



**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 3 FÉVRIER 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 3 FEBRUARI 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 M. Sevkett Temiz 6

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 réforme du permis de conduire en Wallonie, le défaut de coordination interrégionale et les impacts majeurs pour les candidats bruxellois.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 8

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

concernant le déploiement de l'éclairage LED sur les voiries régionales.

Question orale de Mme Amélie Pans 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 la compensation des abonnés de la STIB en cas de perturbations de service.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 15

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

concernant le bilan du service Includo de la STIB.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 17

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Sevkett Temiz 6

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

betreffende de hervorming van het rijbewijs in Wallonië, het gebrek aan intergewestelijke coördinatie en de grote gevolgen voor Brusselse kandidaten.

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 8

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

betreffende de uitrol van ledverlichting op gewestwegen.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans 12

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

betreffende de compensatie voor de houders van een MIVB-abonnement in geval van een verstoorde dienstverlening.

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 15

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

betreffende de resultaten van de dienst Includo van de MIVB.

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 17

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 bilan du service Sublink de la STIB.

Question orale de Mme Amélie Pans

20

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'augmentation des livraisons à vélo.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski

23

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 devoir de réserve, de neutralité et d'impartialité des agents de Bruxelles Mobilité.

Question orale de M. Sadik Köksal

25

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

concernant l'évaluation du plan Good Move en 2025.

Question orale de Mme Joëlle Maison

28

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 fréquentation du CARA et du site d'auto-évaluation en ligne de l'Institut Vias.

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

betreffende de resultaten van de dienst Sublink van de MIVB.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans 20

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

betreffende de toename van het aantal leveringen per fiets.

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 23

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

betreffende de verplichte terughoudendheid, neutraliteit en onpartijdigheid van het personeel van Brussel Mobiliteit.

Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal 25

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

betreffende de evaluatie van het Good Moveplan in 2025.

Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison 28

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

betreffende het aantal gebruikers van het CARA en van de website voor online zelfevaluatie van Vias Institute.

Question orale de Mme Latifa Aït Baala	31	Mondelinge vraag van mevrouw Latifa Aït Baala	31
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 sécurité dans les transports publics bruxellois et l'expérience de l'équipement de tramways en airbags frontaux à Zurich.		betreffende de veiligheid op het openbaar vervoer in Brussel en het experiment in Zürich, waar trams zijn uitgerust met frontale airbags.	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	34	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	34
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,	
et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,		en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant la gestion des risques, des infrastructures et des coûts liés à l'électrification du réseau de bus de la STIB.		betreffende het risicobeheer, de infrastructuur en de kosten voor de elektrificatie van het busnet van de MIVB.	

1103 Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

1105 **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**

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,**

1105 **concernant la réforme du permis de conduire en Wallonie, le défaut de coordination interrégionale et les impacts majeurs pour les candidats bruxellois.**

1107 **M. Sevkem Temiz (PS).**- Depuis plusieurs mois, de nombreux citoyens bruxellois se retrouvent confrontés à une situation d'insécurité administrative et juridique profonde dans le cadre de leur parcours d'obtention du permis de conduire de catégorie B, à la suite de l'annonce par la Région wallonne d'une réforme instaurant un parcours dit monorégional.

Cette réforme, qui impose que la théorie, la formation pratique et l'examen soient effectués dans une même Région, devait initialement entrer en vigueur en mars 2025, avant d'être reportée à janvier 2026. Toutefois, malgré ce report officiel, les effets de la réforme se font déjà sentir sur le terrain, de manière anticipée, fragmentée et juridiquement floue. Des candidats ayant réussi leur examen théorique à Bruxelles ou en Flandre et entamé leur formation pratique en Wallonie - souvent pour des raisons de disponibilité de places, de proximité géographique ou de langue - se voient aujourd'hui refuser l'accès à l'examen pratique ou contraints de repasser des épreuves déjà réussies, sans décision formelle, sans base réglementaire explicite, et sans notification individuelle.

Cette situation révèle une absence manifeste d'harmonisation interrégionale, alors même que la mobilité reste un enjeu pour l'accès à l'emploi et à la formation, et relève de réalités profondément transversales, en particulier à Bruxelles, Région enclavée, multilingue et caractérisée par des flux permanents entre Régions.

Plus préoccupant encore, il apparaît que les centres d'examen appliquent des interprétations différentes selon leur localisation, créant une rupture d'égalité entre citoyens et un sentiment d'arbitraire administratif. Certains centres acceptent encore des parcours mixtes, tandis que d'autres les refusent catégoriquement, parfois rétroactivement.

À cela s'ajoutent des conséquences financières lourdes, pouvant dépasser 2.500 euros par candidat, ainsi que des délais d'attente pouvant repousser l'examen pratique à 2026, ce qui constitue un frein réel à l'accès à l'emploi et à l'autonomie.

1109 Le Comité de concertation ou un comité interministériel associant la Région de Bruxelles-Capitale, la Région wallonne et la Région flamande s'est-il réuni récemment au sujet de cette réforme du permis de conduire ? Dans l'affirmative, ce

Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de hervorming van het rijbewijs in Wallonië, het gebrek aan intergewestelijke coördinatie en de grote gevolgen voor Brusselse kandidaten.

De heer Sevkem Temiz (PS) (in het Frans).- Heel wat Brusselaars verkeren in administratieve en juridische onzekerheid door de Waalse hervorming van het traject om het rijbewijs te behalen. Die bepaalt dat de theorie, de rijlessen en het rijexamen allemaal in hetzelfde gewest moeten plaatshebben. Ze was gepland voor maart 2025 en ging uiteindelijk pas in op 1 januari 2026, maar wierp haar schaduw ver vooruit.

Zo mogen al maandenlang heel wat kandidaten die hun theoretisch examen in Brussel of Vlaanderen hebben afgelegd, maar hun rijlessen in Wallonië hebben gevolgd, daar hun praktisch rijexamen niet meer afleggen. Het verschilt bovendien van het ene examencentrum tot het andere.

De gevolgen kunnen zwaar zijn: het kan een kandidaat meer dan 2.500 euro kosten en zorgt voor een aanzienlijk tijdverlies, wat de toegang tot de arbeidsmarkt in het gedrang kan brengen.

Is die Waalse hervorming, met de bijbehorende overgangsprikken, onlangs besproken op een bijeenkomst van het Overlegcomité of van een interministerieel comité met de drie gewesten? Zo ja, welk standpunt heeft het Brussels Gewest er ingenomen om de belangen te verdedigen van de kandidaten die

point précis relatif aux parcours monorégionaux et à leurs effets transitoires a-t-il été inscrit à l'ordre du jour ?

Quelle position la Région de Bruxelles-Capitale a-t-elle défendue, notamment en ce qui concerne la protection des candidats ayant entamé leur parcours avant l'entrée en vigueur effective de la réforme ?

Le gouvernement bruxellois a-t-il interpellé formellement la Région wallonne quant aux conséquences concrètes de cette réforme pour les citoyens bruxellois ?

La Région bruxelloise a-t-elle demandé la mise en place de mesures transitoires claires, opposables et appliquées uniformément, permettant aux candidats de terminer leur parcours selon le régime en vigueur au moment de leur inscription ?

¹¹¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- À la suite de la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour la réglementation en matière d'écolage et d'examens relatifs à la connaissance et à l'aptitude nécessaires pour conduire des véhicules, en vertu de la loi spéciale du 6 janvier 2014. L'État fédéral reste compétent pour déterminer ces connaissances et aptitudes, mais c'est aux Régions d'établir les modalités pour les examens de conduite.

On peut se demander si cette régionalisation a été une bonne idée, parce que la plupart des Belges vont finalement conduire dans les trois Régions. De plus, chaque conducteur est libre de choisir dans quelle Région il passe l'examen. C'est le cas également pour le contrôle technique. Personnellement, je pense que cette compétence aurait plus de sens au niveau fédéral.

Cela dit, chaque Région dispose de ses propres règles, par exemple concernant la durée minimale des stages avant que quelqu'un puisse passer son examen pratique. En Région bruxelloise, ces règles sont définies par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018 relatif à la formation à la conduite et à l'examen de conduite pour la catégorie de véhicules à moteur B et à certains aspects pour toutes les catégories de véhicules à moteur.

Vu que chaque Région a ses propres modalités, il est important pour la cohérence que tout le parcours soit effectué au sein d'une seule Région. Depuis plusieurs années, pour pouvoir passer l'examen pratique à Bruxelles, il est obligatoire d'avoir réussi l'examen théorique à Bruxelles également. Cependant, la formation pratique peut être suivie auprès d'une auto-école ou d'un accompagnateur dans une autre Région.

Bruxelles Mobilité communique de manière transparente à ce sujet sur son site web. Les candidats y sont clairement informés que l'examen pratique à Bruxelles ne peut être passé que s'ils ont réussi l'examen théorique à Bruxelles. Par ailleurs, le site comporte des liens vers les parcours applicables en Région wallonne et en Région flamande. Ainsi, les candidats sont

vóór 1 januari 2026 aan het traject voor hun rijbewijs begonnen zijn?

Heeft het Brussels Gewest het Waals Gewest formeel geïnterpelleerd over de gevolgen van die hervorming voor de Brusselaars? Heeft het gevraagd om duidelijke, afdwingbare en uniforme overgangsmaatregelen, zodat kandidaten hun rijbewijs kunnen behalen volgens de regels die golden toen ze eraan begonnen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De federale overheid bepaalt welke kennis en vaardigheden vereist zijn om een voertuig te besturen, maar sinds 2014 zijn de gewesten bevoegd voor de rijopleidingen en -examens. In Brussel zijn de regels daarvoor vastgelegd in het regeringsbesluit van 29 maart 2018. Tegelijk blijven mensen vrij om te kiezen in welk gewest ze hun examen afleggen. Voor mijn part was die bevoegdheid beter federaal gebleven.*

Voor de coherentie is het belangrijk dat kandidaten het hele traject in hetzelfde gewest volgen. Wie in Brussel het praktische rijexamen wil afleggen, moet al jarenlang in Brussel ook het theoretische examen hebben afgelegd, maar kan de rijlessen zelf wel in een ander gewest hebben gevolgd. Dat staat duidelijk vermeld op de website van Brussel Mobiliteit, samen met links naar de regeling in de andere gewesten, zodat iedereen correct geïnformeerd wordt.

De Waalse hervorming volgt die logica. De gevolgen voor Brusselse kandidaten zijn beperkt: wie zijn traject in Brussel begonnen is en in Wallonië niet geaccepteerd wordt, kan het sinds 1 januari 2026 altijd in Brussel voortzetten.

De Waalse centra zouden natuurlijk wel allemaal dezelfde werkwijze moeten toepassen.

correctement informés des conditions applicables dans les autres Régions.

La réforme wallonne suit maintenant la logique de coupler les examens théorique et pratique, comme indiqué sur le site web de la Région wallonne. Les conséquences concrètes pour les candidats bruxellois sont limitées puisque, depuis le 1er janvier, un candidat qui a commencé son trajet à Bruxelles peut toujours le continuer à Bruxelles s'il n'est plus accepté en Wallonie.

Il est bien sûr important que tous les centres wallons appliquent ces règles correctement et de manière uniforme.

1113 D'après mes informations, Bruxelles Mobilité n'a reçu aucune plainte à ce sujet. Cette réforme n'a pas été à l'ordre de jour des réunions de la conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications durant l'année dernière.

À ce jour, aucune situation généralisée de blocage n'a été signalée dans la Région de Bruxelles-Capitale et l'impact de la réforme wallonne reste limité. Néanmoins, les personnes qui rencontreraient des difficultés ou des situations particulières liées aux différences entre les deux régimes réglementaires peuvent toujours contacter Bruxelles Mobilité. Mon administration veillera à assurer un suivi attentif et reste disponible pour fournir informations et assistance.

La révision de l'ensemble de ces règlements reste un enjeu essentiel, mais elle requiert un gouvernement de plein exercice.

1115 **M. Sevket Temiz (PS).** - Même si vous êtes en affaires courantes, vous restez la ministre chargée de la Mobilité. À cet égard, il vous appartient de défendre le principe d'équité et les personnes confrontées à des refus non justifiés. Nous suivrons attentivement l'évolution de ce dossier et ne manquerons pas de vous faire part des exigences des citoyens, le cas échéant.

- *L'incident est clos.*

1119 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

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 le déploiement de l'éclairage LED sur les voiries régionales.**

1121 **Mme Aurélie Czekalski (MR).** - Madame la Ministre, la transition vers l'éclairage LED sur les voiries régionales bruxelloises est présentée comme un succès avant tout sur le plan énergétique. Elle soulève toutefois aussi des questions de fond quant aux priorités de déploiement, au rythme réel de la conversion et à ses répercussions sur la sécurité dans

Brussel Mobiliteit heeft geen enkele klacht over de kwestie ontvangen. De Waalse hervorming is het voorbije jaar niet aan de orde geweest op de interministeriële conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie.

Wie er toch problemen door zou hebben ondervonden, kan altijd contact opnemen met Brussel Mobiliteit. Mijn administratie zal dat zorgvuldig opvolgen.

Voor de broodnodige herziening van die hele regelgeving is een volwaardige regering nodig.

De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).- Ook als minister van Mobiliteit in lopende zaken dient u op te komen voor een gelijke behandeling van iedereen en voor al wie ten onrechte geen examen zou hebben kunnen afleggen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de uitrol van ledverlichting op gewestwegen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- De omschakeling naar ledverlichting op de gewestwegen wordt voorgesteld als een geslaagde energiebesparing. Er rijzen echter vragen over de prioriteiten, de snelheid van de invoering en de gevolgen voor de veiligheid. Vooral rond multimodale knooppunten zoals stations en grote verkeersknooppunten neemt het onveiligheidsgevoel toe. Nieuwe verlichting mag niet alleen

les quartiers, dans nos espaces publics tels que les nœuds multimodaux, notamment aux abords des gares bruxelloises.

Les pouvoirs publics reconnaissent d'ailleurs une dégradation de la sécurité et du sentiment de sécurité dans plusieurs quartiers, en particulier autour de certains grands nœuds de transport. Aucun bilan précis n'est fourni sur la manière dont la stratégie LED est utilisée comme outil de sécurité dans ces zones sensibles.

Il est essentiel pour moi de vous rappeler que les objectifs de réduction de la consommation énergétique et de réduction de la pollution lumineuse soient conciliés avec un renforcement clair de la sécurité et du confort des usagers dans l'espace public.

Précédemment, vous avez indiqué que, pour atteindre l'objectif de conversion complète d'ici 2030, il faudrait porter le rythme à environ 4.000 remplacements par an - alors que le rythme actuel tourne autour de 2.500-3.000 points par an. L'objectif visé reste difficile à atteindre en raison, d'une part, du manque de ressources humaines au sein de Bruxelles Mobilité et chez les entrepreneurs, ainsi que de la lenteur des autorisations octroyées sur la plateforme Osiris, et, d'autre part, du coût moyen élevé avoisinant 1.500 euros par point lumineux, soit plus de 3,5 millions d'euros pour 2.500 remplacements annuels.

Nous estimons que les critères de priorisation doivent être clairement assumés : les quartiers les plus vulnérables, les zones à forte circulation douce et les abords d'équipements sensibles - en particulier les gares - doivent figurer en tête de liste, avec un bilan transparent sur la manière dont la politique d'éclairage LED contribue concrètement à réduire le sentiment d'insécurité et à restaurer la confiance des citoyens dans l'espace public bruxellois.

Madame la Ministre, existe-t-il une évaluation objectivée des répercussions des conversions LED sur la sécurité routière, et notamment les accidents et sur le sentiment d'insécurité, par exemple au travers des données policières, des enquêtes de victimation ou des plaintes des comités de quartier ?

Quels sont précisément les critères de priorisation utilisés par Bruxelles Mobilité pour programmer le remplacement des luminaires par de l'éclairage LED sur les voiries régionales - zones accidentogènes, fréquentation piétonne et nocturne, proximité d'équipements, plaintes citoyennes, etc. ?

La liste des tronçons déjà convertis et de ceux planifiés d'ici 2027-2030 est-elle disponible ? Dans l'affirmative, où pouvons-nous la consulter ? Dans le cas contraire, vous engagez-vous à la publier ?

Comment sont pris en considération les quartiers plus vulnérables, les zones à forte circulation douce, les abords d'équipements sensibles tels que les écoles, les hôpitaux ou encore les gares ?

worden ingevoerd om energie te besparen en de lichtvervuiling te beperken, ze moet de openbare ruimte ook veiliger maken.

Om tegen 2030 op alle gewestwegen ledverlichting te hebben moeten jaarlijks ongeveer 4.000 lichtpunten worden aangepakt. Momenteel zijn dat er slechts 2.500 tot 3.000. Zowel Brussel Mobiliteit als de aannemers hebben te weinig personeel. Bovendien duurt het lang om via Osiris een toelating te krijgen en zijn de kosten hoog: 2.500 lichtpunten vervangen kost meer dan 3,5 miljoen euro.

Voorts zijn er duidelijke voorrangscriteria nodig: de armste wijken, zones met veel zachte weggebruikers en de omgeving van gevoelige voorzieningen zoals stations moeten eerst worden aangepakt.

Bestaan er objectieve cijfers over de gevolgen van ledverlichting op de verkeersveiligheid en het onveiligheidsgevoel?

Welke voorrangscriteria hanteert Brussel Mobiliteit voor de vervanging van klassieke lichtpunten door ledverlichting?

Bestaat er een overzicht van zones waar al ledverlichting is en waar ze tussen 2027 en 2030 wordt aangebracht? Zo ja, kan ik dat inzien? Zo niet, maakt u het openbaar?

Hoe wordt de installatie van ledverlichting aangepakt in de armste wijken, zones met veel zachte weggebruikers en de omgeving van gevoelige voorzieningen?

Hoe verloopt de samenwerking met Sibelga, dat instaat voor ledverlichting op de gemeentewegen?

Quelles sont les collaborations avec Sibelga afin de créer des synergies et une complémentarité dans le déploiement de l'éclairage LED entre les voiries communales et régionales ?

1123 Comment les systèmes de variation d'intensité lumineuse intégrés aux LED sont-ils répartis sur le territoire bruxellois ? Certaines voiries ou certains quartiers sont-ils prioritaires et quelle est la justification de ces choix ?

Enfin, ces systèmes de variation d'intensité lumineuse sont-ils réglés sur une seule puissance au cours d'une même soirée afin de réduire les dépenses énergétiques, ou l'intensité lumineuse dépend-elle du flux de piétons et de cyclistes dans les zones concernées par ce système ?

1125 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** La transition vers l'éclairage LED sur la voirie régionale s'inscrit dans une politique structurelle visant à réduire durablement la consommation énergétique, à moderniser des infrastructures souvent vétustes et à améliorer la qualité globale de l'espace public. Cette transition est conduite de manière progressive et encadrée, dans le respect des normes techniques en vigueur et en tenant compte des contraintes budgétaires, opérationnelles et urbaines propres à la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans ce cadre, Bruxelles Mobilité applique systématiquement une méthodologie rigoureuse. Lors de tout nouveau projet d'éclairage public ou de toute opération de remplacement de luminaires, des études photométriques préalables sont réalisées afin de garantir le respect des niveaux d'éclairement prescrits. Ces études sont complétées par des visites de terrain et des mesures au luxmètre lors de la réception des installations, ce qui permet de s'assurer du bon fonctionnement des équipements et de leur conformité aux normes.

À ce stade, Bruxelles Mobilité ne dispose pas d'une évaluation objectivée et transversale de l'impact spécifique des conversions à l'éclairage LED sur la sécurité routière, l'accidentologie ou le sentiment d'insécurité, fondée sur des données policières, des enquêtes de victimation ou des plaintes formalisées des comités de quartier.

Il convient de rappeler que l'éclairage public constitue un facteur parmi d'autres influençant la sécurité et le sentiment de sécurité dans l'espace public, à côté de l'aménagement urbain, des flux de mobilité, de la présence humaine ou encore des politiques de prévention. Lorsque l'éclairage est considéré comme un élément à améliorer, des solutions sont mises en œuvre à court ou moyen terme. À chaque accident, l'analyse des causes s'étend également à l'éclairage. Si celui-ci s'avère problématique, nous y remédions.

Le remplacement des luminaires par des technologies LED sur la voirie régionale repose sur une combinaison de critères techniques, opérationnels et stratégiques. Le degré de vétusté des installations existantes, le type de luminaire concerné – certaines technologies anciennes n'étant plus fabriquées ou devenant difficilement réparables –, ainsi que la consommation

Krijgen bepaalde wijken voorrang en zo ja, waarom?

Hoe zijn de systemen voor variatie in lichtintensiteit gespreid? Is de intensiteit constant om energie te besparen of wordt ze afgestemd op het aantal voetgangers en fietsers in de betrokken zone?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De invoering van ledverlichting op de gewestwegen past in een beleid dat gericht is op duurzame energiebesparing, een modernere infrastructuur en kwaliteitsvollere openbare ruimten. De verlichting wordt gaandeweg vervangen, met respect voor de geldende technische normen en rekening houdend met de budgettaire, operationele en stedenbouwkundige beperkingen.

Brussel Mobiliteit hanteert een duidelijke werkwijze, waarbij het vooraf een fotometrisch onderzoek uitvoert om ervoor te zorgen dat het voorgeschreven verlichtingsniveau wordt gehaald. Na installatie controleert het ter plaatse de goede werking van de verlichting.

Brussel Mobiliteit beschikt niet over een objectieve evaluatie van de impact van ledverlichting op de verkeersveiligheid of het onveiligheidsgevoel, die door meer elementen dan louter de straatverlichting worden beïnvloed. Wanneer de verlichting beter kan, worden de nodige werkzaamheden op korte of middellange termijn uitgevoerd.

De lichtpunten worden vervangen door ledverlichting op basis van een combinatie van technische, operationele en strategische criteria. Zo wordt er rekening gehouden met de mate waarin de bestaande verlichting verouderd is en hoeveel energie ze verbruikt. Voorts combineert Brussel Mobiliteit in de mate van het mogelijke de vervanging van verlichting met andere werkzaamheden. Zo worden de hinder en de kosten beperkt.

énergétique actuelle des points lumineux sont aussi pris en compte.

Nous sommes attentifs aux possibilités de mutualiser ces remplacements avec d'autres chantiers, afin d'éviter des interventions répétées, de limiter les nuisances et de réduire les coûts, notamment en matière de coordination et de procédures. La planification peut par ailleurs évoluer en fonction de nouvelles priorités politiques ou urbaines, auquel cas la conversion à la technologie LED est souvent intégrée pour optimiser les interventions.

¹¹²⁷ En matière de transparence, Bruxelles Mobilité a intégré l'inventaire des voiries équipées en LED dans l'outil cartographique Mobigis, qui présente une foule d'informations ouvertes au public sur les voiries régionales bruxelloises.

Les quartiers plus vulnérables, les zones à forte circulation piétonne ou cycliste et les abords d'équipements sensibles tels que les écoles, les hôpitaux ou les gares sont pleinement pris en considération dans la conception de l'éclairage public régional. Bruxelles Mobilité applique rigoureusement la norme belge NBN L 18-004:2023, la référence pour l'ensemble des installations d'éclairage public. Cette norme définit les classes d'éclairage en fonction des types d'usagers, des flux de circulation, du contexte environnant et des besoins de sécurité. Elle garantit une perception visuelle adéquate des espaces publics, un niveau de sécurité adapté à tous les usagers, y compris les plus vulnérables, ainsi qu'un écoulement fluide du trafic et une sécurité publique renforcée, et offre un cadre suffisant pour répondre aux situations évoquées. Lorsqu'une plainte relative à un problème d'éclairage est reçue, celle-ci fait l'objet d'une analyse précise au regard de ces critères afin de déterminer si une intervention est nécessaire.

La collaboration entre Bruxelles Mobilité et Sibelga en matière d'éclairage public est régulière et constructive, même si les deux gestionnaires opèrent sur des réseaux distincts, avec des marchés publics, des équipements, des équipes, des financements et des niveaux de service propres. Depuis 2023, Sibelga a accéléré la conversion de son parc d'éclairage public communal vers la technologie LED. À ce jour, près de la moitié de l'éclairage concerné est converti. Des échanges techniques réguliers avec Bruxelles Mobilité ont lieu et une coordination de chantiers est par ailleurs possible lorsqu'un projet de rénovation de l'espace public concerne simultanément des voiries communales et régionales. Des travaux conjoints ont également permis l'élaboration de lignes directrices communes concernant les températures de couleur des luminaires dans des zones spécifiques, notamment à proximité de sites Natura 2000. Diverses contraintes techniques du réseau régional limitent toutefois la possibilité d'interventions conjointes systématiques.

Enfin, en ce qui concerne la variation de l'intensité lumineuse, Bruxelles Mobilité n'a pas fait le choix de recourir à des systèmes de gradation de lumière sur les voiries régionales. Les luminaires LED installés sont équipés de réglages internes fixes, définis dès la conception de l'installation afin de respecter

Een overzicht van wegen waar Brussel Mobiliteit al ledverlichting installeerde, kunt u raadplegen in Mobigis.

Bij de planning van de openbare verlichting houdt het gewest rekening met de armste wijken, zones met veel zachte weggebruikers en gevoelige voorzieningen. Op basis van de geldende norm voor openbare verlichting, die Brussel Mobiliteit strikt toepast, kan het agentschap de verlichtingsklasse bepalen om een goede zichtbaarheid, voldoende veiligheid en een vlotte doorstroming te garanderen. Klachten worden grondig onderzocht om te bepalen of een interventie nodig is.

Hoewel ze verschillende netwerken beheren, werken Brussel Mobiliteit en Sibelga geregeld constructief samen. Sibelga voert sinds 2023 versneld ledverlichting in. Momenteel heeft het ongeveer de helft van zijn lichtpunten vervangen. Technisch overleg is mogelijk en werkzaamheden in de openbare ruimte kunnen op elkaar worden afgestemd. Er bestaan bovendien richtlijnen over de kleurtemperatuur in bepaalde zones, zoals bij Natura 2000-sites. Technische beperkingen op het gewestnet beperken echter de mogelijkheid om systematisch gezamenlijk in te grijpen.

Ten slotte koos Brussel Mobiliteit niet voor een systeem dat toelaat om de lichtsterkte in de loop van de nacht te laten variëren. Bij een gelijk blijvende lichtsterkte blijven ook de zichtbaarheid en de veiligheid gelijk, en het zorgt voor een vlot beheer van het verlichtingsnet.

strictement les prescriptions de la norme précitée. L'intensité lumineuse ne varie donc pas au cours d'une même soirée en fonction des flux de piétons ou de cyclistes. Ce choix assure la lisibilité constante de l'espace public, une sécurité homogène pour l'ensemble des usagers et une gestion opérationnelle fiable du réseau d'éclairage.

1129 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- L'éclairage public constitue un élément important. Je suis convaincue que les dispositifs en question permettraient aux citoyens de se déplacer autrement dans notre Région, grâce à la sécurité qu'ils apportent pour la mobilité douce, que vous défendez fortement. Si les voiries sont bien éclairées, les usagers n'auront pas peur de marcher ou de se déplacer à vélo.

Le portail Mobigis constitue un outil essentiel. S'il demeure très technique pour le citoyen lambda, il peut être utile pour que nos différentes autorités travaillent sur le sujet. Il serait intéressant d'intégrer à plus long terme l'aspect de la sécurité routière pour examiner la manière d'améliorer nos voiries et de résorber les zones accidentogènes. En l'absence de ces indicateurs essentiels, la politique se limite à de bonnes intentions en matière d'énergie et de sécurité, et il n'est pas possible de montrer que les choix d'éclairage améliorent réellement la sécurité des Bruxellois et des Bruxelloises.

Je regrette toutefois que la capacité à utiliser la variation d'intensité dans l'éclairage public ne soit pas suffisamment explorée.

- L'incident est clos.

1133 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

1133 **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,**

1133 **concernant la compensation des abonnés de la STIB en cas de perturbations de service.**

1135 **Mme Amélie Pans (MR).**- De nombreux usagers réguliers des transports en commun bruxellois ont récemment attiré notre attention sur les conséquences concrètes des perturbations récurrentes du service de la STIB sur la valeur réelle de leur abonnement. Ces perturbations peuvent être liées à des mouvements de grève, mais également à des incidents techniques, à des pannes d'infrastructure, à des problèmes de personnel ou encore à des interruptions de service imprévues.

Or, les abonnés de la STIB s'acquittent d'un montant annuel ou mensuel, sans que la pleine jouissance du service ne soit systématiquement garantie. À titre d'exemple, certains abonnés estiment avoir perdu plusieurs jours d'utilisation de leur abonnement sur une année en raison de journées durant

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Ik ben ervan overtuigd dat ledverlichting de veiligheid zal verhogen voor zachte weggebruikers.

Mobigis is een belangrijk instrument. Voor de doorsneeburger is het wellicht erg technisch, maar voor beleidsmakers kan het bijzonder nuttig zijn. Het zou dan ook interessant zijn om er op termijn gegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid in op te nemen om te voorkomen dat het beleid tot goede voornemens beperkt blijft.

Ik betreurt het dat een variërende lichtintensiteit niet diepgaand is onderzocht.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

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

betreffende de compensatie voor de houders van een MIVB-abonnement in geval van een verstoorde dienstverlening.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- De terugkerende hinder op het MIVB-net door stakingen, technische incidenten, personeelsproblemen enzovoort verlaagt de werkelijke waarde van de MIVB-abonnementen. Sommige abonnees hebben daardoor al meerdere dagen van hun abonnement verloren. Ze lijden niet alleen rechtstreeks financieel verlies, maar hebben ook extra kosten omdat ze de auto of de taxi moeten nemen.

Bestaan er compensatieregelingen voor abonnees wanneer de dienstverlening tekortschiet? Hoe en in welke specifieke gevallen kunnen ze daarvan gebruikmaken?

Is de regering van plan een systematischere, transparante compensatieregeling in te voeren, bijvoorbeeld door het

lesquelles le réseau était fortement perturbé, voire quasiment à l'arrêt.

Cette situation engendre non seulement une perte financière directe liée à l'abonnement - a fortiori quand le tarif n'est pas préférentiel -, mais également des coûts indirects importants, les usagers étant parfois contraints de recourir à des solutions alternatives (taxi, location de véhicule, usage accru de la voiture individuelle).

Existe-t-il aujourd'hui, pour les abonnés, des mécanismes de compensation, d'indemnisation ou de prolongation d'abonnement lorsque le service n'est pas pleinement assuré ? Dans l'affirmative, dans quels cas précis ces mécanismes s'appliquent-ils et comment les usagers peuvent-ils en bénéficier ? À défaut, de tels mécanismes sont-ils actuellement à l'étude ?

Votre gouvernement a-t-il prévu d'introduire un mécanisme plus systématique et transparent de compensation pour les abonnés, par exemple, sous la forme d'une prolongation automatique de l'abonnement qui serait proportionnelle aux jours de perturbation significative du réseau ?

Comment les notions de « service minimum » et de « perturbation significative » sont-elles actuellement définies et évaluées par la STIB et par l'autorité de tutelle, notamment au regard des obligations de service public ?

Enfin, quelles mesures prenez-vous afin d'améliorer l'information des abonnés concernant leurs droits en cas de perturbation du service et afin de renforcer la transparence sur la qualité effective du service rendu par la STIB ?

1137 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Le réseau de la STIB a été à plusieurs reprises perturbé en 2025, en raison de grèves et manifestations organisées contre les politiques du gouvernement fédéral.

La STIB, bien que tributaire de ces situations, est bien consciente des désagréments qu'elles occasionnent pour ses voyageurs. Elle met tout en œuvre pour assurer la desserte de certaines lignes et informer au mieux sa clientèle de la situation sur son réseau.

Au cours des dernières années, elle a nettement amélioré la manière dont elle organise ses lignes en situation de grève, afin d'assurer la situation la plus stable possible sur le réseau du début à la fin du service et de communiquer les informations le plus rapidement possible, voire de déjà fournir des prévisions la veille.

Il n'existe toutefois pas de système de dédommagement en cas de perturbation. Comme indiqué dans les règles de transport de la STIB, « la responsabilité de la STIB ne pourra en aucune façon être engagée dans l'hypothèse où le service de transport public ne pourrait pas être assuré en tout ou en partie pour des raisons

abonnement automatisch te verlengen met het aantal hinderdagen?

Hoe definiëren de MIVB en de toezichhoudende overheid de begrippen 'minimale dienstverlening' en 'zware hinder' met het oog op de openbardienstverplichting?

Wat doet u om de abonnees beter te informeren over hun rechten en meer transparantie te bieden over de werkelijk geleverde dienstverlening?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *In 2025 ondervond het MIVB-net meermaals hinder van de stakingen tegen de federale beleidsmaatregelen. In dergelijke situaties stelt de MIVB alles in het werk om bepaalde lijnen te laten rijden en de reizigers zo goed mogelijk te informeren. De afgelopen jaren heeft ze de organisatie van haar dienstverlening in geval van stakingen aanzienlijk verbeterd.*

Ze voorziet echter niet in schadevergoedingen wanneer de dienstverlening verstoord is. Volgens haar vervoersregels is ze niet aansprakelijk wanneer dat buiten haar wil om gebeurt. Ze heeft ook geen wettelijke verplichting om een minimale dienstverlening te garanderen.

Wel verbindt de MIVB zich er in haar openbardienstcontract 2024-2028 toe de betrouwbaarheid, stiptheid en snelheid voor de reizigers te verbeteren en in geval van hinder, in de mate van het mogelijke, de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen en de reizigers op voorhand te informeren.

indépendantes de sa volonté ». Le texte complet du règlement est disponible sur le site web de la STIB.

Il n'existe pas, par ailleurs, de prescription légale au niveau d'un service minimum. La STIB est tenue de préserver, dans la mesure du possible, le principe de continuité du service public, tel que précisé dans l'article 9 de son cahier des charges.

Cela étant, la STIB fait de la gestion des perturbations programmées et non programmées une priorité, que ce soit en matière d'information aux voyageurs ou de mise à disposition de solutions alternatives. En effet, dans son article 31, intitulé « Ponctualité et fiabilité », le contrat de service public 2024-2028 prévoit la disposition suivante : « La STIB s'engage à renforcer les performances du réseau de transport public en termes de fiabilité, de ponctualité et de vitesse clients. Dans le cadre de perturbation du réseau, la STIB s'engage à mettre en œuvre un principe de continuité de service et d'information anticipée aux voyageurs, dans la limite de ses capacités, comme dans la pratique existante. »

1139 La gestion des perturbations se retrouve également dans les priorités définies dans son plan d'entreprise.

Le maillage du réseau de la STIB est tel qu'il est régulièrement possible de se rabattre sur d'autres lignes environnantes en cas de perturbation, même si cela peut constituer un inconfort. Des bus navettes sont également mis en service en cas de perturbation non programmée de longue durée.

Enfin, en matière d'information, de nombreux projets sont en cours pour réduire les effets des perturbations, que ce soit au travers de notifications dans l'application mobile ou de lettres d'information. Par ailleurs, la STIB dispose depuis peu d'un canal WhatsApp dédié à l'information aux voyageurs.

1141 **Mme Amélie Pans (MR).**- Je ne suis évidemment pas pleinement satisfaite de vos réponses, puisqu'il n'existe pas de compensation en cas de perturbations du service.

Contrairement à ce que vous affirmez, je ne suis pas convaincue que le maillage du réseau offre des solutions en cas de grève ou de perturbation. Les jours de grève, la dame qui vient une fois par semaine m'aider à tenir ma maison, par exemple, mettrait deux heures pour arriver chez moi, car elle vient de l'autre côté de la ville. Elle préfère donc ne pas venir et perdre un jour de travail.

Or, j'estime qu'à partir du moment où l'utilisateur paie à l'avance, au mois ou à l'année, pour un service public qui est censé lui permettre de se déplacer, il doit pouvoir être dédommagé quand le service n'est plus garanti, et ce, malgré le maintien d'un service minimum. Un système de compensation existe d'ailleurs dans d'autres circonstances. La STIB devrait mener une réflexion à ce sujet.

- *L'incident est clos.*

Dankzij het uitgebreide MIVB-net is het vaak mogelijk om andere lijnen in de omgeving als alternatief te gebruiken, al veroorzaakt dat mogelijk wat ongemak. Bij lange verstoringen zet de MIVB ook pendelbussen in.

Er lopen verschillende projecten om de informatie aan de reizigers te verbeteren, via meldingen in de app, de nieuwsbrief of het recente whatsappkanaal.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *Ik vind het jammer dat er geen compensatieregeling is. Het MIVB-net biedt ook niet altijd alternatieven in geval van hinder. Zo verloor mijn huishoudhulp een werkdag, omdat ze anders twee uur onderweg geweest zou zijn.*

De MIVB moet nadenken over een compensatie wanneer ze een vooraf betaalde dienstverlening aan reizigers niet kan garanderen, ook al is er een minimale dienstverlening.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant le bilan du service Includo de la STIB.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Il y a un an, la STIB a lancé son service de maraude sociale Includo, pour répondre à la forte hausse du nombre de personnes en errance et de toxicomanes dans les stations. L'équipe, composée de vingt-trois agents et de trois managers, intervient de 6h à 2h du matin et constitue un relais entre un public en grande précarité et les associations spécialisées.

En douze mois, Includo a effectué 5.700 visites et a pu assurer un suivi régulier d'environ 300 personnes. Les agents, formés par des partenaires comme Infirmiers de rue, Bruss'help ou encore le Samusocial, assurent un travail de première ligne pour réorienter les personnes vers l'hébergement, les soins ou l'accompagnement social.

Bien que la STIB souligne que ce rôle est devenu indispensable pour alléger la pression sur son réseau et améliorer le parcours des voyageurs, elle reconnaît également que l'efficacité du dispositif dépend d'un élément fondamental, à savoir la disponibilité des places d'hébergement. Or, la presse nous indique que selon le dernier dénombrement de Bruss'help, le nombre de sans-abri à Bruxelles a encore augmenté de 25 % ces trois dernières années, rendant la réorientation de plus en plus difficile.

Par ailleurs, de nombreux acteurs de terrain et associations critiquent la complexification de leurs missions respectives depuis le déploiement de ce service. Includo répond donc, certes, à une urgence croissante, mais se heurte à une réalité structurelle : sans solutions d'accueil suffisantes, le dispositif reste limité dans sa capacité d'offrir des solutions durables aux personnes en situation de grande précarité présentes dans le métro.

Madame la Ministre, vous avez indiqué en mars dernier que le dispositif faisait l'objet d'une évaluation continue, et qu'une réévaluation des besoins après une année de test serait prévue. Dès lors, quel bilan dressez-vous en ce qui concerne la qualité de la coordination avec les différents acteurs du secteur social ?

Au vu de l'augmentation de 25 % du nombre de sans-abri en un an, comment évaluez-vous l'efficacité du dispositif Includo dans son ensemble ?

Comment est organisée la gouvernance du dispositif et quelles décisions concrètes ont-elles été prises sur la base de l'évaluation continue ?

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de resultaten van de dienst Includo van de MIVB.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- De MIVB begon een jaar geleden met haar dienst Includo, die met een ploeg van 23 medewerkers en 3 managers van 6 tot 2 uur rondzwervende mensen en drugsverslaafden in haar stations de weg wijst naar hulpverlening of opvang. De dienst heeft al 5.700 mensen aangesproken en zo'n 300 van hen een regelmatige opvolging geboden.

De MIVB erkent echter dat er onvoldoende opvangplaatsen zijn. Volgens de laatste telling van Bruss'help is het aantal daklozen de laatste drie jaar met 25% gestegen, zodat het almaar moeilijker wordt mensen naar de gepaste hulp door te verwijzen. De sector klaagt ook dat zijn werk sinds de oprichting van Includo moeilijker is geworden.

In maart 2025 zei u dat Includo permanent geëvalueerd wordt en dat de behoeften na een jaar herbekeken zouden worden. Hoe evalueert u de kwaliteit van de coördinatie met de sociale sector? Hoe evalueert u de efficiëntie van de dienst in zijn geheel in het licht van de genoemde stijging van 25%?

Hoe wordt de dienst aangestuurd? Welke beslissingen zijn er genomen op basis van de permanente evaluatie?

Kregen de Includoploegen al te maken met incidenten zoals agressie, bedreigingen of verwondingen? Zo ja, welke preventie- en beschermingsmaatregelen zijn er genomen?

In welke stations en op welke lijnen is Includo vooral actief? Is er een verschuiving naar andere stations vastgesteld sinds de dienst van start ging?

Les équipes Includo ont-elles été confrontées à des incidents de sécurité tels que des agressions, des menaces ou des blessures ? Quelles mesures de prévention et de protection ont-elles été prises, le cas échéant ?

Sur quelles stations ou lignes la plupart des interventions portent-elles ? Observez-vous un phénomène de déplacement vers d'autres stations depuis le lancement d'Includo ?

¹¹⁴⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Le service Includo a été créé afin de répondre à la présence accrue de personnes en grande précarité dans le réseau de transport public. Il s'inscrit dans une logique de complémentarité avec les politiques sociales existantes et ne vise en aucun cas à s'y substituer. Certaines associations avaient exprimé cette crainte au début, mais nous pouvons désormais constater que chaque acteur exerce son propre rôle, et le rôle d'Includo est clair et défini.

Après un an d'activité, le bilan est clair à mes yeux : la présence d'Includo fait une différence pour les voyageurs, le personnel de la STIB, les personnes précarisées et les partenaires associatifs. Plusieurs personnes font l'objet d'un suivi régulier et sont orientées vers des structures d'hébergement, même pour une seule nuitée. Cette approche contribue à l'objectif de renvoyer des personnes qui se trouvent dans les stations de métro vers un accompagnement externe. Nous constatons l'efficacité de cette approche, bien que le champ d'action d'Includo reste limité, eu égard au manque de places dans les structures d'hébergement.

En 2026, l'observatoire de la STIB consacré à la sûreté réalisera une enquête sur la qualité du service auprès des partenaires, toujours dans une optique d'évaluation continue.

Les équipes d'Includo se rendent dans l'ensemble des stations de métro et de prémétro ainsi qu'à certains arrêts de surface à différents intervalles, en fonction des besoins constatés. Includo permet d'assurer un accompagnement de première ligne 20 heures sur 24, 7 jours sur 7, sur le réseau de la STIB, ainsi qu'une orientation vers des structures dès lors que des places sont disponibles, en réponse aux besoins des bénéficiaires. Je rappelle que la disponibilité des places constitue un enjeu pour ces services.

¹¹⁵¹ Jusqu'à présent, les agents Includo n'ont jamais été victimes d'incidents de sécurité, bien qu'évidemment, ils n'effectuent pas un travail facile.

Dès sa conception, ce service a été développé en concertation avec des partenaires spécialisés tels que les acteurs du projet Sublink : les ASBL Transit, Diogènes, le Projet Lama, le New Samusocial, ainsi que Bruss'help.

Après une année de fonctionnement, le bilan en matière de coordination avec les acteurs du secteur social est globalement positif. Includo a également repris la gestion des réunions de coordination mensuelles instaurées depuis dix ans entre la STIB et les partenaires du secteur.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - Na een jaar is duidelijk dat de komst van Includo gunstig is voor de reizigers, het MIVB-personeel, de verenigingen en de kwetsbare doelgroep zelf, die dankzij Includo haar weg vindt naar hulp en opvang. De aanvankelijke vrees van sommige verenigingen dat Includo hun rol zou overnemen, blijkt ongegrond.

Als onderdeel van de permanente evaluatie zal het veiligheidsobservatorium van de MIVB in 2026 bij de partnerverenigingen een enquête uitvoeren over de kwaliteit van de dienstverlening van Includo.

De Includoploegen bezoeken alle metro- en premetrostations en sommige bovengrondse haltes. Ze voorzien in eerstelijnsbegeleiding en doorverwijzing. Daarbij worden de opvangdiensten inderdaad geconfronteerd met een plaatstekort.

Tot op heden hebben de Includomedewerkers nog geen veiligheidsincidenten meegemaakt.

Includo is van bij het begin opgezet in overleg met de partnerorganisaties die samenwerken binnen Sublink, te weten Transit, Diogènes, Project Lama en New Samusocial, alsook met Bruss'help. De coördinatie met die verenigingen wordt positief geëvalueerd. Er worden afspraken gemaakt, met onder meer overeenkomsten voor informatie-uitwisseling.

Het federale migratiebeleid, waarbij de opvang wordt teruggeschroefd, dreigt echter het aantal kwetsbare personen in de openbare ruimte en de MIVB-stations te doen toenemen.

La maraude Includo ne pouvant fonctionner seule, un travail participatif a été mis en place avec différents types de partenaires pour arriver à poser les bases de collaborations, par exemple grâce à la rédaction de conventions permettant, entre autres, l'échange d'informations.

Néanmoins, l'arrêt ou la réduction des services dans les structures d'accueil et d'hébergement que le niveau fédéral envisage avec sa politique migratoire risque d'entraîner une présence croissante de personnes précarisées dans l'espace public et dans les infrastructures de la STIB.

En conclusion, Includo constitue un outil pertinent face à une urgence sociale grandissante, tout en mettant en évidence la nécessité d'une réponse globale et coordonnée dépassant le seul cadre du transport public.

1153 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Madame la Ministre, ce qui compte réellement dans tout dispositif - qu'il s'agisse d'Includo ou de Sublink, que nous évoquons dans quelques instants -, c'est que l'accompagnement soit effectif et apporte des solutions. En effet, chaque usager de la STIB mérite d'être aidé, et il nous appartient d'aider les personnes en grande précarité à rebondir.

En outre, si nous voulons disposer d'un bilan précis de ce service, il faut des chiffres. Dès lors, je reviendrai probablement vers vous par le biais d'une question écrite, afin d'obtenir des éléments plus détaillés, sauf si vous êtes en mesure de les transmettre au secrétariat de cette commission. Ces éléments doivent en effet nous permettre d'évaluer l'efficacité de ces dispositifs et de les adapter, le cas échéant.

En tout état de cause, tant les usagers que les travailleurs de la STIB méritent d'obtenir des réponses concrètes et d'être rassurés, car personne n'aime être confronté à de telles détresses.

- *L'incident est clos.*

1157 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1157 **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,**

1157 **concernant le bilan du service Sublink de la STIB.**

1159 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Le dispositif Sublink a été créé pour répondre à une réalité que chacun peut constater dans les stations de métro bruxelloises : des personnes en situation d'errance, en détresse sociale et/ou faisant face à des difficultés liées à l'usage de drogues ou d'autres substances.

L'objectif du dispositif est simple : renforcer l'accompagnement des personnes en grande difficulté, tout en améliorant le cadre de vie des usagers et des travailleurs de la STIB. Le principe de

Er is dus een samenhangend beleid nodig dat breder is dan het openbaar vervoer alleen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Elke vorm van ondersteuning moet in de eerste plaats effectief zijn en een positief effect sorteren voor de reizigers en voor de kwetsbaarste personen. Zowel de reizigers als het personeel van de MIVB hebben daar recht op, zodat ze al die miserie niet meer hoeven aan te zien.

Voor een precieze evaluatie zijn er cijfers nodig. Daarom zal ik waarschijnlijk schriftelijk meer details opvragen, tenzij u die al aan het commissiesecretariaat kunt bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de resultaten van de dienst Sublink van de MIVB.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Het project Sublink is opgezet om de daklozenproblematiek in de metrostations aan te pakken. Mobiele teams gaan in en rond de meest problematische stations praten met de daklozen en verwijzen hen zo nodig door naar opvang of zorg.

Tot nu toe zouden er al meer dan 8.000 interventies hebben plaatsgevonden, zouden de teams al meer dan 1.000 mensen hebben ontmoet en zouden ongeveer 800 mensen

Sublink repose sur la présence, dans et autour des stations les plus sensibles de la Région, d'équipes mobiles qui rencontrent et écoutent les personnes en errance, et les orientent au besoin vers un hébergement, des soins ou toute autre forme d'aide susceptible de les remettre sur une trajectoire de vie stable.

Selon les chiffres communiqués jusqu'à présent, plus de 8.000 interventions ont eu lieu, plus de 1.000 personnes ont été rencontrées et environ 800 ont bénéficié d'un accompagnement approfondi. Ces données montrent que le service est actif et qu'un travail est réalisé sur le terrain. Cependant, le dernier rapport de Bruss'help - que j'ai déjà évoqué au sein de cette commission - relève une augmentation de 25 % du nombre de personnes sans abri à Bruxelles, ce qui complique davantage les démarches de réorientation.

Aujourd'hui, il est important de disposer d'une vision d'ensemble de la situation du projet Sublink, qui soit étayée par des données transparentes et actualisées. Un bilan complet permettrait non seulement de mesurer l'impact du dispositif et de comprendre ce qui fonctionne, mais aussi de déterminer ce qui doit être amélioré, adapté, élargi ou mieux coordonné, en vue de répondre de manière plus cohérente au phénomène de l'errance dans le métro.

Pouvez-vous dresser un état des lieux actualisé du dispositif Sublink et de son fonctionnement depuis son déploiement ?

Le dispositif ayant été déployé dans douze stations, quel est le bilan global et par station ?

Face au nombre croissant de personnes en situation de sans-abrisme et d'errance, quels critères utilisez-vous pour évaluer si une personne a réellement été réorientée ou accompagnée de manière durable ?

Quel est votre plan pour adapter Sublink à l'évolution de la situation, notamment face à la hausse du sans-abrisme et de la consommation de drogues dures dans l'espace public bruxellois ?

Toutes ces questions viennent à point nommé, puisque nous avons rencontré la semaine passée les représentants de l'ASBL Diogènes, lesquels ont dressé le bilan de leur participation au dispositif.

¹¹⁶¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Bien que fortement lié au service Includo, Sublink est un dispositif distinct. Né en 2023, ce projet intersectoriel a été élaboré en réponse à une présence accrue d'habitants de rue et de personnes souffrant de problèmes d'addiction dans les stations de la STIB. Il vise l'ensemble des personnes en errance.

Les partenaires du projet, Diogènes, le Projet Lama, le New Samusocial et Transit, interviennent de plusieurs manières et à plusieurs étapes en proposant, notamment, un accompagnement psychosocial, un accompagnement physique, des soins médicaux, une médiation culturelle ou une mise en

intensieve begeleiding hebben gekregen. Het jongste rapport van Bruss'help wijst echter op een toename van 25% van het aantal daklozen in Brussel, wat de heroriëntatie bemoeilijkt.

Het project Sublink is in twaalf stations ingevoerd. Wat is de algemene balans van het project en wat is de balans per station? Welke criteria hanteert u om te beoordelen of iemand daadwerkelijk is doorverwezen of duurzaam is begeleid?

Bent u van plan om het project Sublink aan te passen aan de toename van het aantal daklozen en harddruggebruikers in de openbare ruimte in Brussel?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het project Sublink werd in 2023 opgezet als antwoord op de toename van het aantal daklozen en verslaafden in de MIVB-stations.*

De partners van het project (Diogènes, Project Lama, New Samusocial en Transit) bieden in verschillende fasen en op verschillende manieren hulp aan, zoals psychosociale begeleiding, fysieke begeleiding, medische zorg, culturele bemiddeling of huisvesting.

logement. Cet accompagnement psycho-médico-social permet de traiter la problématique des personnes en errance sur le réseau, afin de garantir la qualité du service pour les clients de la STIB.

Dans le cadre du projet Sublink, Bruxelles Mobilité assure, aux côtés d'autres pouvoirs subventionnants, le subventionnement d'associations d'aide aux personnes en errance et un suivi annuel des interventions de ces associations. Un comité d'accompagnement, composé de l'administration, des ASBL, de la STIB, de Bruss'help et de mon cabinet, se réunit régulièrement pour suivre l'évolution du projet et l'adapter si nécessaire. Une fois par an, les parties analysent l'utilisation des subsides.

La STIB collabore activement au projet Sublink par l'intermédiaire du service Includo, tant au niveau du pilotage stratégique qu'au niveau opérationnel. Elle participe notamment aux réunions de la plateforme de service, qui sont organisées toutes les deux semaines, ainsi qu'aux comités de pilotage, qui ont lieu une fois par mois.

Sur le plan opérationnel, des outils de partage d'informations entre Includo et le dispositif Sublink ont été développés. Par ailleurs, des maraudes mixtes sont en phase de test et les partenaires du projet n'hésitent pas à faire appel aux équipes d'Includo pour coordonner le suivi de certains bénéficiaires. À l'inverse, Includo sollicite aussi régulièrement l'aide des membres de Sublink pour la prise en charge psycho-médico-sociale de nouveaux bénéficiaires, la mise à l'abri de certaines personnes dans le cadre du dispositif des nuitées d'hôtel coordonné par Bruss'help ou encore la gestion de situations complexes en station.

¹¹⁶³ L'évaluation quantitative du projet se fait à l'aune du nombre, des lieux et des types d'interventions. Les ASBL, dans le cadre de Sublink, et la STIB suivent leurs interactions avec les personnes rencontrées et les orientations qui leur sont proposées. Cela offre un suivi plus efficace des réponses apportées. Il s'agit d'un processus de longue haleine.

Par ailleurs, si le sans-abrisme et la lutte contre la drogue ne relèvent pas des missions d'opérateurs de transport comme la STIB et Bruxelles Mobilité, leur implication est néanmoins exigée par les difficultés qu'elles rencontrent.

Voici quelques chiffres supplémentaires, comme demandé :

- du 1er janvier au 31 décembre 2025, 6.359 interventions ont eu lieu.

En ce qui concerne les types d'interventions pour la même période, on compte

- 2.864 accompagnements psychosociaux ;
- 889 accompagnements physiques ;
- 471 interventions de soin.

Een begeleidingscomité, bestaande uit Brussel Mobiliteit, de vzw's, de MIVB, Bruss'help en mijn kabinet, komt regelmatig bijeen om het project te volgen en het gebruik van de subsidies te analyseren.

De MIVB neemt deel aan de vergaderingen van het dienstenplatform en van de stuurgroepen. Er zijn ook tools ontwikkeld voor het delen van informatie tussen Includo en Sublink. Bovendien worden gemengde mobiele hulpteams getest en doet Sublink een beroep op Includo om de opvolging van bepaalde begunstigden te coördineren. Omgekeerd doet Includo ook regelmatig een beroep op de leden van Sublink voor psycho-medisch-sociale opvang, hotelovernachtingen of het beheer van complexe situaties in de stations.

De kwantitatieve evaluatie van het project gebeurt op basis van het aantal en het soort interventies en de locaties waar ze plaatsvinden. Daarnaast volgen de vzw's en de MIVB hun interacties met de ontmoete personen en de begeleiding die hen wordt aangeboden.

In 2025 vonden er 6.359 interventies plaats. Die leidden tot 2.864 gevallen van psychosociale begeleiding, 889 van fysieke begeleiding en 471 zorginterventies. Voor een totaalbeeld zijn er evenwel cijfers van meerdere jaren nodig.

Pour une vue globale de la situation, il faudrait évidemment collecter les chiffres pendant plusieurs années consécutives.

1165 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Madame la Ministre, ce chiffre m'interpelle, car il demeure particulièrement élevé. Sublink a été créé afin de répondre à une réalité que chacun peut observer dans les stations de la STIB. Les Bruxellois attendent un bilan clair et une évaluation station par station, ce que je n'ai pas entendu de votre part. Si besoin, je peux vous adresser une question écrite à ce sujet. Ce bilan par station doit nous permettre de voir où intensifier les efforts, de mesurer les effets réels du dispositif et de l'adapter, le cas échéant.

Je reste convaincue, à l'écoute des différents acteurs et associations qui prennent part à la mise en place de ce dispositif, que Sublink est un projet qui mérite d'être pérennisé et amélioré, car il porte réellement ses fruits. Je suis plus sceptique pour ce qui concerne le projet Includo, mais Sublink peut à mon sens apporter une véritable valeur ajoutée grâce aux associations spécialisées dans l'aide à ce public cible particulièrement fragile.

- *L'incident est clos.*

1169 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

1169 **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,**

1169 **concernant l'augmentation des livraisons à vélo.**

1171 **Mme Amélie Pans (MR).**- Un article récent met en lumière l'essor remarquable de la cyclologistique, c'est-à-dire l'utilisation de vélos-cargos pour la livraison urbaine de colis. L'année dernière, ce mode de livraison représentait déjà 5 millions de colis en Belgique, un chiffre en forte progression grâce à l'intérêt croissant d'acteurs publics, hospitaliers et privés.

Selon la fédération belge de cyclologistique, cette solution apparaît de plus en plus attractive pour les transporteurs traditionnels, confrontés aux difficultés d'accès aux centres-villes et à l'inefficacité liée aux embouteillages. Les avantages sont connus : moins de congestion, moins de bruit, moins de pollution et une efficacité accrue des livraisons, puisque le vélo-cargo n'est pas bloqué dans le trafic.

Pourtant, malgré son potentiel important pour améliorer la qualité de vie en ville, la cyclologistique reste encore un acteur marginal : seulement 2 à 3 % des livraisons totales en Belgique aujourd'hui.

Comment la Région analyse-t-elle l'évolution de la cyclologistique à Bruxelles ? Disposez-vous de chiffres propres au territoire régional concernant le volume de livraisons effectuées à vélo-cargo ?

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Het aantal interventies blijft bijzonder hoog. Het zou daarom nuttig zijn om een algemene evaluatie en een evaluatie per station te maken om de effecten van de maatregelen te meten en na te gaan waar we onze inspanningen moeten aanpassen of intensiveren.

Sublink biedt volgens mij een meerwaarde, maar over Includo ben ik sceptisch.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

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

betreffende de toename van het aantal leveringen per fiets.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- De fietslogistiek is in opmars. Vorig jaar werden vijf miljoen pakjes met de fiets geleverd in België, dankzij de groeiende belangstelling van overheden, ziekenhuizen en privéspelers. Ook voor traditionele transportbedrijven wordt fietslogistiek aantrekkelijker, want cargofietsen hebben geen last van files. Bovendien is de impact op vervuiling en lawaai positief. Toch gebeurt nog maar 2 à 3% van de leveringen in België met de fiets.

Hoe evolueert de fietslogistiek in Brussel? Hoe moedigt u fietslogistiek aan? Neemt u maatregelen op het vlak van infrastructuur, logistieke hubs, toegangsregels of stimulansen? Bevat de gewestelijke strategie voor stedelijke logistiek streefcijfers, projectoproepen of samenwerkingen met privéspelers?

Welke aanpassingen aan het wegennet zouden het verkeer nog vlotter en veiliger maken voor fietskoeriers? Hoe begeleidt u de overstap naar duurzamere leveringswijzen voor traditionele transportbedrijven? Bent u van plan om van Brussel een modelstad te maken voor fietslogistiek?

Quelles mesures la Région a-t-elle déjà mises en place pour encourager la cyclologistique, notamment en termes d'infrastructures, de hubs logistiques, de réglementation d'accès, ou d'incitants ?

Le gouvernement bruxellois intègre-t-il formellement la cyclologistique dans sa stratégie globale de logistique urbaine, par exemple via des objectifs chiffrés, des appels à projets ou des partenariats avec les acteurs privés ?

Quels aménagements ou adaptations des voiries bruxelloises pourraient encore faciliter la circulation et la sécurité des vélos-cargos, notamment sur les axes très fréquentés ?

Comment la Région accompagne-t-elle la transition des transporteurs traditionnels vers des modes de livraison plus durables, en particulier dans les zones d'accès réglementé du centre-ville ?

Enfin, quelles sont les perspectives à moyen terme pour faire de Bruxelles une ville pilote en matière de cyclologistique, afin de réduire la congestion et d'améliorer l'efficacité de la livraison du dernier kilomètre ?

1173 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La Région soutient le développement de la cyclologistique depuis de nombreuses années. Bruxelles est déjà une ville pilote en la matière à l'échelle de la Belgique, puisque 57 % des livraisons à vélo-cargo en Belgique sont faites à Bruxelles, selon les derniers chiffres de la Fédération belge de cyclologistique. Ces résultats illustrent l'impact des mesures menées dans le cadre de Good Move et d'autres projets depuis de nombreuses années, même si le potentiel de la cyclologistique pour la distribution et les services en Région bruxelloise reste énorme.

Voici quelques exemples d'actions clés. Après des campagnes de sensibilisation sur l'intérêt du vélo-cargo auprès des professionnels en 2021 et 2023, la Région soutient activement les pionniers d'une logistique décarbonée à travers le réseau du Green Deal pour une logistique basses émissions, copiloté par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement. Ce réseau renforce les échanges de bonnes pratiques et noue de nouvelles collaborations fructueuses. La Région vient de signer un deuxième cycle pour 2025-2027 avec plus de 80 entreprises motivées, venant de secteurs variés et de tailles très différentes.

Hormis la sensibilisation, un accompagnement est proposé aux entreprises pour faciliter l'appropriation, qui suppose de s'adapter à un nouvel outil de travail et éventuellement à une nouvelle organisation. À la suite du succès du projet Cairgo Bike en 2020-2023, la Région a relancé un accompagnement dédié aux PME à travers le projet Shifting Urban Logistics, coordonné par Bruxelles Mobilité et mis en œuvre par la coopérative de cyclologistique Urbike et l'ASBL Groupe One. Plusieurs centaines d'entreprises ont déjà été accompagnées dans l'utilisation du vélo-cargo au quotidien.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het gewest steunt sinds jaren de ontwikkeling van de fietslogistiek. Brussel is nu al een modelstad op dat vlak, aangezien 57% van de Belgische leveringen per fiets hier plaatsvindt. Toch blijft het groeipotentieel groot.*

Het beleid van de voorbije jaren omvatte bewustmakingscampagnes voor professionals in 2021 en 2023 en de actieve ondersteuning van pioniers via het netwerk van de Green Deal voor een emissiearme logistiek. Het netwerk is in 2025-2027 aan zijn tweede cyclus toe.

Bedrijven die de overstap maken, krijgen begeleiding bij de inzet van cargofietsen. Na het succes van het project Cairgo Bike in 2020-2023 zette het gewest met Shifting Urban Logistics een nieuw begeleidingsprogramma voor kmo's op.

Bovendien test Brussel Mobiliteit sinds kort een netwerk van nanohubs om fietskoerierbedrijven te helpen efficiënte rondes te organiseren.

En outre, Bruxelles Mobilité teste depuis peu le déploiement d'un réseau de nanohubs, afin d'offrir aux entreprises de cyclologistique un maillon supplémentaire à leur disposition pour organiser des tournées efficaces.

¹¹⁷⁵ D'un point de vue réglementaire, la Région a joué un rôle moteur au niveau belge dans l'introduction de projets pilotes permettant de tester l'usage de remorques pour vélo dédiées au transport de marchandises mesurant jusqu'à 1,2 mètre de largeur. Ce point devrait être réglé.

Dans le cadre du projet Cairgo Bike, Bruxelles Économie et Emploi avait déjà distribué 400 primes à l'achat d'un vélo-cargo ou d'une remorque pour vélo, car leur prix peut dissuader les PME. À la suite de ce succès, Bruxelles Économie et Emploi a intégré cette option au sein des primes pour une mobilité à basses émissions. Ma collègue Barbara Trachte dispose sans doute des derniers chiffres à ce sujet.

Enfin, l'un des leviers majeurs demeure le développement d'une infrastructure cyclable de qualité permettant la circulation des vélos-cargos dans le cadre d'un aménagement séparé. Celui-ci doit prévoir un espace suffisant ou susciter un apaisement de la circulation sur les voiries des quartiers. Pour ce dernier point, l'outil principal dont disposent la Région et les communes est une révision des plans de circulation. Cet outil offre de nombreux avantages au bénéfice de la cyclologistique, en plus de ceux pour la sécurité routière, la santé et la qualité de vie dans les quartiers.

¹¹⁷⁷ **Mme Amélie Pans (MR).**- Je constate que le gouvernement a soutenu plusieurs projets. Le dernier en date est le réseau de nanohubs. Existe-t-il un seul ou plusieurs nanohubs à Woluwe-Saint-Lambert ?

La livraison du dernier kilomètre peut vraiment faire la différence pour une ville, car elle participe à la réduction de la congestion, du bruit et de la pollution. C'est d'autant plus vrai maintenant que la livraison de colis est en hausse. Il est donc très important de développer la livraison du dernier kilomètre.

Selon vous, 400 primes ont été allouées à des PME pour les inciter à acheter un vélo-cargo, le coût élevé de ce moyen de transport pouvant constituer un frein à l'achat. Comment quantifiez-vous l'impact de ces primes ? Disposez-vous de chiffres ? Le nombre de livraisons de ces PME a-t-il augmenté suite à l'attribution d'une telle prime ? Si vous ne disposez pas de ces renseignements, je vous adresserai une question écrite sur le sujet.

¹¹⁷⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour cet aspect, je dois me coordonner avec Mme Trachte. Je dispose en effet du nombre de primes octroyées, mais le suivi de l'accompagnement n'est pas toujours assuré par l'entreprise qui reçoit la prime. Une question écrite me permettra de vous apporter une réponse plus précise.

- *L'incident est clos.*

Brussel speelde een voortrekkersrol door proefprojecten op te zetten rond goederenvervoer met fietskarren tot 1,2 meter breed.

Brussel Economie en Werkgelegenheid verstrekte voor het project Cairgo Bike 400 premies aan kmo's voor de aanschaf van een cargofiets of fietskar. Nu is die optie opgenomen in de premie voor mobiliteit met een lage uitstoot.

In de toekomst moet de fietsinfrastructuur voldoende plaats bieden aan cargofietsen en moet het verkeer in de wijken worden ingedijkt via een herziening van de circulatieplannen.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *Is er slechts één nanohub in Sint-Lambrechts-Woluwe of zijn er meerdere?*

Bezorging op de laatste kilometer maakt echt een verschil in een stad, zeker nu de levering van pakjes toeneemt. We moeten die dus blijven ontwikkelen.

Hebt u cijfers over de impact van de 400 premies aan kmo's voor de aankoop van een cargofiets?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Over de impact van de premies moet ik overleggen met staatssecretaris Trachte. Ik nodig u uit een schriftelijke vraag te stellen.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant le devoir de réserve, de neutralité et d'impartialité des agents de Bruxelles Mobilité.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Les principes de neutralité, d'impartialité et de devoir de réserve des agents publics sont au cœur de la confiance des citoyens dans l'administration bruxelloise. Ceci s'applique d'autant plus aux agents occupant des fonctions visibles de représentation ou de porte-parole.

Or, comme le relate l'édition de La Dernière Heure du 10 janvier dernier, une manifestation a eu lieu devant le Parlement bruxellois lors de la réception des vœux de notre institution. Le but du rassemblement était de dénoncer l'absence de gouvernement bruxellois de plein exercice. Dans cet article, une citoyenne est explicitement présentée comme porte-parole de Bruxelles Mobilité. Elle est citée comme étant présente « en tant que citoyenne préoccupée, mais pas comme fonctionnaire ». Ses propos sont particulièrement critiqués à l'égard des responsables politiques, jugés « scandaleux », et elle associe cette critique à la situation budgétaire de divers services publics et associations.

Cette situation brouille la frontière entre expression citoyenne légitime et prise de position perçue comme institutionnelle. Elle remet en question, au-delà du seul cas individuel, la clarté et l'effectivité du devoir de réserve pour les agents de Bruxelles Mobilité et, plus largement, de la fonction publique bruxelloise.

Bruxelles Mobilité dispose-t-elle d'un code de conduite, d'une charte de valeurs ou de lignes directrices internes encadrant l'expression publique, la participation à des manifestations politiques et l'usage par ses agents de la qualité professionnelle dans les médias ? Je songe en particulier aux porte-parole et responsables de communication. Dans l'affirmative, quelles en sont les grandes lignes et comment ces règles sont-elles communiquées et contrôlées ? Le cas échéant, comment les personnes qui y contreviennent sont-elles sanctionnées ?

Considérez-vous que la participation d'un porte-parole de Bruxelles Mobilité à une manifestation dirigée contre les élus bruxellois et ses déclarations extrêmement critiques dans la presse sont compatibles avec son devoir de réserve et de neutralité ? N'oublions pas que la qualité professionnelle de l'intéressée est mentionnée dans l'article.

Quelles suites avez-vous données à ce cas précis sur le plan organisationnel ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La liberté d'expression des membres du personnel du service public régional de

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de verplichte terughoudendheid, neutraliteit en onpartijdigheid van het personeel van Brussel Mobiliteit.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Overheidspersoneel moet neutraal, onpartijdig en terughoudend zijn, vooral in contact met het publiek. Dat is essentieel voor het vertrouwen van de burger in de overheid.*

La Dernière Heure berichtte op 10 januari dat tijdens de protestactie tegen het uitblijven van een Brusselse regering de woordvoester van Brussel Mobiliteit als bezorgde burger harde kritiek uitte op de "schandalige" houding van de politici en de budgettaire situatie van openbare diensten en verenigingen. Daarmee leek ze namens haar instelling te spreken en schond ze de principes van neutraliteit en terughoudendheid.

Bestaan er bij Brussel Mobiliteit richtlijnen voor medewerkers over publieke uitspraken, deelname aan politieke demonstraties en uitspraken in de media? Hoe worden die richtlijnen meegedeeld en gehandhaafd?

Vindt u dat de woordvoester haar plicht tot neutraliteit en terughoudendheid schond? Welk gevolg hebt u aan dit incident gegeven?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Artikel 11 van het personeelsstatuut van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB) bevestigt het recht op vrijheid van meningsuiting van de ambtenaren, met enkele beperkingen:*

Bruxelles (SPRB) n'est pas encadrée de manière détaillée par le statut, mais son article 11 dispose ce qui suit :

« L'agent jouit de la liberté d'expression à l'égard des faits dont il a connaissance dans l'exercice de ses fonctions.

Il lui est uniquement interdit de révéler des faits qui ont trait à la sécurité nationale, à la protection de l'ordre public, aux intérêts financiers de l'autorité, à la prévention et à la répression des faits délictueux, au secret médical, aux droits et libertés du citoyen, et notamment le droit au respect de la vie privée ; cette interdiction vaut également pour les faits qui ont trait à la préparation de toutes les décisions aussi longtemps qu'une décision finale n'a pas encore été prise, ainsi que pour les faits qui, lorsqu'ils sont divulgués, peuvent porter préjudice à la position de concurrence de l'organisme dans lequel l'agent est occupé.

Les dispositions des alinéas précédents s'appliquent également à l'agent qui a cessé ses fonctions. »

Au-delà de cette disposition, les contours concrets de la liberté d'expression sont précisés par l'application combinée d'autres principes généraux du droit de la fonction publique, ainsi que par la jurisprudence en la matière.

Tout d'abord, un membre du personnel ne peut pas prendre position ou effectuer des déclarations publiques officielles au nom du SPRB sans l'autorisation des secrétaires généraux ou du directeur général de l'administration dont il relève. En cas de prise de parole publique à titre personnel, il est donc essentiel que l'agent précise explicitement qu'il ne s'exprime pas en sa qualité de membre du personnel du SPRB.

Ensuite, la liberté d'expression est limitée par l'interdiction de tenir des propos répréhensibles au regard de la loi. Il est notamment interdit d'émettre publiquement des propos injurieux ou diffamants à l'égard de personnes chargées d'une mission de service public, des propos racistes ou xénophobes ou encore des discours négationnistes ou discriminatoires.

1189 En outre, d'autres devoirs inhérents à la qualité de membre du personnel de la fonction publique viennent restreindre l'exercice de la liberté d'expression, en particulier le devoir de réserve et le devoir de dignité. Le devoir de réserve ne permet pas au membre du personnel de prendre des positions ou d'émettre des déclarations abusives dans le cadre du secteur d'activité qu'il occupe en particulier et/ou de tout autre domaine relatif au SPRB en général. Il bénéficie donc d'un droit de critique, mais ce dernier doit rester compatible avec le fonctionnement efficace du service rendu par le SPRB. Le devoir de dignité, quant à lui, interdit au membre du personnel de s'exprimer en portant atteinte à la dignité de sa fonction.

Enfin, le droit d'expression du membre du personnel est également limité par le devoir de discrétion et par le secret professionnel. Ceux-ci impliquent l'obligation de garder confidentielles les informations à l'égard de tiers non habilités à en prendre connaissance ou qui doivent légalement le rester.

ze mogen de openbare orde, de financiële belangen of de concurrentiepositie van hun instelling of de rechten en vrijheden van de burger niet in het gedrang brengen, en geen beslissingen meedelen die nog in de voorbereidingsfase zitten.

Daarnaast gelden de algemene principes van het recht van het openbaar ambt, alsook de jurisprudentie op dat domein.

Zo mag een ambtenaar geen standpunten innemen of officiële verklaringen afleggen namens de GOB zonder toestemming van de hiërarchie. Als hij zich op persoonlijke titel uitspreekt, moet hij dus uitdrukkelijk vermelden dat hij niet als personeelslid van de GOB spreekt.

Verder mag hij geen uitspraken doen die tegen de wet ingaan. Het is verboden beledigende of lasterlijke uitspraken te doen over personen die een openbare functie bekleden. Uiteraard zijn ook racistische, xenofobe, negationistische of discriminerende uitspraken verboden.

Daarnaast moet een ambtenaar terughoudendheid en waardigheid aan de dag leggen. Dat houdt in dat hij geen standpunten of verklaringen mag uiten die zijn activiteitendomein of de GOB in het algemeen in een kwaad daglicht stellen of de efficiënte werking ervan schaden, en dat zijn uitlatingen de waardigheid van zijn ambt niet mogen schenden.

Ten slotte moet hij het beroepsgeheim respecteren: hij moet vertrouwelijk omgaan met bepaalde informatie.

De genoemde ambtenaar gaf duidelijk aan dat ze uit eigen naam sprak. Haar woorden druisten niet in tegen de wet en schonden haar plicht tot terughoudendheid en tot waardigheid niet. Ze vermeldde enkel algemeen bekende feiten en schond het beroepsgeheim dus niet.

Le membre du personnel ne peut ainsi divulguer aucun secret de fabrication ou d'affaires, ni aucune information dont il aurait eu connaissance dans l'exercice de son activité professionnelle et qui doit demeurer secrète.

L'agente à laquelle vous faites référence a clairement indiqué qu'elle s'exprimait en tant que citoyenne, et non dans le cadre de ses fonctions, comme le précise bien l'article. Les propos tenus ne sont pas répréhensibles au regard de la loi. Ils ne constituent pas une violation du devoir de dignité ni du devoir de réserve. Ils relèvent de faits de notoriété publique, faisant l'objet de plusieurs articles de presse depuis de nombreux mois. Ils ne portent donc pas sur des informations dont l'agente aurait eu connaissance en raison de l'exercice de ses fonctions au sein du SPRB et ne constituent, à ce titre, ni une violation du devoir de discrétion, ni du secret professionnel.

Compte tenu de ce qui précède, il convient de conclure que les propos de l'agente ne dépassent pas le cadre de sa liberté d'expression en tant que membre du personnel de la fonction publique régionale.

1191 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- J'ai pris connaissance par la presse des déclarations en question. J'ai attendu un corrigendum à ce sujet, mais son absence m'a poussée à vous interroger. Vous avez évoqué la liberté d'expression et sa définition. Je ne conteste pas ce volet, mais je tiens à aborder le devoir de réserve. Celui-ci constitue en effet une restriction de la liberté d'expression, mais il oblige un fonctionnaire, un employé, un magistrat ou toute personne au service d'une institution à tenir compte des intérêts et du renom de celle-ci. En résumé, il faut faire preuve de retenue dans l'expression écrite et orale de ses opinions. Cette obligation s'applique également en dehors des heures de travail, et son respect est évalué par l'autorité hiérarchique dont l'agent dépend.

Plusieurs personnes ont manifesté, et peut-être aurait-il été plus sage pour cette fonctionnaire de donner la parole à d'autres. Ce devoir de réserve lui imposait en effet de déclarer qu'elle était présente à titre citoyen et de laisser les autres s'exprimer. En l'espèce, une ambiguïté existe entre la représentation de Bruxelles Mobilité et le collectif de citoyens, dont je ne remets pas en cause le droit de manifester et de s'exprimer. Toute personne représentant une institution représente l'intérêt général, quelle que soit la diversité des opinions personnelles et privées, au service de tous les Bruxellois.

Il aurait été intéressant que cette personne fasse preuve de davantage de sagesse et de réserve, à l'instar de tout porte-parole de toute institution.

- *L'incident est clos.*

1197

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

Haar uitlatingen bleven dus binnen de grenzen van haar recht op vrije meningsuiting als gewestelijk ambtenaar.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *U omschreef de vrijheid van meningsuiting van ambtenaren. Die betwist ik niet, maar elke ambtenaar of werknemer in dienst van een instelling moet waken over de belangen en het imago van die instelling. Hij moet dus terughoudend zijn als hij schriftelijk of mondeling zijn mening uitdrukt.*

Deze ambtenaar had moeten verklaren dat ze daar stond als burger en anderen het woord moeten laten voeren. Nu bestond er dubbelzinnigheid tussen haar rol als vertegenwoordiger van Brussel Mobiliteit en die als deelnemer aan de actie van het burgercollectief. Als woordvoester van een openbare instelling, die het algemeen belang vertegenwoordigt, had ze van meer terughoudendheid moeten getuigen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL

1197 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,

1197 concernant l'évaluation du plan Good Move en 2025.

1199 **M. Sadik Köksal (MR).**- Le plan Good Move avait pour ambition de rendre Bruxelles plus fluide, plus sûre et plus agréable à vivre. Sur le terrain, force est de constater qu'il est devenu l'un des plans les plus contestés de la législature écoulée : quartiers divisés, reports de trafic non maîtrisés, difficultés d'accessibilité pour certains usagers et, surtout, un sentiment largement partagé de décisions imposées sans réelle concertation.

Je vous avais déjà interrogée en 2024 sur l'évaluation de ce plan. Nous sommes aujourd'hui en 2026 et il me semble indispensable de revenir sur son bilan concret et actualisé.

Quels éléments de référence sont retenus pour l'évaluation du plan Good Move et quels critères sont définis pour en mesurer les effets ? Selon quelle méthodologie ces critères ont-ils été validés au sein du gouvernement ?

Quel est le nombre de plans de circulation locaux mis en œuvre dans le cadre de Good Move en 2025 ? Combien de ces plans ont-ils dû être corrigés, suspendus ou révisés en raison de problèmes constatés sur le terrain, notamment en matière de reports de trafic, d'accessibilité ou de sécurité ?

Quels étaient les objectifs chiffrés initiaux du plan Good Move ? À ce stade, lesquels ont été atteints, même partiellement ? Disposez-vous de données actualisées sur l'évolution des temps de parcours pour les automobilistes, les transports publics et les modes actifs ?

Dans de nombreux quartiers, les habitants ont eu le sentiment que les décisions étaient déjà arrêtées avant même que ne commencent les concertations. Comment expliquez-vous ce décalage entre le discours participatif affiché et le ressenti des riverains ?

Par ailleurs, comment justifiez-vous que la mise en œuvre du plan Good Move ait entraîné une dégradation de l'accessibilité de publics pourtant particulièrement vulnérables ? Je pense aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite, mais aussi aux indépendants et aux commerçants qui dépendent d'un accès aisé à leur activité.

1201 Je souhaiterais également vous interroger sur l'impact du plan sur les travailleurs contraints d'utiliser la voiture. Disposez-vous d'une évaluation spécifique à ce sujet ? Une étude récente de Bruxelles Mobilité indique que près de 32.000 ménages sont contraints d'utiliser leur voiture pour se rendre au travail, souvent au détriment d'autres dépenses essentielles.

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

betreffende de evaluatie van het Good Moveplan in 2025.

De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).- Good Move moest het verkeer in Brussel vlotter, veiliger en aangenamer maken. Het werd echter een van de meest betwiste plannen van de voorbije regeerperiode omdat het wijken opdeelde, sluipverkeer veroorzaakte en bij velen de indruk wekte dat er zonder overleg beslissingen werden genomen.

Op basis van welke elementen en criteria evalueert u Good Move? Welke werkwijze hanteerde de regering om die criteria goed te keuren? Hoeveel lokale verkeersplannen zijn in 2025 uitgevoerd? Hoeveel daarvan moesten worden bijgestuurd of opgeschort door problemen met sluipverkeer, toegankelijkheid of veiligheid?

Wat waren de oorspronkelijke doelstellingen van Good Move? Welke zijn bereikt? Hebt u recente gegevens over de doorstroomtijden voor autoverkeer, openbaar vervoer en zachte weggebruikers?

Heel wat Brusselaars kregen de indruk dat de beslissingen nog voor het overleg al vastlagen. Hoe verklaart u dat? Hoe verklaart u dat Good Move de toegankelijkheid voor kwetsbare groepen deed afnemen?

Evalueerde u de gevolgen voor personen die hun wagen nodig hebben om te gaan werken? Volgens Brussel Mobiliteit is dat voor 32.000 gezinnen het geval.

Welke lessen trekt u uit het protest van omwonenden en het overleg met de gemeenten?

Quelles leçons tirez-vous des contestations locales et du dialogue avec les communes ? Je songe notamment aux mobilisations populaires à Anderlecht, mais aussi aux demandes explicites des communes de Jette et de Koekelberg visant la réouverture de l'avenue Broustin.

Enfin, vous aviez annoncé la publication d'un rapport final d'évaluation à la fin de l'année 2024 ou au début de l'année 2025. Pouvez-vous expliquer pourquoi ce rapport n'a toujours pas été publié en 2026 et indiquer à quelle échéance il sera rendu public ?

Good Move devait être un plan de mobilité pour tous. Aujourd'hui, beaucoup de Bruxellois y voient davantage un projet idéologique, déconnecté de leur réalité quotidienne. Il est essentiel que l'avis des riverains, qui vivent ces aménagements au quotidien, soit enfin pleinement pris en compte.

1203 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** L'évaluation du plan régional de mobilité (Good Move) et de ses 50 actions est menée en continu depuis l'adoption de ce dernier. Bruxelles Mobilité s'attèle à diffuser un maximum de données et d'analyses via le site web de l'Observatoire Good Move. Ces éléments sont également diffusés dans une lettre d'information et par un forum annuel dont les présentations sont disponibles en ligne. Conformément à l'ordonnance, Bruxelles Mobilité continue à travailler sur le rapport d'évaluation du plan, qui sera soumis au gouvernement. Les grandes lignes de ce rapport ont été présentées en 2024 à la Commission régionale de la mobilité, aux communes et lors du Good Move Forum auquel plusieurs d'entre vous ont assisté.

Vu l'absence d'un gouvernement de plein exercice, le gouvernement n'a pas encore pris acte de la première lecture du rapport d'évaluation. Entre-temps, la mise à jour du chapitre relatif à l'évolution des pratiques sur la base des données actualisées pour l'année 2024 est en cours de finalisation. À ce stade, il n'est pas possible de vous indiquer quand l'ensemble du projet d'évaluation portant sur la législature précédente sera soumis au gouvernement en première lecture. Nous avons besoin d'un gouvernement de plein exercice pour donner des instructions concernant l'avenir et le suivi de Good Move.

L'évaluation de Good Move s'appuie sur l'analyse de l'évolution des pratiques de mobilité, les retours de la concertation des représentants d'usagers et des acteurs de la mise en œuvre des actions du plan. Les critères de l'évaluation reposent sur l'atteinte des objectifs du plan, à savoir ceux de la City Vision (diminution de la longueur globale des déplacements) et de la Mobility Vision (diminution de l'usage et de la possession automobile).

1205 Les objectifs chiffrés du plan Good Move portent principalement sur l'évolution des pratiques de déplacement : réduction de l'usage de la voiture, augmentation de l'utilisation du vélo et des transports publics et diminution des distances parcourues. Plusieurs tendances vont dans le bon sens, puisque la mobilité active progresse et l'usage de la voiture diminue. Ces évolutions résultent à la fois de la politique de mobilité et de facteurs

U kondige een definitief evaluatierapport aan voor eind 2024 of begin 2025. Waarom is dat nog niet bekendgemaakt? Wanneer mogen we het verwachten?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Good Move wordt doorlopend geëvalueerd. Brussel Mobiliteit zet zoveel mogelijk gegevens op de website van het Observatorium Good Move, en verspreidt die ook via een informatiebrief en een jaarlijks forum. Het werkt bovendien voort aan het evaluatierapport, dat het aan de regering zal voorleggen. De grote lijnen ervan stelde het in 2024 al voor.*

Aangezien ze in lopende zaken is, heeft de regering nog geen akte genomen van de eerste lezing van het rapport. Ik kan u niet zeggen wanneer de evaluatie van de acties uit de vorige regeerperiode klaar zal zijn. Daarvoor hebben we een volwaardige regering nodig.

De evaluatie van Good Move steunt op onderzoek van de evolutie van het verplaatsingsgedrag en de resultaten van overleg met gebruikers en met de uitvoerders van het plan. De evaluatiecriteria houden verband met het bereiken van de doelstellingen.

Die doelstellingen zijn vooral gericht op het afbouwen van autogebruik, een betere doorstroming voor fietsers en openbaar vervoer en het beperken van de afgelegde afstand. We zien positieve trends, want het aantal actieve verplaatsingen neemt toe terwijl het autogebruik afneemt. Dat is het gevolg van het

exogènes, comme la hausse du télétravail depuis la crise sanitaire.

Le déploiement du plan régional de mobilité (PRM) a permis d'accompagner ces changements. D'autres tendances sont plus modestes au regard des objectifs du PRM, en particulier le report modal pour les déplacements en échange (entrant et sortant de la Région). Ce résultat s'explique par le manque d'autres possibilités que la voiture au-delà des frontières régionales, mais aussi par le régime des voitures salaires qui n'incite pas les navetteurs à adopter des modes de déplacement plus vertueux. Malheureusement, la Région a peu de prise sur ces aspects-là.

Une fois le processus officiellement lancé, nous aurons sans aucun doute plus de temps pour débattre en détail des résultats du plan régional de mobilité, de ses succès et des pistes d'amélioration. Les données et les analyses disponibles sont très nombreuses. Nous devons dès lors en tirer des conclusions politiques. Il est aussi essentiel de définir des choix et des visions pour le futur. Ce sujet mérite certainement un débat approfondi, et cela nécessite un gouvernement de plein exercice.

¹²⁰⁷ **M. Sadik Köksal (MR).**- Vous ne répondez toujours pas à mes questions. Lorsque je vous ai interrogée il y a plus d'un an, vous m'aviez déjà renvoyé vers Bruxelles Mobilité.

Je vous demande de respecter l'ordonnance qui vous obligeait à procéder à une évaluation et à nous la présenter aujourd'hui. Vous invoquez les affaires courantes pour ne pas nous présenter un bilan des politiques menées ces cinq dernières années. Or, le gouvernement aujourd'hui en affaires courantes est le même que celui qui a mené ces politiques, et vous êtes incapable de nous répondre !

¹²⁰⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous invite à consulter les analyses sur le site internet de Bruxelles Mobilité, elles constituent une mine d'informations. Nous avons consacré plusieurs journées à l'évaluation et tous les résultats sont accessibles au grand public.

¹²⁰⁷ **M. Sadik Köksal (MR).**- Mais pas dans le cadre de l'ordonnance, Madame la Ministre. Vous étiez tenue de présenter cette évaluation afin de nous permettre de prendre des décisions pour l'avenir. Vous venez de le dire vous-même ! Nous déplorons l'absence totale de clarté et de transparence quant aux politiques que vous avez menées.

- *L'incident est clos.*

¹²¹⁷ **QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

¹²¹⁷ **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,**

mobilitéitsbeleid in combinatie met externe factoren zoals het toegenomen telewerk.

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) maakt het mogelijk om dat te begeleiden. Andere trends zijn eerder bescheiden, zoals de modal shift bij verplaatsingen van en naar de andere gewesten. Dat komt door een gebrek aan alternatieven in de andere gewesten en het beleid rond bedrijfswagens. Daar heeft het gewest weinig invloed op.

Voor een grondig debat over de toekomstige keuzes, is een regering met volledige bevoegdheden nodig.

De heer Sadik Köksal (MR) *(in het Frans).*- U antwoordt niet op mijn vragen. U moet een evaluatie uitvoeren en aan het parlement voorleggen. Volgens u kan dat in lopende zaken niet, maar dat beleid is wel door de regering in lopende zaken gevoerd.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- U vindt veel gegevens over de evaluatie op de website van Brussel Mobiliteit.

De heer Sadik Köksal (MR) *(in het Frans).*- Die evaluatie gebeurde niet in het kader van de ordonnantie. Ik betreur het gebrek aan duidelijkheid en transparantie over uw beleid.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON

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

1217 **concernant la fréquentation du CARA et du site d'auto-évaluation en ligne de l'Institut Vias.**

1219 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Le Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA) permet aux personnes présentant un risque d'altération de leurs aptitudes à la conduite lié à l'âge, à un accident ou à une pathologie d'obtenir une évaluation objective de leurs capacités.

En réponse à une question posée précédemment par une collègue, vous avez indiqué que le centre avait traité près de 500 dossiers en 2024. Vous avez précisé que le raccourcissement du délai actuel de trois mois entre la réception du dossier et le premier rendez-vous occasionnerait une surcharge de travail que le CARA ne pourrait absorber sans financement supplémentaire.

Outre la procédure offerte par le CARA, l'Institut Vias a mis en ligne un site web qui permet aux seniors de s'autoévaluer. Ce test comprend quinze questions de mise en situation pratique de conduite, auxquelles il est possible de répondre par « toujours », « parfois » ou « jamais ». Des recommandations sont formulées à propos des questions ayant donné un résultat insatisfaisant. Une visite chez un médecin traitant peut également être suggérée.

Mon attention pour la sécurité routière et à l'aptitude à la conduite ne concerne pas seulement les personnes âgées, qui sont plutôt sous-représentées dans les statistiques d'implication dans des accidents. Elle touche l'ensemble des personnes titulaires d'un permis de conduire.

Le nombre de dossiers traités par le CARA en 2025 est-il identique à celui de 2024 ?

Qu'en est-il du délai d'attente entre la réception du dossier complet et le premier rendez-vous ?

Les personnes fréquentant le CARA sont-elles plutôt des personnes âgées, ou surtout des personnes ayant souffert d'une maladie ou d'un accident les rendant provisoirement inaptes à la conduite ? Les décisions du CARA aboutissent-elles généralement à une autorisation de poursuite de la conduite ou à une décision d'inaptitude ?

Quel est le taux de fréquentation du site d'autoévaluation proposé par l'Institut Vias ? Pourquoi l'avoir réservé aux seniors dans son intitulé, et non à toute personne souhaitant obtenir une première estimation de ses capacités à la conduite ?

Enfin, si le test en ligne a le mérite d'exister, l'outil pourrait gagner à être étendu à des tests de réflexes, sans que cela soit coûteux ou techniquement compliqué à développer. Que pensez-vous de cette suggestion ?

1221 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Au total, 553 évaluations de l'aptitude à la conduite de candidats bruxellois ont été réalisées en 2025, ce qui représente une augmentation par rapport à 2024. Ces évaluations ont permis de clore 381 dossiers

betreffende het aantal gebruikers van het CARA en van de website voor online zelfevaluatie van Vias Institute.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing (CARA) geeft mensen een objectieve beoordeling van hun rijvaardigheid. Naar aanleiding van een eerdere vraag gaf u aan dat het bijna 500 dossiers behandelde in 2024 en dat een verkorting van de behandelingstermijn van drie maanden niet mogelijk was zonder extra financiering.

Daarnaast richtte het Vias Institute een website op waar ouderen zichzelf kunnen beoordelen aan de hand van vijftien vragen over praktische rijsituaties.

Hoeveel dossiers behandelde het CARA in 2025? Wat was de wachttijd tussen de ontvangst van het dossier en de eerste afspraak? Komen vooral ouderen naar het CARA, of vooral mensen die door een ziekte of ongeval niet meer in staat zijn om te rijden? Verklaart het CARA hen meestal geschikt of ongeschikt om te rijden?

Hoeveel bezoekers telt de website voor zelfevaluatie van het Vias Institute? Waarom is ze gericht op ouderen, die ondervertegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken, en niet op alle personen die een eerste inschatting van hun rijvaardigheid wensen? Wat vindt u van het voorstel om ook online tests voor het reactievermogen aan te bieden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De activiteiten van het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing (CARA) stegen lichtjes in 2025 ten opzichte van 2024. Zo beoordeelde het de rijgeschiktheid van 553

bruxellois en 2025, contre 365 clôtures en 2024. Par ailleurs, 451 nouvelles inscriptions bruxelloises ont été enregistrées en 2025, contre 432 en 2024, confirmant une légère hausse de l'activité du Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA).

Le délai moyen entre la réception d'un dossier complet et la première évaluation s'élevait à 85 jours en 2025, soit environ 2,8 mois, ce qui constitue une amélioration par rapport aux délais précédemment observés.

Toutes les personnes évaluées par le CARA présentent un problème médical. Une orientation vers le CARA ne peut pas se faire uniquement sur la base de l'âge, mais les seniors sont davantage représentés dans les chiffres des évaluations. Cette surreprésentation s'explique en grande partie par un effet statistique : avec l'âge, la probabilité de développer une affection médicale susceptible d'avoir un impact sur la conduite augmente.

Les décisions du CARA aboutissent majoritairement à une autorisation de poursuite de la conduite. Seule une minorité des candidats, estimée à près de 12 %, est déclarée inapte à la conduite.

En 2025, le site d'autoévaluation senior-test.be a été consulté à 3.355 reprises, contre 2.738 visites en 2024. La mission de l'Institut Vias se concentre principalement sur les personnes recommandées par un médecin dans le cadre d'une évaluation de l'aptitude à la conduite. L'outil en ligne s'inscrit dans cette logique en proposant aux aînés un test volontaire, accessible, simple d'utilisation et réalisable de manière autonome.

¹²²³ L'outil n'est pas strictement réservé aux personnes âgées. Toute personne qui s'interroge sur son aptitude à la conduite peut l'utiliser comme première autoévaluation, sans que celle-ci remplace une évaluation médicale.

L'objectif de cet outil en ligne est avant tout la sensibilisation, et non l'établissement d'un diagnostic ni la réalisation d'un dépistage médical ou psychologique. Il doit servir de point de départ à un dialogue éclairé avec des professionnels de la sécurité routière ou de la santé. Dans sa forme actuelle, l'outil est scientifiquement validé pour le public cible auquel il s'adresse.

L'ajout de tests de réflexes, bien que pouvant sembler simple à première vue, ne permettrait pas d'obtenir des résultats scientifiquement fiables dans un environnement en ligne. En effet, la mesure des temps de réaction dépend fortement du matériel utilisé - clavier, écran ou processeur. Contrairement à un cadre expérimental contrôlé, ces paramètres ne peuvent être uniformisés dans un contexte numérique grand public. La marge d'erreur serait trop importante pour permettre des conclusions fondées.

Dans ce contexte, et conformément à sa volonté de s'appuyer exclusivement sur des initiatives scientifiquement étayées,

Brusselaars, waardoor het 381 dossiers kon afsluiten, en kreeg het 451 nieuwe Brusselse inschrijvingen.

De gemiddelde termijn tussen de ontvangst van een volledig dossier en de eerste beoordeling daalde in 2025 tot 85 dagen.

Alle personen die het CARA beoordeelt komen om medische redenen. Veel van hen zijn echter ouderen, omdat zij statistisch gezien vaker gezondheidsproblemen ontwikkelen die hun rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.

Het CARA verklaart slechts 12% van de kandidaten ongeschikt om te rijden.

De website senior-test.be telde 3.355 bezoekers in 2025, tegenover 2.738 in 2024. De online zelfevaluatiETOOL is hoofdzakelijk gericht op personen die zijn doorverwezen door een arts.

Iedereen die een eerste indicatie van zijn rijvaardigheid wenst, kan er gebruik van maken, niet alleen ouderen. De tool is niet bedoeld om een diagnose te stellen, maar als uitgangspunt voor een geïnformeerde dialoog met professionals.

Een online test van het reactievermogen zou geen betrouwbare resultaten opleveren, omdat de reactietijd sterk afhankelijk is van het gebruikte materiaal. Daarom is een gecontroleerde testomgeving vereist. Omdat het Vias Institute zich alleen wil baseren op wetenschappelijk onderbouwde initiatieven, is het niet van plan de tool op korte termijn uit te breiden.

l'Institut Vias n'envisage pas, à court terme, de modifier ou d'étendre l'outil existant.

1225 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- L'accroissement des visites et le raccourcissement du délai d'attente sont plutôt encourageants.

Je me réjouis du succès du site web. Cependant, dans l'optique d'une sensibilisation du public, il me semble qu'un test des réflexes devrait pouvoir s'envisager, malgré la fiabilité variable des résultats. J'ai répondu aux questions. Certaines me paraissent par trop subjectives, comme celle sur le sentiment de stress dans la circulation. Qui ne l'a pas, à Bruxelles ? Le test des réflexes serait un élément utile à toute personne qui se pose des questions sur sa conduite.

Si les responsables de l'Institut Vias nous affirment que ce n'est pas possible, j'espère que d'autres seront développés, plus accessibles que ce que propose le Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules. Il faut pouvoir autoévaluer ses réflexes, la donnée la plus cruciale pour conduire un véhicule, avec la connaissance du Code de la route, a fortiori dans une capitale encombrée comme Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

1229 **QUESTION ORALE DE MME LATIFA AÏT BAALA**

1229 **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,**

1229 **concernant la sécurité dans les transports publics bruxellois et l'expérience de l'équipement de tramways en airbags frontaux à Zurich.**

1231 **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Les questions de sécurité dans les transports publics et, plus particulièrement, la protection des usagers vulnérables - piétons, trottinettistes et cyclistes - suscitent à juste titre une attention croissante. Ceci est d'autant plus vrai dans un contexte urbain dense comme celui de la Région bruxelloise.

Récemment, les autorités zurichoises ont annoncé l'équipement progressif de leurs trams en airbags frontaux, une première mondiale. Les autorités planchaient depuis 2021 sur un airbag, en collaboration avec le constructeur Alstom. Ce dispositif placé à l'avant des trams devrait réduire la gravité des blessures en cas de collision avec un piéton, et surtout éviter que la personne passe sous le tram. Les premiers essais semblent refléter une diminution significative du risque de traumatisme grave en cas d'impact. Cette innovation s'inscrit dans une politique proactive de sécurité via l'adaptation du matériel roulant aux réalités urbaines.

À Bruxelles, les trams de la STIB circulent quotidiennement dans un environnement extrêmement mixte où se côtoient piétons, vélos, trottinettes et voitures. Malgré les efforts constants de

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Het is goed dat de website succes heeft. Een online test van het reactievermogen is misschien niet volledig betrouwbaar, maar past wel binnen het doel van bewustmaking. Sommige van de vragen zijn hoe dan ook niet objectief.*

Als het niet via de website van het Vias Institute kan, dan hoop ik dat er andere toegankelijke manieren komen om het reactievermogen te testen. Dat is immers cruciaal om zich veilig in het verkeer te begeven.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LATIFA AÏT BAALA

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

betreffende de veiligheid op het openbaar vervoer in Brussel en het experiment in Zürich, waar trams zijn uitgerust met frontale airbags.

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS) (in het Frans).- *In Zürich worden sinds kort door Alstom trams geleidelijk uitgerust met frontale airbags om de risico's voor voetgangers bij een aanrijding te beperken. Bent u op de hoogte van dat experiment?*

Hebt u contact opgenomen met Alstom of met het bestuur van Zürich om te beoordelen of een soortgelijk proefproject in Brussel aangewezen is?

Kunt u ons de recentste statistieken bezorgen over verkeersongevallen met trams in het gewest? Hoeveel daarvan betroffen voetgangers, fietsers en steppers? Hoe ernstig waren ze?

Denkt de MIVB na over manieren om de passieve veiligheid van de voertuigen te verbeteren?

Overweegt u airbags of soortgelijke oplossingen in aanbestedingen voor de vernieuwing van het rollend materieel op te nemen?

sensibilisation et d'aménagement, des accidents impliquant des piétons continuent de survenir, parfois avec des conséquences dramatiques. Cette situation nous incite à envisager toutes les pistes susceptibles d'améliorer la sécurité passive du matériel.

Madame la Ministre, avez-vous pris connaissance de l'expérimentation zurichoise relative à l'installation d'airbags frontaux sur les trams ?

Des contacts ont-ils été pris avec la société qui développe ce système ou avec les autorités zurichoises afin d'évaluer la pertinence d'un projet pilote à Bruxelles ?

Pourriez-vous nous fournir les statistiques les plus récentes relatives aux accidents de la circulation impliquant des trams au sein de la Région ? Combien de ces accidents concernent des piétons, des cyclistes et des trottinettistes, et avec quel degré de gravité ?

La STIB a-t-elle entamé une réflexion sur l'amélioration de la sécurité passive de ses véhicules, que ce soit par le biais de nouvelles technologies, d'une conception de carrosserie adaptée, ou d'autres dispositifs innovants ?

Enfin, envisagez-vous d'intégrer cette technologie ou d'autres solutions similaires dans les futurs appels d'offres pour le renouvellement du matériel roulant ?

1233 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB et moi-même avons bien pris connaissance de l'expérience menée à Zurich. Comme pour tout développement, la STIB suit ce qui se fait dans les autres pays. Dans ce cadre, elle a déjà eu des échanges avec les initiateurs du test en question.

En 2024, les trams de la STIB ont parcouru 15,3 millions de kilomètres. La société a dénombré :

- 1.140 collisions ayant impliqué un tram et un véhicule motorisé ;
- 23 collisions ayant impliqué un tram et un piéton ;
- 17 collisions ayant impliqué un tram et un vélo ;
- 6 collisions ayant impliqué un tram et un engin de déplacement ;
- 2 collisions ayant impliqué un tram et une moto ou une mobylette.

La STIB a inventorié un total de 119 blessés dans ces accidents ayant impliqué un tram. Elle déplore par ailleurs 4 décès et 6 blessés graves.

En cours de consolidation, les chiffres complets de 2025 ne sont pas encore disponibles, mais la STIB peut déjà indiquer

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De MIVB en ikzelf zijn hiervan op de hoogte. De MIVB heeft al met de initiatiefnemers in Zurich informatie uitgewisseld.

In 2024 vonden er 1.140 aanrijdingen plaats van MIVB-trams met een motorvoertuig, 23 met een voetganger, 17 met een fietser, 2 met een motor- of bromfiets en 6 met een step of soortgelijk vervoermiddel. Daarbij raakten 119 mensen gewond, waaronder 6 ernstig, en kwamen 4 mensen om het leven. De cijfers voor 2025 zijn nog niet volledig, maar de MIVB laat al weten dat er geen doden vielen bij ongevallen met trams.

De MIVB bereidt een proefproject voor met de bedoeling op termijn al haar trams met een geavanceerd rijhulpsysteem uit te rusten. De beslissing om daarmee te starten wordt binnenkort verwacht.

Dat systeem past binnen een breed beleid om ongevallen te voorkomen en de ernst ervan te beperken. Zo zet de MIVB in op de jaarlijkse opleiding van haar personeel, op defensief rijden, op bewustmakingscampagnes voor andere weggebruikers, op een analyse van elk ongeval en op infrastructuurverbeteringen in overleg met gewest en gemeenten.

qu'aucun décès n'a été lié à un accident impliquant un tram l'année dernière.

La STIB a engagé une démarche proactive et structurée visant à renforcer en continu la sécurité de ses trams. Celle-ci se traduit notamment par la mise en œuvre progressive d'un système d'aide à la conduite avancé, destiné, à terme, à équiper l'ensemble de la flotte d'environ 220 trams. Un projet pilote est en préparation, une validation de principe étant prévue sur un véhicule de référence, dont les offres ont été analysées sur les plans technique et commercial. Une décision quant au lancement opérationnel de ce projet pilote est attendue prochainement.

En continuité avec le système d'aide à la détection d'obstacles déployé sur les trams de nouvelle génération et en cours de paramétrage par le constructeur Alstom, ce dispositif s'inscrit dans une politique globale de prévention. Cette politique combine différents aspects et mesures visant à réduire le nombre d'accidents de tram et à limiter leur gravité : formation annuelle du personnel, conduite défensive, campagnes de sensibilisation des autres usagers de la route, analyse de chaque incident pour envisager des actions supplémentaires et amélioration des infrastructures en concertation renforcée avec la Région et les communes.

¹²³⁵ La technologie de détection avancée et les dispositifs associés, tels que les airbags frontaux, connaissent actuellement des progrès significatifs au niveau européen. Leur déploiement à grande échelle reste toutefois conditionné à la validation préalable de systèmes d'aide à la conduite fiables et robustes.

Depuis les échanges de l'été dernier, des progrès concrets ont été réalisés, notamment dans le cadre de la préparation du projet pilote de système avancé d'aide à la conduite et de l'analyse approfondie des solutions proposées. Une phase de validation en conditions réelles demeure néanmoins indispensable avant toute généralisation.

La STIB privilégie une approche volontariste, mais également progressive et maîtrisée, fondée sur l'expérimentation, l'évaluation objective des performances et la maîtrise des impacts opérationnels.

¹²³⁷ **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Vous indiquez qu'en 2025, il n'y a pas eu de décès à la suite d'une collision avec un tram. En revanche, en 2024, l'une de mes connaissances est décédée à Schaerbeek dans un accident avec un tram, en promenant son chien.

En matière de sécurité, la STIB est généralement considérée comme un modèle. Cependant, tout modèle reste perfectible, puisque nous déplorons encore des collisions impliquant des trams.

Je salue le fait que vous ayez pris connaissance du dispositif existant en Suisse. L'avenir est à une sécurité de pointe. J'espère

Geavanceerde detectietechnologie en gerelateerde systemen zoals frontale airbags zijn in opmars in Europa, maar de massale uitrol ervan vereist de voorafgaande validering van betrouwbare rijhulpsystemen.

Sinds vorige zomer is er vooruitgang geboekt met de voorbereiding van het proefproject, maar het rijhulpsysteem kan pas algemeen worden ingevoerd na een validering in reële omstandigheden.

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS) (in het Frans).- In 2025 waren er geen doden door tramongevallen, maar in 2024 stierf een kennis van mij bij een tramongeval in Schaerbeek. Hoewel de MIVB een goede reputatie heeft op het gebied van veiligheid, blijft er ruimte voor verbetering.

Ik hoop dat het proefproject snel van start zal gaan en juich toe dat de MIVB sterk op veiligheid inzet.

- Het incident is gesloten.

que le projet pilote évoqué concernant les trams de nouvelle génération pourra rapidement être lancé.

Quoi qu'il en soit, je me réjouis que la question de la sécurité soit prise très au sérieux.

- *L'incident est clos.*

1241 QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

1241 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,

1241 et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

1241 concernant la gestion des risques, des infrastructures et des coûts liés à l'électrification du réseau de bus de la STIB.

1243 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Depuis plusieurs années, la Région de Bruxelles-Capitale a engagé la STIB dans une trajectoire de réduction de l'impact environnemental du transport public. Dans une première phase, la stratégie de la STIB s'est appuyée sur une transition intermédiaire reposant sur des motorisations hybrides et des projets pilotes de véhicules zéro émission. Entre 2018 et 2020, plusieurs centaines de bus diesel hybrides ont été mis en service, parallèlement à l'introduction d'un nombre limité de bus 100 % électriques, destinés à tester leur intégration dans un réseau dense.

En 2025, cette logique a laissé la place à un changement structurel du cadre d'exploitation. Conformément au Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie, la STIB est désormais tenue de n'acquérir que des bus à zéro émission à l'échappement, pour le renouvellement et l'extension de sa flotte. Cette obligation s'inscrit dans le calendrier prévoyant l'élimination des bus thermiques à l'horizon 2035. L'objectif est clair : faire du transport public un vecteur d'exemplarité. Toutefois, la rapidité de cette transition soulève questions et enjeux.

L'électrification du réseau de bus implique une adaptation des dépôts et des terminus : déploiement de bornes de recharge à haute puissance, renforcement des raccordements au réseau électrique et reconfiguration de sites souvent contraints par le foncier disponible. Ces transformations doivent être menées parallèlement au maintien de l'offre de transport et à l'amélioration de l'accessibilité.

La question de l'avancement de l'électrification du réseau de bus apparaît donc centrale. Elle conditionne la capacité de l'opérateur à respecter les échéances réglementaires, mais

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende het risicobeheer, de infrastructuur en de kosten voor de elektrificatie van het busnet van de MIVB.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- Sinds enkele jaren zet het gewest de MIVB aan om de milieu-impact van het openbaar vervoer te verminderen.

De eerste fase van de strategie van de MIVB was gericht op een tussentijdse overgang naar hybride motoren, maar in 2025 kwam er verandering in die logica. Overeenkomstig het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing mag de MIVB immers alleen nog emissievrije bussen aanschaffen en moeten bussen met verbrandingsmotoren worden uitgefaseerd tegen 2035.

Die transitie brengt een reeks uitdagingen met zich mee. Zo vereist de elektrificatie van het busnetwerk een aanpassing van de remises en eindhaltes.

Welke veiligheidsprocedure heeft de MIVB ingevoerd voor het blussen van elektrisch bussen die brand vatten? Hoe zijn de ervaringen daarmee verwerkt in de preventiestrategie? Zijn er in de remises dompelbaden gebouwd? Is er onderzocht hoeveel baden er nodig zijn en wat die infrastructuur kost? Hoe wordt het vervuild water van die baden gerecycleerd?

Is het elektriciteitsnet voldoende krachtig om een volledige elektrificatie van het buspark van de MIVB te ondersteunen, naast de verwachte toename van het aantal elektrische privévoertuigen? Hoeveel snellaadstations zijn er momenteel op het MIVB-netwerk? Waar bevinden ze zich? Volstaan ze?

également la soutenabilité technique, financière et opérationnelle de la transition vers un réseau zéro émission.

En ce qui concerne la gestion des risques, quelle procédure de sécurité est prévue par la STIB pour l'extinction d'un véhicule électrique en cas d'incendie, compte tenu de l'impossibilité d'éteindre efficacement un feu de batterie par des moyens conventionnels ? Quelle est l'expérience à ce jour en matière d'incendies de bus électriques et comment est-elle intégrée dans la stratégie de prévention ?

Des infrastructures de type « piscines d'immersion » sont-elles prévues ou existantes dans les dépôts de la STIB afin de gérer les incendies ? Si oui, quelles études ont été menées sur le nombre nécessaire et les coûts de telles infrastructures ? Cette question inclut celles du recyclage de l'eau polluée une fois un véhicule immergé dans la piscine, en sachant qu'il est impossible de garantir le risque zéro en matière d'incendie de batteries ?

Au sujet des infrastructures de recharge, le réseau électrique est-il en mesure de supporter une électrification complète de la flotte des bus de la STIB, parallèlement à l'augmentation attendue de la demande liée aux véhicules privés électriques ?

Où sont localisées les sous-stations de recharge rapide en service sur le réseau de la STIB ? Combien sont opérationnelles ? Leur nombre est-il suffisant ?

¹²⁴⁵ En ce qui concerne la soutenabilité économique, une étude a-t-elle été menée pour estimer les coûts totaux de la transition vers une flotte 100 % électrique à l'horizon 2035, en ce compris le coût des bus, des infrastructures, de la maintenance et des ressources humaines nécessaires ?

Enfin, quels sont les scénarios d'approvisionnement énergétique pour la flotte électrique de la STIB afin de réduire sa dépendance aux contraintes institutionnelles et administratives liées à l'urbanisme et ainsi sécuriser la continuité du service public ?

¹²⁴⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'électrification du réseau de bus de la STIB est en effet une opération lourde. Elle est toutefois indispensable au regard de nos ambitions en matière de climat, de qualité de l'air et d'exemplarité des pouvoirs publics. Elle nécessite de repenser en profondeur certaines infrastructures et modalités d'exploitation. Si le chemin est parfois sinueux, nous sommes sur la bonne voie, avec l'arrivée de nouveaux véhicules et la transformation progressive des dépôts et des terminus. Les nouveaux bus électriques non articulés ont commencé à circuler.

Concernant la gestion des risques, la procédure en cas d'incendie prévoit qu'une fois l'alerte donnée pour un incendie impliquant un véhicule électrique en dépôt, la loge de garde du dépôt avertisse les équipiers de première intervention. Ceux-ci vont objectiver la situation, mais, selon la procédure, n'interviendront pas dans l'extinction. Ce sont en effet les pompiers qui sont habilités à lutter contre les incendies de véhicules électriques ;

Zijn de totale kosten geraamd van de overgang naar een volledig elektrisch wagenpark tegen 2035?

Hoe zult u de stroomvoorziening waarborgen en de institutionele en administratieve belemmeringen voor de elektrificatie van het MIVB-wagenpark wegwerken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De elektrificatie van het MIVB-busnetwerk is een omvangrijke operatie en vereist een grondige herziening van bepaalde infrastructuur en exploitatiewijzen. We zijn bezig met de geleidelijke transformatie van de remises en eindhaltes. Ook de nieuwe elektrische bussen zijn ondertussen in gebruik genomen.*

Zodra er in een remise een brand in een elektrisch voertuig wordt vastgesteld, wordt de eerste interventieploeg gewaarschuwd. Die beoordeelt de situatie, maar mag niet ingrijpen om de brand te blussen. Daarvoor is enkel de brandweer bevoegd. Als de brand uitbreekt terwijl de bus op het netwerk rijdt, wordt dat onmiddellijk gemeld aan de verkeerscentrale van de MIVB en aan de brandweer. In de toekomstige remise Marly zal een dompelbad worden gebouwd.

Aangezien de bussen voornamelijk 's nachts worden opgeladen, zou het huidige elektriciteitsnet van de MIVB in theorie moeten

pour ce faire, ils suivent les guides d'intervention d'urgence spécifiques à chaque type de véhicule, afin de prendre les mesures adéquates selon la situation rencontrée.

Si l'incendie survient lorsque le bus est sur le réseau, un appel est directement passé au dispatching de la STIB et aux pompiers.

Une « piscine d'immersion » doit être installée dans le futur dépôt de Marly, dont la deuxième partie est en cours de construction à Neder-Over-Heembeek. L'étude relative à cette installation est en cours.

Concernant l'alimentation électrique, historiquement, le réseau électrique de la STIB alimente le métro, le tram et ses bâtiments. Les bus se rechargeant principalement la nuit, lorsque les autres modes de déplacement ne sont pas en exploitation, ce réseau pourrait théoriquement suffire. Toutefois, les dépôts de bus ne se trouvent pas toujours à proximité des lignes haute tension de la STIB. Le réseau électrique doit donc être renforcé à divers endroits stratégiques, tels que certains dépôts de bus (comme Marly) et certains terminus. Ces projets sont planifiés et, pour les plus urgents, déjà en cours.

¹²⁴⁹ Les besoins actuels et futurs de la STIB en électricité sont régulièrement partagés avec les partenaires chargés de l'approvisionnement (Elia et Sibelga). Ces partenaires ne signalent pas de risque particulier associé à l'électrification des bus. Au contraire, certaines possibilités se profilent, en lien avec la flexibilité des bus en matière d'horaires de recharge.

Voici les sous-stations opérationnelles sur le réseau de la STIB pour la recharge rapide des bus aux terminus :

- Porte de Namur (deux chargeurs) ;
- Pannenhuis (deux chargeurs) ;
- Westland (quatre chargeurs) ;
- Moortebeek (deux chargeurs).

La STIB dispose également de chargeurs rapides opérationnels dans les dépôts de Haren, Marly et Jacques Brel. Les sous-stations alimentant les chargeurs rapides des dépôts se situent au sein même de ces dépôts. Des projets sont lancés pour poursuivre l'électrification de tout le réseau jusqu'à atteindre l'objectif d'une flotte 100 % électrique.

L'étude portant sur l'estimation des coûts totaux de la transition vers une flotte électrique à l'horizon 2025 a permis de définir les choix technologiques et techniques les plus pertinents d'un point de vue financier pour la Région. Elle a fourni les bases du plan d'investissements nécessaires à l'électrification et a permis d'en dégager l'impact sur le budget de fonctionnement de la STIB.

La durée de vie technique des bus sur le réseau étant de 15 à 18 ans, il convient de souligner que le renouvellement progressif de la flotte était de toute façon nécessaire. Le calendrier de

volstaan. De busremises liggen echter niet altijd in de buurt van de hoogspanningslijnen van de MIVB. Het elektriciteitsnet moet daarom op verschillende strategische plaatsen worden versterkt. Die projecten zijn gepland en de meest dringende zijn al in uitvoering.

De huidige en toekomstige elektriciteitsbehoeften van de MIVB worden geregeld met Elia en Sibelga besproken, die niet op bijzondere risico's wijzen als elektrische bussen worden ingezet. Integendeel, doordat bussen niet op vaste tijdstippen moeten worden geladen, biedt de elektrificatie van de vloot een aantal mogelijkheden.

De MIVB heeft snelladers voor bussen geïnstalleerd aan de eindhaltes Naamsepoort, Pannenhuis, Westland en Moortebeek. Ook in de remises Haren, Marly en Jacques Brel staan snelladers.

Dankzij de studie over de totale kostprijs van de volledige elektrificatie van de busvloot tegen 2025, konden we financieel pertinente technologische keuzes maken. De levensduur van een MIVB-bus bedraagt vijftien tot achttien jaar, wat betekent dat de bussen hoe dan ook geleidelijk aan vervanging toe zijn.

Voor de bouw van eindhaltes heeft de MIVB in overleg met het gewest, de gemeenten, de nutsbedrijven enzovoort altijd een middenweg gevonden tussen de exploitatie van elektrische bussen, de negatieve gevolgen voor de reizigers en de kosten.

la transition a dès lors été défini afin de garantir une bonne compatibilité entre les besoins techniques et les ambitions régionales en matière de climat, de transition énergétique et de qualité de l'air.

En ce qui concerne l'implantation des terminus, la STIB a toujours trouvé les compromis permettant l'exploitation de bus électriques tout en minimisant les impacts négatifs pour les clients et les coûts, en concertation avec les différents acteurs (Région, communes, impétrants, etc.). Parmi les contraintes, celles d'ordre institutionnel et administratif liées à l'urbanisme sont prises en considération dans la recherche des solutions les plus appropriées, en veillant à limiter les coûts.

1251 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Une piscine d'immersion est-elle suffisante pour gérer les incendies de batterie qui pourraient survenir ? C'est tout un dispositif qui doit être mis en place.

Par ailleurs, la STIB est-elle en mesure de respecter le calendrier concernant la transition énergétique de ses bus ?

1253 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Jusqu'à présent, le calendrier est respecté. Les choix à venir appartiendront au prochain gouvernement, notamment en ce qui concerne les achats de bus.

Quant au nombre de piscines nécessaires, nous nous basons sur les avis qui nous parviennent. Selon nos informations, une seule piscine suffit pour le dépôt de Marly.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Volstaat één dompelbad? Zal de MIVB de energietransitie in de busvloot binnen de vooropgestelde termijn voltooien?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Tot nu toe ligt ze op schema. De volgende regering zal over de aankoop van bussen moeten beslissen.*

Voor het aantal benodigde dompelbaden baseren we ons op adviezen. Voor zover ik weet, moet één dompelbad volstaan in remise Marly.

- Het incident is gesloten.