier, car nous avons appris récemment dans la presse que de nouveaux incidents, dont deux mortels depuis 2023, impliquaient des volets automatiques dans les stations de métro bruxelloises.

La STIB a depuis lors annoncé qu'elle allait accélérer le remplacement de ces équipements et installer un système de détection automatique permettant d'interrompre immédiatement l'ouverture ou la fermeture du volet en cas d'anomalie. Tel était d'ailleurs l'objet de ma proposition il y a deux ans, et j'avais cité l'exemple des vitres de voiture qui ne se ferment pas lorsqu'un bras ou une main dépasse de la portière. Cette décision de la STIB souligne l'importance de garantir la sécurité de tous les usagers, mais aussi des personnes en situation d'errance.

Pouvez-vous confirmer ou infirmer que l'objectif est de remplacer l'ensemble des volets automatiques, et non uniquement les modèles les plus anciens considérés comme moins sécurisés ?

Pouvez-vous préciser l'état d'avancement du programme de remplacement des volets automatiques ? Quel est le calendrier précis prévu à cet égard ? Quel est le budget alloué à ces travaux de remplacement ?

Au regard des incidents impliquant des personnes en errance, comment évaluez-vous l'efficacité des équipes Includo mises en place en 2024, et quelles mesures complémentaires prévoyez-vous pour prévenir de nouveaux drames ?

Enfin, malgré les accidents mortels survenus, la STIB ne prévoit pas de modifier les procédures d'ouverture et de fermeture des stations. Confirmez-vous qu'aucune révision de ces procédures n'est envisagée à ce stade ? Pourquoi ?

1275 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les incidents survenus dans certaines stations de métro et impliquant des personnes qui se sont retrouvées coincées dans les volets d'ouverture et de fermeture des stations ne sont pas la conséquence de problèmes techniques, ni de dysfonctionnements des volets. Il s'agissait, à chaque fois, de personnes sous influence, qui ont tenté de forcer les volets pour entrer dans les stations durant la nuit. Au cours de ces tentatives d'intrusion, elles se sont retrouvées coincées et, lors de l'ouverture automatique des volets en début de service, elles ont été tirées vers le haut lorsque le volet se levait.

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 automatische rolluiken in de Brusselse metro.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- Twee jaar geleden interpelleerde ik u al over incidenten met automatische rolluiken in metrostations. Volgens een recent artikel in de pers volgden er sindsdien nog, waarvan twee met dodelijke afloop.

De MIVB kondigde daarop aan dat ze de vervanging van die rolluiken zou versnellen en een detectiesysteem zou installeren dat het openen of sluiten van de rolluiken onmiddellijk onderbreekt in geval van een storing.

Is het de bedoeling is om alle automatische rolluiken te vervangen, niet alleen de oudere modellen die als minder veilig worden beschouwd? Wat is het tijdschema en het budget voor de vervanging?

Hoe beoordeelt u de doeltreffendheid van Includo dat in 2024 is opgericht om daklozen te helpen? Welke aanvullende maatregelen neemt u om nieuwe drama's te voorkomen?

Waarom worden de procedures voor het openen en sluiten van metrostations niet herzien?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- Die incidenten zijn niet het gevolg van technische problemen of storingen, maar van inbraakpogingen waarbij de slachtoffers gekneld raakten en omhoog werden getrokken toen de rolluiken aan het begin van de dienst automatisch omhoog gingen.

Het MIVB-netwerk is uitgerust met 253 rolluiken. Overeenkomstig het actieplan worden de rolluiken vervangen door beter beveiligde rolluiken en wordt een deel ervan beveiligd

Actuellement, le réseau de la STIB est équipé de 253 volets. Le plan d'intervention y relatif repose sur deux axes principaux : le remplacement des volets par des dispositifs sécurisés et renforcés, ainsi que la sécurisation d'une partie du parc existant par l'installation d'un système de détection en amont et en aval des volets.

Concernant le premier axe, seize volets sécurisés ont déjà été placés, tandis que 24 volets supplémentaires seront installés dans les années à venir. Le budget alloué à cette opération s'élève à trois millions d'euros. L'ordre de remplacement est déterminé sur la base du niveau de risques des différentes zones et de l'ancienneté des équipements. Par la suite, un déploiement complémentaire sera envisagé en fonction des budgets annuels octroyés à partir de 2032.

En matière de sécurisation, 88 volets sont en phase de mise à jour. Le solde (environ 130 volets) sera mis à niveau d'ici 2029. Le budget alloué à cette opération dépasse le million d'euros. Il s'agit d'une mesure à court terme qui vise à éviter les accidents impliquant des personnes, mais qui n'empêche pas les tentatives d'intrusion.

Par ailleurs, les collaborateurs du service Includo vont quotidiennement à la rencontre des personnes en situation d'errance ou de dépendance sur le réseau, afin de créer du lien, de les orienter vers des associations spécialisées, etc. Lors de ces rencontres, les agents ont également pour mission de sensibiliser les personnes présentes en station aux dangers, aux risques et aux nuisances liés aux comportements inadéquats, y compris au fait de forcer les volets pour entrer ou sortir des stations. Cette problématique est aussi régulièrement abordée avec les partenaires associatifs actifs dans les stations de métro.

Enfin, il n'est actuellement pas prévu de modifier les procédures en place pour l'ouverture et la fermeture des volets. Il est essentiel de souligner qu'il ne s'agit pas d'un problème technique, mais bien de tentatives d'intrusion. Le dispatching de la STIB effectue des rondes virtuelles toutes les nuits. Lorsqu'une situation potentiellement dangereuse est détectée, une patrouille est envoyée sur place.

1277 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Si j'ai bien compris, il faut faire une distinction entre les volets anciens et vétustes qu'il convient de sécuriser et ceux qui sont dotés d'un système de détection ?

1279 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est prévu de remplacer et de sécuriser le parc de volets existant. Les mesures s'articulent donc autour de deux axes : sécuriser et remplacer.

1279 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Le remplacement de 253 volets sera une opération longue et coûteuse. J'insiste pour qu'il soit effectué en priorité dans les stations dans lesquelles des accidents graves et des accidents mortels se sont produits.

door de installatie van een detectiesysteem voor en achter de rolluiken.

Er zijn al 16 beveiligde rolluiken geplaatst. Daar komen in de volgende jaren nog 24 bij. Het budget daarvoor bedraagt 3 miljoen euro. De vervanging gebeurt naargelang het risiconiveau en de ouderdom van de rolluiken. Vervolgens zal een uitrol worden overwogen op basis van de jaarlijkse budgetten die vanaf 2032 worden toegekend.

Om veiligheidsredenen worden momenteel 88 rolluiken vernieuwd. Voor de overige 130 rolluiken gebeurt dat tegen 2029. Het budget daarvoor bedraagt meer dan 1 miljoen euro. Deze kortetermijnmaatregel is bedoeld om ongevallen te voorkomen, maar verhindert de inbraakpogingen niet.

Medewerkers van Includo wijzen mensen die op het MIVB-netwerk rondzwerven op de gevaren van het forceren van de rolluiken. De problematiek wordt ook regelmatig besproken met andere verenigingen die actief zijn in de metrostations.

De MIVB is niet van plan om de procedures voor het openen en sluiten van de rolluiken te wijzigen, want het gaat hier niet om een technisch probleem. De verkeerscentrale van de MIVB voert elke nacht virtuele rondes uit en stuurt een patrouille wanneer een potentieel gevaarlijke situatie wordt opgemerkt.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- Naast de rolluiken met een detectiesysteem zijn er oude rolluiken die beveiligd moeten worden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- De rolluiken worden vervangen en beveiligd.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- De vervanging van 253 rolluiken zal veel tijd en geld vergen. Dat moet dan ook met voorrang gebeuren in metrostations waar ernstige en dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden. Ik ben verheugd dat de installatie van een detectiesysteem gepland is.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om een bezoek aan Includo voor te stellen. Het is belangrijk om dit initiatief van de

Ces volets ont ceci de problématique qu'il est impossible de les bloquer une fois qu'ils sont actionnés, que ce soit vers le haut ou vers le bas.

La mise en place d'un système de détection est un élément impératif pour éviter des accidents mortels. Je me réjouis donc d'entendre que l'installation d'un tel système est prévue.

Je profite de l'occasion pour remercier les collaborateurs du service Includo, qui réalisent un travail remarquable auprès des personnes en errance, qui sont malheureusement nombreuses et ont besoin d'assistance. Je me permettrai de suggérer à la ministre, au président et aux membres de la commission de planifier une visite sur le terrain, pour encourager et soutenir les membres de ce service, et aussi pour découvrir ce qu'ils font réellement. Il importe de souligner cette initiative de la STIB, à l'heure où la société de transport essuie de nombreuses critiques.

1279 **M. le président.-** Votre excellente proposition de visite sera prise en considération.

- *L'incident est clos.*

1287 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

1287 **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,**

1287 **concernant le futur tram 62 Bruxelles-Nord - aéroport de Bruxelles-National.**

1287 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1287 **concernant la future ligne de tram interrégionale vers l'aéroport de Bruxelles-National.**

1291 **M. Jamal Ikazban (PS).-** Pour commencer, je me permettrai une anecdote. Quand j'étais petit, j'ai connu la ligne de tram qui s'arrêtait à Vilvorde, que nous empruntions pour ensuite marcher jusqu'au domaine de Hofstade. Cette ligne n'existe plus et c'est bien dommage.

L'agence flamande « Werken aan de Ring » a annoncé que les travaux de la future ligne de tram reliant la gare du Nord à l'aéroport de Bruxelles-National débiteront en février 2026, alors qu'ils auraient dû commencer fin 2025. Ce projet, qui prolongera la ligne 62 jusqu'à l'aéroport en passant par l'avenue Léopold III, doit permettre une connexion rapide entre Bruxelles et l'aéroport, avec un temps de trajet estimé à 30 minutes.

Cette ligne future est également destinée à réduire le trafic automobile dans des communes fortement affectées par le transit - notamment Evere, Haren, Diegem et Schaerbeek - tout en desservant plusieurs quartiers densément peuplés.

MIVB beter te leren kennen en te steunen, nu de openbare vervoersmaatschappij veel kritiek krijgt.

De voorzitter.- Ik zal uw uitstekend voorstel in overweging nemen.

- *Het incident is gesloten.*

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 toekomstige tramlijn 62 Brussel-Noord - luchthaven Brussel Nationaal.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

betreffende de toekomstige intergewestelijke tramlijn naar de luchthaven Brussel Nationaal.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- Het Vlaamse agentschap Werken aan de Ring heeft aangekondigd dat de werken aan de toekomstige tramlijn tussen het Noordstation en de luchthaven in februari 2026 zullen beginnen. Het gaat om een verlenging van lijn 62 via de Leopold III-laan.

De reistijd tussen het station en de luchthaven zal dertig minuten bedragen. De lijn zal enkele dichtbevolkte wijken bedienen en ook omliggende gemeenten als Evere of Schaerbeek ontlasten. De werken voor de nieuwe haltes zullen wel enige hinder veroorzaken.

Zullen de werken inderdaad in februari 2026 beginnen? Oorspronkelijk moest dat eind 2025 al gebeuren. Vanwaar de vertraging? Wat is het volledige tijdschema en wat is het budget?

Selon un article de presse daté du 1er décembre dernier, le tracé inclut six nouveaux arrêts entre Haren - à hauteur du site de l'OTAN - et l'aéroport. Les travaux, réalisés en plusieurs phases, devraient provoquer de fortes perturbations sur des axes majeurs.

Madame la Ministre, pouvez-vous confirmer le nouveau calendrier annoncé, qui fixe le début des travaux à février 2026 ? Quelles sont les raisons du retard depuis l'annonce du lancement des travaux initialement prévu pour fin 2025 ?

Les communes mentionnées dans l'article - Evere, Haren et Schaerbeek - ont-elles été consultées préalablement ? Qu'en est-il de la consultation des habitants, des riverains et des commerçants des quartiers directement touchés ?

Quel est le calendrier complet du chantier, incluant ses phases et la date de fin des travaux ? Quel budget total est alloué à ce projet ?

La SNCB propose déjà une liaison directe vers l'aéroport de Bruxelles-National. En quoi cette future ligne de tram est-elle complémentaire aux services ferroviaires existants ?

Enfin, au vu des perturbations annoncées sur des axes structurants comme l'avenue Léopold III, quelles mesures sont prévues pour atténuer les répercussions du chantier sur la circulation, les transports publics, la mobilité douce et l'activité des riverains ?

1293 Concernant le trajet existant de la SNCB, la possibilité de rejoindre les sous-sols de l'aéroport en onze minutes en train depuis la gare du Nord ne fait pas l'objet d'assez de publicité. Cette solution est encore très méconnue des Bruxellois.

Pour la populariser, il faudra toutefois aussi régler le problème de la double tarification pour les Bruxellois et trouver un accord à ce sujet avec votre homologue.

1295 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Le prolongement du tram 62 vers l'aéroport de Bruxelles-National est l'un des projets structurants de la mobilité bruxelloise et interrégionale. Conçu pour relier la gare du Nord aux zones d'activité de Diegem et à l'aéroport, il vise à offrir une solution alternative aux Bruxellois, à améliorer la desserte des pôles d'emploi et à renforcer la connectivité métropolitaine.

Malgré son importance stratégique, le projet a connu un parcours long et complexe. Depuis 2021, la STIB rappelle la sous-exploitation de la ligne 62 et la nécessité de son prolongement pour augmenter sa fréquence et en faire un axe structurant.

En 2023, le permis bruxellois a été délivré et les 350 mètres de voies ont été financés et construits dès 2024, permettant à la ligne 62 d'avoir un nouveau terminus temporaire. Cette avancée montre la volonté de la Région d'accélérer et de donner un signal clair en faveur du chantier.

Welke maatregelen neemt u om de hinder door de werken te beperken? Zijn de betrokken gemeenten, de omwonenden en de handelaars vooraf geraadpleegd?

Wat is de toegevoegde waarde van de tramlijn in vergelijking met de bestaande treinverbinding naar de luchthaven? Die is misschien te weinig bekend en zou nog interessanter worden als de tarieven geïntegreerd zouden worden.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De verlenging van tramlijn 62 naar de luchthaven is van wezenlijk belang voor de Brusselse en interregionale mobiliteit. De MIVB dringt er al sinds 2021 op aan om de lijn te verlengen, zodat ze beter benut wordt.*

In 2023 gaf het Brussels Gewest een vergunning. De sporen op Brussels grondgebied (350 m) werden gelegd en de lijn kreeg een nieuwe tijdelijke eindhalte.

Het grootste deel van de nieuwe lijn (4 km) zal echter door Vlaanderen lopen. Die werkzaamheden worden steeds weer uitgesteld, als gevolg van complexe procedures, onvoorziene technische moeilijkheden en een gebrek aan coördinatie. Recent schreef de pers dat de werken in februari 2026 zouden starten. In dat geval kan de tram in 2030 operationeel zijn.

Kunt u een stand van zaken geven? Is er een transparant stappenplan waarmee we de voortgang van de werken kunnen

Du côté flamand, l'infrastructure est plus conséquente : près de 4 km, un pont au-dessus du ring et plusieurs ouvrages nécessitant une coordination fine avec d'autres projets. Bien que le projet final ait été annoncé pour 2020, la partie flamande n'a cessé d'être repoussée en raison, notamment, de procédures complexes, d'une coordination déficiente, de contraintes techniques mal anticipées et de lenteurs administratives.

Nous avons récemment appris par la presse que le début des travaux en Flandre était annoncé pour février 2026. Si cela se concrétise, le tram vers l'aéroport pourrait être mis en service aux alentours de 2030.

L'enjeu est désormais d'assurer une coordination efficace entre les deux Régions et de maintenir une communication transparente avec tous les acteurs de la communauté aéroportuaire à propos du calendrier et de l'avancement du chantier. Les habitants, les travailleurs et les entreprises attendent depuis longtemps cette nouvelle connexion, qui améliorera la mobilité au nord de Bruxelles.

Pouvez-vous détailler l'état actuel du dossier du tram vers l'aéroport, ainsi que les avancées enregistrées depuis les derniers engagements publics ?

Quels jalons intermédiaires seront publiés afin d'assurer un suivi transparent du chantier ?

Quels sont les principaux risques qu'il faut encore maîtriser ? Quelles mesures sont prises pour les anticiper ?

1297 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je voudrais d'abord préciser qu'il existait autrefois une ligne de tram à cet endroit. J'ai une amie qui travaille à la maison de repos de Willebroek, où certains résidents âgés se souviennent qu'à l'époque, un tram circulait là où passe aujourd'hui l'A12. Au fil du temps, plusieurs lignes de tram ont été supprimées, car on estimait que ce moyen de transport appartenait au passé. Selon moi, il s'agit plutôt d'un moyen de transport du futur.

Pour information, la partie bruxelloise du projet de tram vers l'aéroport - à savoir la pose de quelques centaines de mètres de voies entre l'avenue du Bourget et la limite régionale - a été terminée il y a un an. Les articles parus dans la presse, qui sont à l'origine de vos questions, portent sur la partie du chantier située sur le territoire de la Région flamande.

D'après les informations qui nous ont été transmises par le porteur du projet De Werkvennootschap, je peux vous confirmer que le nouveau calendrier prévoit le début des travaux en février 2026. Si je suis assez prudente concernant la communication de dates de chantier sur le territoire bruxellois, je le suis encore davantage quand il s'agit du territoire d'une autre Région.

Outre les travaux préparatoires, il s'agira de la première vraie étape du chantier flamand, qui comprend la construction d'un pont pour trams et vélos au-dessus du ring de Bruxelles. Les travaux commenceront au niveau de la Da Vincilaan (à ne pas

volgen? Welke potentiële valliiken zijn er en hoe wordt daarop geanticipeerd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het Brusselse deel van de tramlijn naar de luchthaven is al een jaar klaar. Het begin van de werken aan Vlaamse kant is momenteel inderdaad gepland voor februari 2026. Ze omvatten de bouw van een brug over de Ring en zullen lopen van de Da Vincilaan tot aan de Culliganlaan in Machelen.*

De vertraging van enkele maanden is niet structureel, maar is het gevolg van vertragingen bij de vergunningen en van een gebrek aan coördinatie.

Ik heb geen uitgebreid overzicht van wie de Vlaamse overheid allemaal geraadpleegd heeft. De Werkvennootschap heeft in beide gewesten een vergunning aangevraagd en in dat kader werden alvast het Brussel Gewest en de betrokken gemeente (Brussel-Stad) geraadpleegd. Voor het Brusselse deel van het project was er een openbaar onderzoek, waarbij de omwonenden hun zegje konden doen.

confondre avec le lieu-dit bruxellois Da Vinci, situé à hauteur de l'avenue Jules Bordet à Evere), puis continueront vers la Culliganlaan à Machelen, restant donc plutôt loin de la frontière régionale.

Le retard de quelques mois sur le lancement des travaux flamands semble lié à une question d'organisation du chantier ou de délais d'autorisation, et non à un retard structurel.

Je ne dispose pas d'une liste exhaustive des parties ayant été consultées par les autorités flamandes pour leur section du projet. Cette concertation relève de la responsabilité de De Werkvennootschap, qui a introduit une demande de permis pour ce projet dans les deux Régions. Dans ce cadre, la Région bruxelloise et la commune concernée (la Ville de Bruxelles) ont été consultées.

¹²⁹⁹ En ce qui concerne la partie bruxelloise, les riverains ont pu avoir connaissance du projet dans le cadre de l'enquête publique. La seule entreprise concernée par la partie bruxelloise du projet est Toyota. Dans ce secteur, aucun autre riverain n'est affecté par les travaux, lesquels sont déjà en bonne partie réalisés.

D'ici à 2028, les impacts du chantier sur les communes et la Région bruxelloises sont assez limités et ne perturbent pas trop la mobilité bruxelloise, en particulier au niveau du boulevard Léopold III. La commission de coordination des chantiers y sera attentive. La fin des travaux et la mise en service du tram sont prévues pour 2031.

Bruxelles Mobilité entretient des liens étroits avec De Werkvennootschap sur différents dossiers en cours. Par ailleurs, cette dernière invite et informe toutes les parties prenantes de l'avancement de tous les chantiers sur le ring et ses abords à la réunion de la plate-forme Minder hinder, chaque troisième mardi du mois. En outre, elle met régulièrement à jour le site web du chantier.

L'investissement de la STIB pour la partie bruxelloise du projet s'élève à 2,6 millions d'euros. Pour connaître le budget total du projet - parties bruxelloise et surtout flamande -, je vous invite à vous adresser à la Région flamande.

S'agissant de la connexion avec l'aéroport en train, j'invite chacun et chacune d'entre nous, à son niveau, à faire plus de publicité. Le but de la future ligne de tram n'est pas de créer une liaison directe entre l'aéroport et la gare du Nord, parce que la SNCB le fait déjà et à une vitesse qu'il est impossible de concurrencer en tram. Il s'agit plutôt d'offrir un éventail de liaisons entre l'aéroport, les entreprises de Diegem, le site de l'OTAN, le site Da Vinci et tous les quartiers d'Evere, de Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode situés sur le trajet du tram.

Les habitants et les navetteurs qui vivent et travaillent dans la zone de Schaerbeek, Evere, Haren, Machelen, Diegem et Zaventem se voient souvent contraints de prendre la voiture, y compris pour des déplacements relativement courts. Il s'agit de deux dessertes différentes ; les parcours ne sont pas du tout les

Voor de Brusselse gemeenten en het Brussels Gewest zal de overlast vrij beperkt blijven. Het einde van de werken en de opening van de lijn zijn gepland voor 2031.

De Werkvennootschap houdt regelmatig contact met Brussel Mobiliteit, informeert alle betrokkenen regelmatig over de werken aan de Ring en zorgt er ook voor dat de website up-to-date is.

Het budget van de MIVB voor het Brusselse deel van de werken bedraagt 2,6 miljoen euro. Voor het totale budget moet u het Vlaams Gewest aanspreken.

Ik kan iedereen alleen maar aansporen om de treinverbinding met de luchthaven te promoten. De nieuwe tramlijn is niet bedoeld als rechtstreekse verbinding tussen de luchthaven en het Noordstation. Ze zal de luchthaven verbinden met de bedrijvenzone in Diegem, de NAVO-site, de Da Vinci-site en de verschillende wijken op het traject. Er is dus geen sprake van concurrentie met de treinverbinding.

We hebben interregionale akkoorden gesloten over drie tramlijnen: de trambus op de Ring, de tramlijn naast de A12 en de tram naar de luchthaven. Het gaat telkens om gezamenlijke projecten: voor de tram naar de luchthaven neemt de MIVB de exploitatiekosten op zich, terwijl elk gewest verantwoordelijk blijft voor de infrastructuur op eigen grondgebied.

Vlaanderen stelt nu het akkoord over de tram langs de A12 in vraag. Brussel zal opnieuw met Vlaanderen moeten onderhandelen over de verdeling van de kosten, maar daar is een volwaardige regering voor nodig.

mêmes, et il n'est absolument pas question de concurrence ou de doublon entre le futur tram et le train.

Un accord interrégional est intervenu sur trois lignes de tram : le tram-bus du ring, la ligne de tram à côté de l'A12 et le tram de Zaventem. Il importe de considérer ces projets dans leur totalité : pour le tram de Zaventem, par exemple, chaque Région sera responsable de l'infrastructure sur son territoire, mais le coût d'exploitation incombera à la STIB.

La Flandre a remis en question l'accord interrégional pour la ligne de tram le long de l'A12. Il est très difficile de renégocier un accord en affaires courantes, mais la Région bruxelloise ne peut s'engager à assumer l'ensemble du financement, y compris sur la partie de la ligne qui se trouve en territoire flamand. Un nouveau débat avec la Flandre sur la répartition des coûts s'impose donc, ce qui nécessite un gouvernement de plein exercice.

1301 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Bruxelles doit se faire respecter, et il est hors de question de laisser la Région se faire enclaver. Ainsi, voir les bourgmestres N-VA se réjouir de « chasser ces Bruxellois qu'on ne saurait voir » est totalement inacceptable. Madame la Ministre, j'ose espérer que même si nous n'avons pas encore de gouvernement, nous pourrions, ensemble, majorité et opposition, porter une proposition de résolution afin de nous inscrire en faux face à cette volonté de dénigrer Bruxelles.

L'objectif de 2031 est quelque peu éloigné, de sorte qu'il nous faut espérer que les travaux n'accuseront pas de retard. Je me réjouis d'entendre qu'il n'y aura pas trop de nuisances pour les habitants d'Evere, de Schaerbeek et de Neder-over-Heembeek, mais rappelons que ce tram sera utile à l'ensemble des Bruxellois, et pas uniquement aux habitants que je viens de citer.

Madame la Ministre, j'ai évoqué le train. Personnellement, je crois qu'il ne faut pas mettre en concurrence les modes de transport et de déplacement, ce que nous avons trop souvent tendance à faire ici à Bruxelles. Tous les modes de transport sont complémentaires. Certains usagers préfèrent le train, d'autres le tram. Peut-être faudra-t-il prévoir de la place pour les bagages dans les futurs trams ?

Cette future ligne de tram sera bénéfique pour les habitants, pour la desserte, ainsi que pour le désenclavement de Bruxelles. En effet, contrairement à d'autres partis, nous voulons créer des ponts et des liens avec les autres Régions du pays. Mais surtout, cette ligne va permettre de décongestionner la circulation automobile à Bruxelles. À l'avenir, en plus d'aller à l'aéroport en train ou en taxi, on pourra également y aller en tram. À cet égard, je précise que le taxi est le premier véhicule partagé à Bruxelles !

1303 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- En résumé, la multimodalité est le maître-mot.

Il importe surtout de faciliter la mobilité dans, autour et vers l'aéroport et les communes avoisinantes. En effet, outre l'aéroport, la zone d'emplois environnante regorge de postes à pourvoir. Rendre les déplacements plus aisés est donc un plus

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- Brussel mag zich niet laten insluiten. Dat N-VA-burgemeesters roepen dat ze de Brusselaars willen weggagen, is onaanvaardbaar. Daarover moeten we zelfs in lopende zaken een resolutie kunnen goedkeuren.

We zullen zien of de datum van 2031 gehaald wordt. Het is alvast goed nieuws dat de overlast in Brussel beperkt zal zijn. De nieuwe lijn zal voor alle Brusselaars erg nuttig zijn. We moeten die niet beschouwen als concurrentie voor de treinverbinding. Het gaat om complementaire oplossingen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- Multimodaliteit is het sleutelwoord. De tramlijn zal verschillende zones bedienen waar jobs te vinden zijn en zal dus extra kansen bieden voor werkzoekenden.

- De incidenten zijn gesloten.

pour toutes les personnes qui sont à la recherche d'un nouveau départ professionnel ou d'un emploi, et le tram 62 permettra justement de leur apporter une partie de la solution.

L'échéance de 2031 paraît à la fois proche et lointaine, mais il est essentiel d'avancer dans ce dossier pour améliorer la mobilité dans le nord de Bruxelles.

- *Les incidents sont clos.*

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 l'environnement de travail au sein de parking.brussels suite à l'article de La Capitale.

M. Jamal Ikazban (PS).- Étant donné l'importance du sujet, j'aurais préféré l'aborder dans le cadre d'une demande d'explications.

Un article de presse récent fait part de témoignages particulièrement préoccupants émanant de stewards de l'agence régionale parking.brussels. Selon les informations de La Capitale, plusieurs membres du personnel dénoncent un management qualifié de « menaçant », « infantilisant » et « méprisant », imputé à deux coordinateurs adjoints responsables de l'encadrement des équipes sur le terrain.

Les stewards à l'origine de ces signalements indiquent avoir procédé à un enregistrement sonore lors d'une réunion interne le 1er octobre, en raison de leur malaise face au climat managérial décrit et de la crainte de représailles. Des experts en droit du travail indiquent que certains propos rapportés pourraient relever de la violence au travail au sens du Code pénal social. Des spécialistes en gestion des ressources humaines évoquent quant à eux un « management par la peur », incompatible avec les standards actuels en matière de bien-être au travail.

Si l'on prend en considération les difficultés des stewards sur le terrain que nous venons d'évoquer, on n'ose imaginer les graves difficultés psychologiques causées quand s'y ajoutent des violences subies à l'intérieur même de l'agence.

Des plaintes auraient été transmises aux représentants syndicaux, qui auraient sollicité l'ouverture d'une enquête interne. La direction de parking.brussels a, quant à elle, indiqué ne pas vouloir commenter ces informations.

Avez-vous pris connaissance de ces informations et quelle lecture en faites-vous ?

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 het werkklimaat bij parking.brussels naar aanleiding van een artikel in La Capitale.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- Gezien het belang van deze kwestie, was dit beter een vraag om uitleg geweest.

In een artikel van La Capitale klagen verschillende stewards van parking.brussels over de bedreigende en minachtende managementstijl van twee adjunct-coördinatoren die verantwoordelijk zijn voor de begeleiding van de teams op het terrein.

Juristen gespecialiseerd in arbeidsrecht bevestigen dat sommige uitspraken die opgenomen werden tijdens een interne vergadering van 1 oktober, volgens het Sociaal Strafwetboek als geweld op het werk kunnen worden beschouwd. Hr-deskundigen spreken van angstgedreven management, wat onverenigbaar is met de normen op het gebied van welzijn op het werk.

Stewards hebben het al niet gemakkelijk op het terrein. We kunnen ons dan ook voorstellen dat ze psychologische problemen krijgen wanneer daar nog geweld op de werkvloer bij komt.

Hun vakbondsvertegenwoordigers zouden een intern onderzoek hebben gevraagd, maar de directie van parking.brussels wil daarop geen commentaar geven.

Bent u vooraf op de hoogte gebracht van de feiten die door de stewards aan de kaak zijn gesteld? Komt er een intern onderzoek?

Avez-vous été informée au préalable des faits dénoncés par ces stewards concernant des comportements de management potentiellement constitutifs de violence au travail ?

Une enquête interne est-elle ouverte ou prévue au sein de parking.brussels ?

Quelles mesures sont prévues pour protéger les travailleurs qui signalent ces pratiques, notamment quant à leur anonymat et à l'absence de représailles ?

1311 Comment évaluez-vous la conformité des pratiques managériales de parking.brussels avec les obligations légales de prévention des risques psychosociaux ? Pour rappel, les risques psychosociaux liés au travail recouvrent des risques professionnels qui portent atteinte à la santé mentale et physique des travailleurs, et qui ont un impact sur le bon fonctionnement et les performances des entreprises, ainsi que sur la sécurité. L'origine de ces risques se situe dans l'organisation du travail, le contenu du travail, les conditions de travail, les conditions de vie au travail et les relations interpersonnelles au travail.

Enfin, en tant que ministre de tutelle, quelles actions comptez-vous entreprendre pour garantir, au sein de parking.brussels, un environnement de travail sain, conforme à la législation et respectueux des travailleurs ?

Vu les difficultés évoquées depuis un certain temps à l'égard de parking.brussels et étant donné que nous avons déjà auditionné ses responsables sur d'autres problématiques, il serait peut-être intéressant de les entendre, à huis clos ou en public, sur le sujet.

1313 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Je n'ai personnellement pas été informée au préalable des informations rapportées par l'article de La Capitale que vous mentionnez.

Pour répondre à votre question, parking.brussels m'a indiqué avoir mené une enquête interne afin d'examiner les faits évoqués. Celle-ci a été réalisée par le contrôleur interne et le département des ressources humaines de l'agence, avec l'appui de sa direction générale.

Plus largement, les travailleurs de parking.brussels disposent de différentes voies pour faire connaître leurs attentes et plaintes dans le respect de la confidentialité et du cadre applicable, à savoir les représentants syndicaux, les personnes de confiance et le service de prévention.

Dans le cas présent, la direction a discuté des faits que vous relatez avec tous les syndicats lors d'un comité de concertation de base. Une demande d'intervention a également été formulée par l'un des syndicats. Cette requête a été accueillie avec le plus grand sérieux par la direction générale de l'agence.

Les coordinateurs du département concerné par ce signalement ont été entendus par la direction générale et le département des ressources humaines de l'agence. Ceux-ci ont considéré que la forme employée lors de certaines communications n'était

Bent u van oordeel dat het management de wettelijke verplichtingen inzake de preventie van psychosociale risico's naleeft?

Welke maatregelen neemt u om bij parking.brussels een gezonde werkomgeving te garanderen die respectvol is voor de werknemers? Hoe worden de klokkenluiders beschermd?

Gezien de aanslepende problemen bij parking.brussels zou het misschien interessant zijn om een hoorzitting te organiseren.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - Ik was hiervan niet op de hoogte.

Parking.brussels deelt me mee dat er een intern onderzoek werd uitgevoerd door de interne controleur en de personeelsdienst, met steun van de algemene directie.

Tijdens een basisoverlegcomité werden de feiten met alle vakbonden besproken. Een vakbond vroeg de algemene directie van het agentschap tussenbeide te komen. De directie nam die vraag heel ernstig.

De coördinatoren van de afdeling waarop de klachten betrekking hadden, zijn gehoord door de algemene directie en de hr-afdeling. Hun manier van communiceren bleek niet gepast te zijn. Ze zullen dan ook coaching krijgen op het gebied van management en communicatie.

Ook heeft het algemeen management, samen met de algemeen coördinator van de afdeling, de hr-manager en de preventieverantwoordelijke van het agentschap, een bezoek gebracht aan de locatie om naar het team te luisteren, verduidelijkingen te geven en te wijzen op ondersteuningsmaatregelen.

pas appropriée. Il a dès lors été convenu de mettre en place un accompagnement sous forme de coaching en matière de management et de communication.

En outre, la direction générale, accompagnée de la coordinatrice générale du département en cause, de la manager des ressources humaines et du responsable de la prévention de l'agence, s'est rendue sur place afin de recueillir le ressenti de l'équipe concernée, d'apporter les clarifications nécessaires et de rappeler les dispositifs de soutien existants.

Par ailleurs, des réunions sont régulièrement organisées avec les équipes de terrain pour favoriser l'expression des préoccupations et y apporter des réponses appropriées. Lors de ces échanges, les différentes voies de signalement, tant formelles qu'informelles, sont systématiquement rappelées.

Lorsque des employés d'une administration ont des préoccupations, ceux-ci doivent bénéficier de canaux officiels et sûrs pour en faire part. En l'occurrence, je constate, comme vous, une réaction rapide et appropriée de la direction de parking.brussels. Les mesures qui ont été prises doivent évidemment être suivies et viser en premier lieu le bien-être des travailleurs de l'agence.

1315 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Madame la Ministre, la situation est grave et mérite d'être prise au sérieux. Certes, parking.brussels agit rapidement, mais j'ai peur que sa réaction soit expéditive. J'apprends que les travailleurs qui ont informé la presse sont menacés de licenciement. Madame la Ministre, vous devez empêcher cela ! Ces lanceurs d'alerte ne peuvent pas être menacés de licenciement. C'est du harcèlement et de la vengeance, ce qui est inacceptable !

Même si comparaison n'est pas raison, j'ai connu une situation similaire il y a cinq ans dans un autre dossier : lorsque j'ai recueilli les premiers témoignages de racisme systémique chez les pompiers, j'ai dénoncé cette situation. On m'a pris pour un fou et on a menacé les personnes qui nous informaient. Il a finalement fallu attendre trois ou quatre ans pour que des audits indépendants confirment l'existence de racisme systémique et de sexisme chez les pompiers. Je ne voudrais pas revivre cela.

Dès lors, il faut s'attaquer aux problèmes avec sérieux et ne pas attendre que la catastrophe se produise. On ne peut pas à la fois dénoncer la violence que ces travailleurs subissent à l'extérieur et demander des moyens, si ces personnes subissent également une violence sur leur lieu de travail. Pour moi, la violence, qu'elle soit physique ou verbale, reste de la violence. Je ne voudrais pas être à la place de ces travailleurs, qui doivent être dans un état psychologique désastreux.

Madame la Ministre, je vous en conjure, vous devez protéger ces travailleurs et voir ce qui se passe réellement chez parking.brussels. Je pense même qu'il serait préférable d'organiser une visite parlementaire de l'agence ou une audition

Ik stel vast dat de directie van parking.brussels snel en gepast gereageerd heeft. De genomen maatregelen moeten uiteraard worden gevolgd en in de eerste plaats gericht zijn op het welzijn van de werknemers.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *De situatie is ernstig en u moet ze dan ook serieus nemen. Medewerkers van parking.brussels die naar de pers stapten, zijn met ontslag bedreigd. Dat moet u voorkomen. Klokkenluiders mogen niet uit wraak ontslagen worden.*

U moet die medewerkers beschermen en onderzoeken wat er werkelijk gebeurt bij parking.brussels. Ik zou graag de resultaten van het onderzoek kennen en zal dan ook voorstellen om een hoorzitting te organiseren.

- Het incident is gesloten.

des responsables - à huis clos -, car j'aimerais vraiment connaître les résultats de l'enquête interne. Je ferai cette proposition.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED OURIAGHLI

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 alertes relatives à l'état des rames de métro MX et à la sécurité des usagers.

QUESTION ORALE JOINTE DE MME AMÉLIE PANS

concernant l'état des rames de métro MX.

M. le président.- En l'absence de M. Ouriaghli, sa question orale est lue par M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban (PS).- La sécurité et la fiabilité du réseau de métro constituent un enjeu central de la politique de mobilité, dans un contexte de fréquentation élevée et de dépendance croissante des usagers vis-à-vis des transports publics.

Dans ce cadre, un collectif de conducteurs de métro souhaitant rester anonymes a fait publier un communiqué le 29 novembre 2025. Il voulait attirer l'attention sur l'état du matériel roulant en service, et plus particulièrement sur celui des rames de type MX. Les auteurs décrivent l'état de délabrement avancé de ces rames et estiment que la situation met quotidiennement en danger la sécurité des voyageurs et du personnel. Le communiqué évoque également des pannes fréquentes sur le réseau, des incidents techniques majeurs, ainsi que des départs de fumée, voire des incendies, impliquant les rames MX. Il dénonce le recours à des réparations temporaires jugées insuffisantes étant donné l'âge et l'état du matériel.

Le collectif signataire demande la réalisation d'un audit indépendant du parc roulant et la planification d'un renouvellement urgent des rames concernées.

Enfin, le communiqué replace les alertes dans un questionnement plus large sur les priorités actuelles en matière d'investissement et de gestion du matériel roulant. Il souligne que le parc existant continue à assurer quotidiennement le transport de dizaines de milliers d'usagers, alors même que son état est jugé préoccupant par les conducteurs.

Avez-vous pris connaissance de ce communiqué et, plus largement, d'alertes émanant de conducteurs concernant l'état des rames MX ?

Pouvez-vous communiquer un état des lieux reprenant le nombre de rames MX en service, leur âge moyen et leur

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED OURIAGHLI

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

betreffende de alarmsignalen met betrekking tot de staat van de MX-metrostellen en de veiligheid van de gebruikers.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

betreffende de staat van de MX-metrostellen.

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Ouriaghli wordt de mondelinge vraag voorgelezen door de heer Ikazban.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- Een groep metrobestuurders die anoniem wil blijven, heeft op 29 november 2025 een persbericht gepubliceerd waarin ze waarschuwen dat de sterk verouderde MX-metrostellen een gevaar vormen voor de reizigers en voor het personeel.

Volgens de metrobestuurders volstaan de tijdelijke reparaties niet. Ze vragen een onafhankelijke audit van het rollend materieel en een dringende vervanging van de betrokken metrostellen. Meer in het algemeen plaatsen ze vraagtekens bij de huidige prioriteiten met betrekking tot het beheer van en de investeringen in rollend materieel.

Hoeveel MX-metrostellen zijn er in gebruik? Wat is hun gemiddelde leeftijd en beschikbaarheid? Wat zijn de belangrijkste redenen voor stilstand en onderhoud?

Welke incidenten zijn er de voorbije jaren met MX-metrostellen geregistreerd? Welke maatregelen heeft de MIVB genomen?

Is een onafhankelijke audit van het rollend materieel gepland? Kunt u de methodologie en het tijdschema meedelen?

Wat is het tijdschema voor de vervanging of herstelling van de MX-metrostellen? Hoe wordt dat gefinancierd in de gewestelijke begroting?

Hoe garandeert u dat de huidige beheers- en investeringskeuzes de gebruikers en het personeel een optimale veiligheid bieden?

disponibilité, ainsi que les principaux motifs d'immobilisation et de maintenance ?

Quels incidents impliquant des rames MX ont été enregistrés ces dernières années, et quelles suites y ont été données ?

Un audit indépendant du parc roulant, comme demandé, est-il nécessaire et prévu ? Si non, pourquoi ? Si oui, pouvez-vous communiquer la méthodologie et le calendrier ?

Quel est, par ailleurs, l'agenda de remplacement ou de rénovation des rames MX, et comment est-il financé dans la programmation budgétaire régionale, y compris le contrat de gestion de la STIB ?

Comment garantissez-vous que les choix actuels en matière de gestion et d'investissement du matériel roulant permettent d'assurer un niveau de sécurité optimal pour les usagers et le personnel, au regard des alertes formulées par les conducteurs ?

1329 **Mme Amélie Pans (MR).**- Un collectif de conducteurs de la STIB a récemment pris la parole pour dénoncer publiquement l'état préoccupant des rames de métro de type MX, les plus anciennes encore en circulation. Selon leur témoignage, ces rames seraient dans un état de vétusté avancée, provoquant des départs de feu, des dégagements de fumée et des incidents techniques répétés, et exposant quotidiennement les voyageurs et le personnel à des risques manifestes pour leur sécurité.

Ces conducteurs affirment que, faute de moyens suffisants, la STIB privilégierait des réparations temporaires parfois coûteuses, mais sans effet durable, plutôt qu'un plan de renouvellement structurel. Ils mettent en cause la pression budgétaire qui, selon eux, serait liée au chantier du métro 3. Celui-ci absorberait l'essentiel des ressources financières au détriment de l'entretien et de la mise à niveau du parc roulant existant.

Ce signal d'alarme est particulièrement préoccupant. Qu'un collectif de conducteurs estime devoir s'exprimer publiquement par devoir de conscience pour alerter sur des risques de sécurité indique qu'une évaluation externe pourrait s'imposer. Ils appellent d'ailleurs à la réalisation urgente d'un audit indépendant du parc roulant.

Avez-vous été formellement informée de ces alertes émanant d'un collectif de conducteurs de la STIB ?

Quels incidents (dégagements de fumée, débuts d'incendie, pannes critiques) ont été recensés au cours des cinq dernières années sur les rames MX ? Pouvez-vous en communiquer les chiffres et les causes principales ?

Les rames MX font-elles actuellement l'objet de restrictions particulières, de protocoles de maintenance renforcés ou de limitations de circulation liés à leur vieillissement ?

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- Een groep MIVB-medewerkers klaagt de slechte staat van de MX-metrostellen aan. Er ontstaan regelmatig brandjes en er zijn vaak technische defecten. Reizigers en personeel lopen dagelijks gevaar.

Omdat er te veel middelen naar metrolijn 3 gaan, kiest de MIVB voor tijdelijke en dure reparaties in plaats van een structureel vernieuwingsplan. Een externe evaluatie lijkt noodzakelijk. De medewerkers vragen overigens om een onafhankelijk onderzoek van het rollend materieel.

Bent u formeel op de hoogte van de alarmkreet van de MIVB-medewerkers? Welke voorvallen deden zich de voorbije vijf jaar voor op de MX-metrostellen? Wat zijn de belangrijkste oorzaken?

Gelden er momenteel voor de MX-stellen specifieke beperkingen, uitgebreidere onderhoudsprotocollen of beperkte rijtijden? Bestelde de MIVB een externe veiligheidsaudit van haar rollend materieel?

In welke mate hebben metrolijn 3 en de regelmatige budgetoverschrijdingen een impact op de investeringen in onderhoud en vernieuwing van de bestaande metrostellen?

Hoe garandeert de MIVB de veiligheid op haar netwerk zolang de MX-stellen nog in gebruik zijn? Bestaat er een realistisch tijdschema om ze uit dienst te nemen? Verhoogt u de controles rond risicobeheer en investeringsprioriteiten?

La STIB a-t-elle déjà commandé un audit externe de sécurité sur le parc roulant, en particulier sur les rames MX ? Dans la négative, pour quelles raisons ?

Dans quelle mesure le projet de métro 3 et ses dépassements budgétaires répétés ont-ils un impact sur les investissements dans la maintenance et le renouvellement des rames existantes ?

Quelle stratégie opérationnelle la STIB prévoit-elle pour assurer la sécurité sur le réseau tant que les rames MX restent en service ? Un calendrier réaliste de retrait progressif est-il établi ?

Enfin, compte tenu de la gravité de ces témoignages, comment renforcez-vous les contrôles relatifs à la gestion des risques et aux priorités d'investissement ?

1331 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La sécurité des voyageurs et du réseau constitue la priorité absolue de la STIB. Nous avons abordé plusieurs éléments importants liés à la sécurité aujourd'hui, celui-ci l'est tout autant.

À aucun moment, des rames de métro faisant l'objet d'une suspicion de risque pour la sécurité ne sont mises en circulation. Toutes les rames de métro, y compris les rames « oranges » de type MX, sont entretenues conformément aux plans de maintenance et font l'objet de contrôles systématiques avant chaque mise en service. La STIB est, en outre, soumise à des audits externes annuels en matière de sécurité ferroviaire et de systèmes de gestion.

Pour assurer l'exploitation de ses quatre lignes de métro, la STIB dispose de 15 rames de type MX, 16 rames de type M6 et 31 rames de type M7. La dernière commande de rames M7 portait sur quelque 43 véhicules, dont une dizaine doivent encore être livrés. Elle permettra, d'ici à 2027, de renforcer progressivement la flotte la plus récente.

En heure de pointe, l'exploitation du réseau requiert actuellement 30 rames sur les lignes 1 et 5 et 26 rames sur les lignes 2 et 6. Les lignes 1 et 5 sont presque exclusivement exploitées par des rames M7. Ces dernières ne peuvent pas, à ce stade, être utilisées sur les lignes 2 et 6 pour des raisons de compatibilité en matière de signalisation. Sur ces lignes, la STIB privilégie donc l'utilisation des rames M6, complétées par des rames MX lorsque la garantie de l'offre l'exige.

Il est logique que les rames plus récentes présentent un taux de disponibilité plus élevé, même s'il existe également des problèmes avec les rames M7. C'est pourquoi la STIB met prioritairement en service les rames plus récentes. Les rames MX demeurent toutefois indispensables à court et moyen termes pour répondre à la demande sur les lignes 2 et 6.

À cet égard, la livraison en cours de rames M7 et des investissements complémentaires estimés à 15 millions d'euros pour la modernisation de la signalisation permettront, à terme, d'élargir l'exploitation des lignes 2 et 6 aux rames M7 et de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Veiligheid vormt absoluut een prioriteit voor de MIVB. Metrostellen die mogelijk een gevaar vormen worden niet gebruikt. Alle metrostellen worden onderhouden volgens de onderhoudsplannen en worden voor elke indienstneming gecontroleerd. Daarnaast vinden er jaarlijks externe controles plaats van de veiligheid van de sporen en de beheersystemen.*

De MIVB beschikt voor haar 4 metrolijnen over 15 MX-stellen, 16 M6-stellen en 31 M7-stellen. Er moet nog een tiental M7-stellen worden geleverd, waarmee de maatschappij tegen 2027 haar vloot kan vernieuwen.

Tijdens de spits zijn er momenteel 30 stellen nodig op de lijnen 1 en 5. Die worden nagenoeg uitsluitend door M7-stellen bediend. Op de lijnen 2 en 6 zijn er 26 stellen nodig, maar daar kunnen de M7-stellen niet worden ingezet om technische redenen. De MIVB zet op die lijnen M6-stellen in, aangevuld met MX-stellen. Die laatste blijven op korte en middellange termijn nodig om voldoende capaciteit te bieden.

De komst van de laatste M7-stellen en 15 miljoen euro extra investeringen in de signalisatie maken het mogelijk om op termijn ook op de lijnen 2 en 6 M7-stellen in te zetten. Op dit moment ligt er echter geen datum vast waarop de MX-stellen uit dienst worden genomen.

réduire significativement le recours aux rames MX en heure de pointe.

À ce stade, aucune date définitive de retrait des dernières rames MX n'est arrêtée : celles-ci demeureront encore nécessaires, bien que dans une mesure nettement moindre qu'aujourd'hui, tant qu'une commande supplémentaire de rames M7 n'aura pas été effectivement livrée.

1333

(poursuivant en néerlandais)

Quand, dans un souci de gestion responsable, la STIB limite le nombre de voitures d'une rame de métro, elle compense la perte de capacité par une gestion dynamique de l'offre et par l'utilisation de rames plus performantes.

La STIB assure elle-même l'entretien des rames MX. Les incidents font systématiquement l'objet d'une enquête réalisée par des experts internes, et externes au besoin. Les réparations sont immédiatement effectuées.

L'arrivée de la ligne de métro 3 n'a aucune incidence sur ce qui précède.

(poursuivant en français)

Les rames de métro - tous types confondus - parcourent environ 6 millions de kilomètres par an. À titre indicatif, le nombre de dégagements de fumée et de débuts d'incendie recensés pour les rames MX ces dernières années demeure globalement stable.

Il convient également de rappeler que ce type d'incidents n'est pas propre aux seules rames MX ; en 2025, des incidents comparables ont également été enregistrés sur des rames plus récentes de type M6 et M7. Leur nature et leur gravité sont évidemment variables et ne peuvent être interprétées isolément. Chaque incident est traité selon un protocole strict.

En conclusion, la situation du matériel roulant est connue, suivie et maîtrisée. La STIB agit de manière responsable, en combinant exigence constante de sécurité, gestion rigoureuse de l'exploitation et stratégie progressive de renouvellement du parc, en tenant compte à la fois des contraintes techniques, financières et opérationnelles.

Les rames MX, bien que plus anciennes, sont entretenues selon des standards stricts et demeurent, à ce stade, un maillon nécessaire pour garantir l'offre et la régularité du métro bruxellois, dans l'attente du renforcement de la flotte la plus récente. Il n'y a donc aucun problème de sécurité, mais l'âge des rames doit être pris en considération. Il est clair que nous devons un jour mettre à la retraite nos rames orange !

1335

M. Jamal Ikazban (PS).- J'ai expliqué tout à l'heure que la première richesse de la STIB était son personnel. J'adresse tout d'abord un grand bravo et mes remerciements à nos équipes techniques qui accomplissent des miracles. Il subsiste en effet encore quinze rames MX sur le réseau de la STIB. Nos ouvriers,

(verder in het Nederlands)

In het kader van een verantwoord exploitatiebeheer past de MIVB indien nodig tijdelijk de samenstelling van de metrostellen aan, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een U4- in plaats van een U5-samenstelling. De eventuele impact op de capaciteit compenseert de maatschappij met een dynamisch aanbod en door betere stellen in te zetten.

De MIVB heeft de expertise in huis om zelf het volledige onderhoud van MX-stellen uit te voeren via een preventief onderhoudsplan en doelgerichte corrigerende interventies.

Buitendienststellingen van metrostellen van alle types zijn het gevolg van technische defecten, gepland onderhoud of herstellingen na vandalisme.

Incidenten worden systematisch en grondig onderzocht door experts in rollend materieel en spoorwegveiligheid, en zo nodig ook door onafhankelijke brandexperts. Noodzakelijke corrigerende maatregelen worden onmiddellijk uitgevoerd.

De komst van metrolijn 3 zal geen invloed hebben op het onderhoud of de vernieuwing van het bestaande rollend materieel.

(verder in het Frans)

Metrostellen rijden zo'n 6 miljoen kilometer per jaar. Het aantal gevallen waarin rook of beginnende brand ontstond in MX-stellen blijft de voorbije jaren stabiel. Overigens deden zich in 2025 ook soortgelijke incidenten voor bij de nieuwere M6- en M7-stellen.

Kortom, de situatie is onder controle. De MIVB neemt haar verantwoordelijkheid en voert de veiligheidscontroles en de geleidelijke vervanging van het rollend materieel zo strikt mogelijk uit. De MX-stellen worden grondig onderhouden en vormen voorlopig een onmisbaar onderdeel van het netwerk, in afwachting van de komst van nieuwere modellen.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- Allereerst wil ik de arbeiders en technici van de MIVB bedanken, die wonderen verrichten om de MX-stellen in dienst te houden. De verouderde metrostellen rijden vooral op lijnen 2 en 6, waardoor

nos techniciens parviennent à accomplir des prodiges ! En tant qu'habitué d'une de ces lignes, je sens régulièrement des odeurs de brûlé dans les rames MX.

Les usagers des lignes 2 et 6 ont parfois l'impression d'être discriminés, car c'est principalement sur ces parcours que roulent les vieilles rames de métro. Je ne sais pas si l'explication technique que vous avez fournie à ce sujet justifie la situation. Je vous ai déjà transmis la même remarque à propos des questions que se posent les riverains de certains quartiers où roulent encore d'anciens modèles de trams.

Enfin, il faut reconnaître que si, demain, la ministre recevait les moyens lui permettant de commander de nouvelles rames, le remplacement des quinze rames MX absorberait le budget de la ministre dans sa totalité.

Cette considération nous ramène au problème du financement injuste de Bruxelles depuis des années, qui ne tient pas compte des particularités de la Région. En effet, notre métro est d'utilité publique non seulement pour les habitants de la capitale, mais aussi pour tout le pays. Loin de moi l'idée de renvoyer la balle, mais il faut attirer l'attention du niveau fédéral sur les problèmes du métro bruxellois, dans le cadre de Beliris notamment. Il faut lui demander le financement équitable d'investissements lourds qui tardent depuis des décennies. Cela fait en effet 50 ans que les rames MX fonctionnent. Les élus bruxellois, de la majorité comme de l'opposition, néerlandophones comme francophones, doivent porter ensemble la demande de financement d'un matériel roulant nouveau, performant et efficace sur toutes les lignes de la Région bruxelloise.

1337 **Mme Amélie Pans (MR).** - C'est une bonne chose que la sécurité soit votre priorité, même si cela tombe sous le sens. Il ne devrait pas être nécessaire de le préciser.

Dès lors qu'il s'agit de sécurité, on ne peut pas se contenter de formules rassurantes. Quand les conducteurs disent publiquement être mus par un devoir de conscience, ils ne prennent pas une posture syndicale, mais ils tirent un signal d'alarme ! N'oublions pas que les conducteurs sont les mieux placés pour savoir ce qu'il se passe sur le terrain. Ils transportent des gens et la sécurité est aussi leur priorité. Aucun d'entre eux n'a envie de conduire une rame qui risque d'avoir un accident, de provoquer des blessures ou des morts.

Vous avez parlé de la réalisation d'un audit externe. C'est bien, mais cet audit porte-t-il précisément sur les rames MX ou sur l'ensemble des rames ? Je ne pense pas qu'il porte spécifiquement sur les rames MX.

Pour finir, vous nous dites que des rames M7 sont en cours de livraison. J'insiste pour que, quand ces rames M7 auront été livrées, la STIB commence par vérifier la conformité de leurs roues. En effet, cela n'aurait pas de sens de régler le problème des MX en créant un nouveau problème avec des rames ayant des roues défectueuses. J'espère que vous y serez très attentive.

de reizigers van die lijnen zich soms gediscrimineerd voelen. Ik weet niet of uw technische uitleg daarvoor volstaat.

Als u de vijftien MX-stellen tegelijk zou vervangen, zou uw volledige budget wel naar de bestelling van nieuwe metrostellen gaan. Dat brengt ons bij de oneerlijke financiering van Brussel. De metro heeft niet alleen een openbaar nut voor de Brusselaars, maar voor het hele land. De federale regering moet dus ook haar steentje bijdragen via Beliris. Brussel moet een eerlijke financiering vragen van nieuw en performant rollend materieel, een financiering die al decennia op zich laat wachten.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans). - *Veiligheid moet een prioriteit zijn, dat spreekt voor zich. Geruststellende woorden volstaan echter niet. De bestuurders trekken aan de alarmbel en zij weten het beste wat er op het terrein gebeurt. Niemand van hen wil een metro besturen die een ongeval veroorzaakt.*

De externe audit is een goede zaak, maar heeft die specifiek betrekking op de MX-stellen?

Tot slot wil ik erop aandringen dat de wielen van de nieuwe M7-stellen worden nagekeken wanneer ze worden geleverd. Het heeft geen zin om het probleem met de MX-stellen in te ruilen voor een nieuw probleem.

1339

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'habite également au nord-ouest de la Région et j'emprunte régulièrement les lignes 2 et 6 à la station de métro Simonis. Je connais donc bien le sentiment de discrimination des usagers de ces lignes.

Il importe de souligner que ces lignes de métro desservent également la station Louise, et que les lignes 1 et 5 passent aussi par Anderlecht.

Les choix du type de rames de métro n'est pas dicté par le type de quartiers desservis, mais par des considérations d'ordre technique, telles que la question de la compatibilité en matière de signalisation sur les lignes 2 et 6. Nous mettons tout en œuvre pour renouveler les anciennes rames, en fonction des budgets disponibles.

1339

M. Jamal Ikazban (PS).- Je ne vous ai accusée de rien. Je vous avais un jour fait la même remarque par rapport aux trams. Les gens ne comprenaient pas pourquoi les vieux trams continuaient à passer dans leur quartier et pourquoi ils n'avaient pas droit aux nouveaux trams, plus agréables, plus accessibles pour les personnes à mobilité réduite et les personnes avec une poussette. Ce sentiment de discrimination existe et ne peut être éliminé d'un coup de cuillère à pot.

Je reste malgré tout convaincu que la répartition des quinze rames MX sur la ligne 2 n'est pas équilibrée entre le quartier Louise et le nord-ouest de la Région.

Il importe de veiller à ce que les nouvelles rames profitent à l'ensemble des Bruxelloises et des Bruxellois.

- *Les incidents sont clos.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik woon zelf in het noordwesten van Brussel en ken het gevoel van discriminatie op de lijnen 2 en 6. Die lijnen bedienen echter ook het station Louiza, terwijl lijnen 1 en 5 ook door Anderlecht rijden. De keuze hangt niet af van het soort wijk, maar van technische overwegingen, zoals compatibiliteit van de signalisatie.*

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Ik wil u niet beschuldigen. Ik heb dezelfde opmerking gemaakt over oude trams in bepaalde wijken. Het gevoel van discriminatie bestaat en kan niet zomaar worden weggehaald.*

Ondanks alles is de verdeling van de vijftien MX-stellen op lijn 2 niet evenwichtig tussen Louiza en het noordwesten. Alle Brusselaars moeten kunnen met de nieuwe metrostellen kunnen reizen.

- *De incidenten zijn gesloten.*