



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commissie voor de Mobiliteit,

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 10 OKTOBER 2023**

ZITTING 2023-2024

**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 10 OCTOBRE 2023**

SESSION 2023-2024

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de uitbreiding van bevoegdheden voor MIVB-controleurs.	6
Vraag om uitleg van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende het plan om 95 parkeerplaatsen op de Ninoofsesteenweg te schrappen.	9
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Ibrahim Dönmez betreffende de schrapping van parkeerplaatsen op de Ninoofsesteenweg.	9
Samengevoegde bespreking – Sprekers: De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) De heer Ibrahim Dönmez (PS) Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van de heer Francis Dagrín aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de onrechtmatige praktijken en het beheer bij parking.brussels.	16
Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer	21

SOMMAIRE

Question orale de Mme Els Rochette 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'extension des compétences des contrôleurs de la STIB.	6
Demande d'explications de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 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 projet de suppression de 95 places de parking sur la chaussée de Ninove.	9
Demande d'explications jointe de M. Ibrahim Dönmez concernant la suppression de places de stationnement sur la chaussée de Ninove.	9
Discussion conjointe – Orateurs : M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) M. Ibrahim Dönmez (PS) Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de M. Francis Dagrín à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, concernant les pratiques abusives et la gestion de parking.brussels.	16
Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer	21

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

betreffende het verband tussen de vergunningen die zijn verstrekt aan de exploitanten van freefloatingdiensten en het einde van de concessie van Villo in 2026.

Bespreking – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

De heer Tristan Roberti (Ecolo)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Francis Dagrin 31

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

betreffende de twijfels van de pers over de verklaringen van de minister betreffende de nachtploegen bij de MIVB.

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer David Weytsman 31

betreffende de verwaarlozing van de opdrachten inzake veiligheid van de ITS-patrouilles bij de MIVB.

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Bianca Debaets 31

betreffende de nachtveiligheid in de MIVB-stations en de recente ammoniakaanval.

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

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'articulation entre les licences octroyées aux opérateurs de « free floating » et la fin de la concession à Villo en 2026.

Discussion – Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

M. Tristan Roberti (Ecolo)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Francis Dagrin 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,

concernant la mise en cause dans la presse des déclarations de la ministre sur les équipes de nuit à la STIB.

Demande d'explications jointe de M. David Weytsman 31

concernant la relégation des missions de sécurité des patrouilleurs ITS (infrastructure-tickets-sécurité) de la STIB.

Demande d'explications jointe de Mme Bianca Debaets 31

concernant la sécurité nocturne dans les stations de la STIB et la récente attaque à l'ammoniaque.

Discussion conjointe – Orateurs :

De heer Francis Dagrin (PTB)		M. Francis Dagrin (PTB)	
De heer David Weytsman (MR)		M. David Weytsman (MR)	
Mevrouw Bianca Debaets (cd&v)		Madame Bianca Debaets (cd&v)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Vraag om uitleg van mevrouw Joëlle Maison	41	Demande d'explications de Mme Joëlle Maison	41
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de bestrijding van intimidatie en geweld tegen vrouwen in de openbare ruimte, met name in het openbaar vervoer.		concernant la lutte contre le harcèlement et les violences faites aux femmes dans l'espace public, en particulier dans les transports en commun.	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)		Mme Joëlle Maison (DéFI)	
De heer David Weytsman (MR)		M. David Weytsman (MR)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Francis Dagrin	49	Question orale de M. Francis Dagrin	49
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de problemen met het hittegolffplan bij de MIVB.		concernant les dysfonctionnements du plan canicule de la STIB.	

1103 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

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

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE**

QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE

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

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

1105 **betreffende de uitbreiding van bevoegdheden voor MIVB-controleurs.**

concernant l'extension des compétences des contrôleurs de la STIB.

1107 **Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels).**- Ik vestig opnieuw de aandacht op de maatregelen die MIVB-controleurs meer mogelijkheden geven om overlast aan te pakken op het MIVB-netwerk. De vraag is wat er wordt begrepen onder overlast en hoever de MIVB kan gaan om die overlast aan te pakken.

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- *Certaines mesures confèrent davantage de compétences aux contrôleurs de la STIB pour lutter contre les nuisances sur le réseau. Mais qu'entend-on par nuisance et jusqu'où la STIB peut-elle aller pour y remédier ?*

Er wordt snel een link gelegd met thuislozen die onderdak zoeken in de stations. Ik ben het ermee eens dat de MIVB er niet is om dak- en thuislozen op te vangen en ik begrijp dat ze maatregelen wil nemen, maar de vraag is welke maatregelen.

La STIB entend agir contre la présence des sans-abri dans les stations, mais ceux-ci n'ont nulle part où aller et les amendes ne sont d'aucune utilité.

Qu'entend-on par infraction sur le réseau de la STIB ?

De communicatie over de nieuwe maatregel is erg omfloerst en voor interpretatie vatbaar: "grote rugzakken", "geuoverlast" en "hinder aan de medereizigers" kunnen voortaan beboet worden. Het probleem is niet dat dak- en thuislozen in de metrostations onderdak zoeken, het probleem is dat ze nergens anders onderdak vinden. Boetes zullen dus niet helpen. Beboeten en bestraffen is bovendien een taak van de politie.

Depuis mars 2023, le projet pilote Sublink a été mis en place à la station de métro Porte de Namur pour lutter contre les nuisances liées à la drogue.

Comment les nuisances sont-elles surveillées sur le réseau de la STIB ? Où se produisent les incidents ?

MIVB-controleurs mogen tot 15 meter buiten de MIVB-infrastructuur verbaliseren. De strafbare feiten op het MIVB-netwerk zijn echter vaag. Er is te veel ruimte voor subjectiviteit. Ik hoop dat de opleidingen van de controleurs het voor hen alvast duidelijker maken.

L'effectif de 331 contrôleurs est-il suffisant, notamment dans les stations problématiques ? Qui assure leur formation ? Comment sont-ils supervisés, contrôlés et évalués ?

In de metrohalte Naamsepoort loopt sinds maart 2023 een proefproject, Sublink, om de drugsoverlast op en rond de Brusselse metrostations tegen te gaan.

Les associations d'aide aux sans-abri et Unia sont-ils impliqués dans ces formations ? Quelles sont les zones de police impliquées ? Safe.brussels est-il partie prenante ? Quel est le protocole en cas de problème ?

Op welke manier wordt de overlast op het MIVB-netwerk gevolgd? Waar komen de meeste incidenten voor?

Quelles sont les premières conclusions du projet Sublink ? À quelles stations les actions seront-elles étendues ?

U zei dat de MIVB over 331 controleurs beschikt. Is dat voldoende? Staan er voldoende controleurs in de stations waar veel overlast is?

Wie staat in voor de opleiding van de controleurs? Op welke manier worden zij begeleid, opgevolgd en geëvalueerd? Wie neemt die belangrijke taak op zich?

Zijn de thuislozenorganisaties en Unia betrokken bij die opleidingen? Met welke politiezones wordt er samengewerkt? Is safe.brussels daar ook bij betrokken? Hoe ziet het protocol bij problemen eruit?

Hoe loopt het project Sublink in het station Naamsepoort? Wat zijn de eerste conclusies? Naar welke stations zullen de acties uitgebreid worden?

¹¹⁰⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- We weten dat de problemen en de uitdagingen die daarmee gepaard gaan, toenemen.

De cijfers waarover we beschikken, zijn afkomstig van het personeel op het terrein en van de camera's. Personeelsleden rapporteren incidenten nadat ze hebben ingegrepen. Om veiligheidsredenen geeft de MIVB echter geen cijfers per station, ook omdat die maar een gedeeltelijke weergave zijn. De MIVB is bijvoorbeeld niet bevoegd voor criminaliteitscijfers, die bij de politie opgevraagd moeten worden. De MIVB wisselt wel informatie uit met alle betrokken partijen, waaronder safe.brussels, zodat ze allemaal hun aanpak daarop kunnen afstemmen.

In het algemeen kunnen we wel stellen dat de stations waar de meeste reizigers passeren, ook te kampen hebben met de meeste overlast. Wanneer de MIVB de aanwezigheid van personeel vastlegt, houdt ze daar rekening mee, net als met de fenomenen die in bepaalde stations worden vastgesteld. Zo werden de afgelopen jaren in bepaalde stations steeds meer drugsgebruikers en drugshandel vastgesteld.

De MIVB weet natuurlijk waar die problematiek groter is dan elders en zet daar dan ook de meeste personeelsleden en veiligheidsmensen in. Daarvoor werkt ze samen met de verschillende politiezones en de federale politie.

De 331 agenten verzekeren een soort van permanente aanwezigheid op het net en kunnen zo nodig bijkomende ploegen oproepen. Daarnaast zijn ook de chauffeurs de ogen en oren van de MIVB. Die kunnen dag en nacht contact opnemen met de oproepcentrale. Die laatste heeft ook zicht op het cameranetwerk van de MIVB en kan ploegen aansturen. De oproepcentrale staat uiteraard ook in nauw contact met de politie en de hulpdiensten.

Ik heb de regering voorgesteld om die ploegen nog uit te breiden. Dat wordt nu besproken.

¹¹¹¹ De basisopleiding van het veiligheidspersoneel gebeurt intern bij de MIVB en wordt aangevuld met gespecialiseerde opleidingen. Een opleiding over de omgang met drugsgebruik is er daar een van. Die wordt al sinds 2017 gegeven door de gespecialiseerde vzw's Dune en Transit.

Een opleiding over de omgang met daklozen in stations wordt momenteel voorbereid. Daarvoor zal de MIVB samenwerken met verenigingen die actief zijn op het terrein, vanwege de complexe en specifieke problematiek. Er is nog geen samenwerking gepland met Unia, maar dus wel met andere organisaties.

Voor meer informatie verwijst ik u graag naar het antwoord op de vraag van de heren Weytsman, Dagrín en Ikazban over de

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Les problèmes et les défis ne font que croître. Les chiffres dont nous disposons proviennent du personnel sur le terrain et des caméras. Pour des raisons de sécurité, la STIB ne fournit pas de chiffres par station. Elle échange des informations avec toutes les parties concernées, y compris safe.brussels.*

Pour la répartition du personnel et des agents de sécurité en station, la STIB tient compte du fait que les stations les plus fréquentées sont celles qui subissent le plus de nuisances, ainsi que de l'apparition de nouveaux phénomènes comme la présence de consommateurs et de trafiquants de drogues. Elle collabore pour ce faire avec les zones de police et la police fédérale.

Les 331 agents assurent une présence permanente sur le réseau et peuvent faire appel à des équipes supplémentaires. Les conducteurs peuvent contacter nuit et jour la centrale d'appels, qui oriente les équipes et est en contact étroit avec la police et les services d'urgence.

Ma proposition au gouvernement de renforcer ces équipes est en discussion.

La formation de base du personnel de sécurité est assurée en interne par la SITB et complétée par des formations spécialisées.

Une formation sur le comportement adéquat avec les sans-abri est en cours de préparation, en collaboration avec des associations actives sur le terrain, dont Unia ne fait pas partie.

Pour plus d'informations sur ce point, je vous renvoie à la réponse à la question de MM. Weytsman, Dagrín et Ikazban en commission du 18 juillet 2023.

Le projet pilote Sublink est concluant et a été étendu à une dizaine de stations bruxelloises fréquentées par des toxicomanes.

mensen die gekneld raken onder metrodeuren, in de commissie van 18 juli 2023.

Het proefproject Sublink is bedoeld om na te gaan of er een manier is om sociale organisaties, veiligheidsdiensten en MIVB te laten samenwerken zodat er een volledige keten ontstaat. Vaak worden mensen immers door de MIVB of door veiligheidspersoneel gevraagd het station te verlaten - daar komt soms ook politie aan te pas -, maar komen die mensen heel snel weer terug.

Sublink zoekt dus naar meer structurele oplossingen, waarbij ook wordt doorverwezen naar de hulpverlening. Dat project verloopt positief. Het is ondertussen uitgebreid tot een tiental stations in Brussel, namelijk die waar het grootste aantal drugsverslaafden aanwezig is, onder meer op de Noord-Zuidas en de as Simonis-Kruidtuin.

Mijn bedoeling is om het project nog verder uit te breiden en te bekijken hoe andere steden ermee omgaan. Er liggen voorstellen bij de regering en hopelijk kunnen we die snel uitvoeren, want de uitdagingen zijn groot.

¹¹¹³ Dat zijn de zaken die we zelf kunnen doen, maar een versterking van de spoorwegpolitie zou ook welkom zijn. De aanpak die nu rond het Zuidstation wordt gehanteerd, heeft absoluut een meerwaarde, maar mag zich niet tot het Zuidstation beperken, anders verplaatst het probleem zich gewoon. Een globale aanpak is de enige manier om structurele oplossingen te bieden.

¹¹¹⁵ **Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels).**- U verwijst naar een samenwerking met de politie. Kunt u wat meer uitleg geven over hoe die precies verloopt? Vindt er regelmatig en structureel overleg plaats?

U zegt dat de cijfers naar safe.brussels gestuurd worden, maar hier kunt u die blijkbaar niet geven.

Ik vind het positief dat er naast de basisopleiding ook een opleiding zal komen over de omgang met dak- en thuislozen. Hebt u er een idee van wanneer die van start zal gaan? Dat lijkt me zeer dringend, gezien de problemen in de stations. Controleurs zonder ervaring dreigen de zaken misschien verkeerd aan te pakken, wat tot explosieve situaties kan leiden.

¹¹¹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De MIVB werkt op verschillende manieren en structureel samen met de politiezones. Zo vergaderen ze regelmatig om de prioriteiten te bekijken en de problemen te bespreken.

Als de MIVB-medewerkers geconfronteerd worden met een probleem op het net dat ze niet kunnen opvangen met de eigen veiligheidsdiensten, kunnen ze de politie oproepen. Voorts worden er soms gezamenlijke acties op touw gezet op vraag van de MIVB, van de politie en af en toe in het bijzonder van de dienst Vreemdelingenzaken.

Des propositions ont été soumises au gouvernement qui, je l'espère, pourront être rapidement mises en œuvre.

Un renforcement de la police des chemins de fer serait également le bienvenu. L'approche adoptée aujourd'hui à la gare du Midi est incontestablement une amélioration, mais seule une approche globale pourra déboucher sur des solutions structurelles.

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- *Qu'en est-il plus précisément de la collaboration avec la police ?*

Quand la formation sur le public sans abri aura-t-elle lieu ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *La STIB collabore de différentes manières et de façon structurelle avec les zones de police.*

Les collaborateurs de la STIB confrontés à un problème qui ne relève pas de leur compétence peuvent faire appel à la police. Par ailleurs, des actions conjointes sont menées à la demande de la STIB, de la police et de l'Office des étrangers.

Je ne dispose pas de chiffres en matière de formations. Celles-ci s'inscrivent dans un processus continu, qui intègre les nouveaux défis.

Wat de opleidingen betreft, heb ik geen cijfers bij de hand. Er worden wel degelijk al verschillende specifieke opleidingen georganiseerd, waaronder de nieuwe opleiding over de omgang met dak- en thuislozen in de MIVB-stations. Het is inderdaad belangrijk dat dat een continu proces vormt en dat er permanent rekening wordt gehouden met de nieuwe uitdagingen.

Uit Sublink blijkt duidelijk dat het doelpubliek met zeer uiteenlopende problemen kampt, gaande van mentale problemen, over verslaving en problemen van administratieve aard tot gezondheidsproblemen zoals tuberculose. We moeten er dus voor zorgen dat de veiligheidsdiensten de betrokkenen naar de gepaste hulpverlening kunnen toeleiden.

- *Het incident is gesloten.*

1121 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1121 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1121 **betreffende het plan om 95 parkeerplaatsen op de Ninoofsesteenweg te schrappen.**

1123 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

1123 **betreffende de schrapping van parkeerplaatsen op de Ninoofsesteenweg.**

1125 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- De Ninoofsesteenweg in Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek is in erg slechte staat en moet hersteld worden. Het Vlaams Gewest gaat het kruispunt tussen Dilbeek, Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek heraanleggen.**

Het Brussels Gewest heeft op zijn beurt, na heel wat getreuzel, een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. De plannen voorzien in het planten van bomen, de aanleg van een afgescheiden fietspad, het behoud van de dubbele rijweg en bredere voetpaden.

Er zouden daarnaast ook 95 parkeerplaatsen worden geschrapt. Die beslissing veroorzaakte deining tot bij de Molenbeekse meerderheid. De schepen van Mobiliteit beweert dat hij niet geraadpleegd werd over de beslissing, die volgens parking.brussels "bevrijdend" zou zijn voor de wijk.

Is het waar dat de gemeente Sint-Jans-Molenbeek niet bij de beslissing werd betrokken?

Sublink ayant clairement fait apparaître que les personnes concernées souffrent de problèmes très divers, nous devons veiller à ce que les services de sécurité les orientent vers une aide appropriée.

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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 projet de suppression de 95 places de parking sur la chaussée de Ninove.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

concernant la suppression de places de stationnement sur la chaussée de Ninove.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La chaussée de Ninove, qui, pour sa partie bruxelloise, traverse les communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean, est depuis de nombreuses années dans un état de délabrement avancé. Or, cette chaussée est l'un des principaux axes d'entrée et de sortie de notre capitale, a fortiori sur la partie ouest de la Région. Des travaux sur ce tronçon sont donc inévitables, mais surtout nécessaires.

Pour la partie flamande de la chaussée, la Région flamande a annoncé un réaménagement au niveau du pont présent sur l'axe routier, à la hauteur du croisement entre Dilbeek, Anderlecht et Molenbeek-Saint-Jean. Le gouvernement flamand prend donc des initiatives dans ce dossier tandis que, au niveau bruxellois, les choses ont tendance à traîner.

En effet, un réaménagement de la chaussée de Ninove entre le boulevard Louis Mettwie et la frontière avec la Flandre est annoncé depuis un certain temps déjà. Une demande de permis a enfin été déposée par le gouvernement bruxellois, après une interminable attente de la part des riverains, afin de démarrer le chantier au plus vite. Le projet prévoit notamment de planter des arbres le long de la chaussée, de créer des pistes cyclables séparées du trafic, de maintenir deux fois deux bandes pour la circulation automobile et d'agrandir les trottoirs.

¹¹²⁷ *Wat is het resultaat van de spoedvergadering die zou hebben plaatsgevonden tussen uw kabinet en de gemeente, na een krantenartikel over de schrapping van de parkeerplaatsen? Verzet de gemeente zich tegen de schrapping? Is er overleg geweest met de gemeente Anderlecht? Wat is de positie van de omwonenden?*

Wat zijn de redenen voor de schrapping van de parkeerplaatsen? Wordt er in de plannen rekening gehouden met de opmerkingen van de bewoners en de gemeenten?

Tot slot zou ik graag meer vernemen over de heraanleg van de rest van de Ninoofsesteenweg.

¹¹²⁹ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).*- *Er is een krantenartikel verschenen over de schrapping van een honderdtal parkeerplaatsen op de Ninoofsesteenweg. Die beslissing verbijstert ons.*

Hoe beantwoordt die maatregel aan de voorschriften van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening. Hoe verbetert hij de veiligheid?

Werden de gemeentebesturen en bewonerscomités over de heraanleg geraadpleegd?

Waarom meent u dat het verkeer in de omliggende straten niet zal stijgen?

Tout ceci aurait pu satisfaire grandement tout le monde, mais un point du projet pose un problème. Il est effectivement aussi prévu de supprimer 95 places de parking sur cette parcelle de la chaussée de Ninove. Cette mesure n'a visiblement pas manqué de faire bondir jusque dans la majorité communale de Molenbeek-Saint-Jean, l'échevin de la mobilité expliquant ne pas avoir été consulté sur le sujet. En réponse, une étude de parking.brussels est invoquée pour expliquer que la suppression de ces 95 places sera « libérateur » pour le quartier.

Madame la Ministre, est-il vrai qu'aucune concertation n'a eu lieu avec la commune de Molenbeek-Saint-Jean sur cette décision ? Le cas échéant, quelles en sont les raisons ?

Il semble qu'une réunion d'urgence se soit tenue entre votre cabinet et la commune à la suite de la publication d'un article de presse évoquant la suppression des 95 places.

Qu'est-il ressorti de cette réunion ? Quelle est la position de la commune de Molenbeek-Saint-Jean vis-à-vis de la suppression des places de stationnement ? Un refus catégorique de sa part a-t-il été exprimé ? Le cas échéant, dans quelle mesure ce refus est-il pris en considération par votre cabinet pour la suite du réaménagement de la chaussée de Ninove ?

Des concertations similaires ont-elles eu lieu avec la commune d'Anderlecht ? Si oui, qu'en est-il ressorti ?

Qu'en est-il également de la concertation avec les riverains ? Des réunions ont-elles eu lieu ? Si oui, se sont-ils montrés favorables ou, au contraire, défavorables à ces suppressions ?

Au niveau de la mesure en elle-même, pourriez-vous donner plus de détails sur les raisons qui ont motivé la suppression de près de 100 places de stationnement sur cette portion de la chaussée ? En quoi viennent-elles libérer le quartier ? Sur la base des différentes observations émises par les riverains et les communes, une révision de la mesure est-elle à l'étude ?

Enfin, j'aimerais connaître les grandes lignes du projet, le budget prévu à cet effet, ainsi que les perspectives de réaménagement concernant la deuxième portion de la chaussée de Ninove.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Un article du journal La Dernière Heure nous apprend qu'une centaine de places de stationnement seront supprimées dans le cadre du réaménagement de la chaussée de Ninove.

Vous avez d'ailleurs donné les détails de ces réaménagements : la création de deux pistes cyclables, la plantation d'arbres sur la berme centrale et le côté des voiries, ainsi que la suppression des allées latérales, qui accueillent actuellement deux rangées de stationnement. Au total, 95 places de stationnement seront supprimées, une évolution qui nous paraît interpellante.

¹¹³¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De titel van de vraag van mijnheer Van Goidsenhoven verwijst naar de geplande schrapping van parkeerplaatsen, terwijl zijn vragen over de heraanleg van de Ninoofsesteenweg gaan.*

De volledige steenweg wordt heraangelegd om het comfort, de veiligheid, de vergroening en de parkeergelegenheid te verbeteren.

De gemeenten Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht maken deel uit van het begeleidingscomité dat vier keer is samengekomen. Tijdens de derde vergadering werd de impactstudie van parking.brussels voorgesteld over de schrapping van de parkeerplaatsen. Vlak bij het centrum is de parkeerdruk groter dan op de rest van de weg. Volgens de studie blijft de bezettingsgraad steevast onder 80% en is de verschuiving naar de omliggende straten nihil.

De vergadering met de gemeenten over de definitieve plannen vond plaats na de indiening van de vergunningsaanvraag in plaats van ervoor. De gemeente Sint-Jans-Molenbeek heeft nog geen formeel advies gegeven.

Pour quelle raison les allées latérales, qui permettent deux rangées de parking, sont-elles supprimées dans le projet de réaménagement ?

La suppression de 22 places est justifiée par l'amélioration de la sécurité des modes actifs et la réponse aux prescriptions du règlement régional d'urbanisme (RRU). À quelles prescriptions du RRU et à quelles dispositions censées améliorer la sécurité ce projet fait-il référence ?

Y a-t-il eu une concertation avec les autorités locales et/ou les associations de riverains concernés par ces futurs réaménagements ?

Quels éléments vous permettent d'affirmer qu'il n'y a pas de saturation dans les rues adjacentes à la chaussée de Ninove ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Monsieur Van Goidsenhoven, le titre de votre question fait référence à un projet de suppression de places de stationnement, mais il s'agit plutôt du réaménagement d'un axe entrant à Bruxelles, qui en a besoin d'urgence.

Il s'agit d'un réaménagement de façade à façade de la chaussée de Ninove, dans trois tronçons, dont le premier se situe entre la limite régionale et le boulevard Mettwie. Aujourd'hui, l'espace public y est en mauvais état et peu qualitatif. Le projet s'attelle dès lors à améliorer le confort, la sécurité, la verdurisation ainsi que le stationnement.

Concernant la concertation, les communes de Molenbeek-Saint-Jean et d'Anderlecht font partie du comité d'accompagnement, qui s'est réuni quatre fois pour ce projet. Lors de la deuxième réunion, une étude de l'impact de la suppression du stationnement a été demandée à parking.brussels, laquelle a été présentée lors de la troisième réunion du comité.

Une réunion aurait dû être organisée pour présenter les projets finaux aux communes avant le dépôt du permis, mais pour différentes raisons, ils l'ont été après. La procédure de demande de permis est en cours et des présentations au public sont prévues. L'enquête publique reste aussi possible.

Vous évoquez les réactions dans la presse. Plusieurs échevins de la commune de Molenbeek se sont prononcés : l'un ne trouve pas le projet suffisamment ambitieux et l'estime trop classique ; un autre considère qu'il supprime trop de places. La commune de Molenbeek-Saint-Jean ne nous a pas encore transmis d'avis formel.

Parking.brussels a réalisé une étude d'impact pour examiner les enjeux liés au stationnement sur ces tronçons. Sur le tronçon le plus proche du centre-ville, la pression sur le stationnement est beaucoup plus élevée qu'au début de l'axe. D'après l'étude, le taux d'occupation est, en toutes circonstances, inférieur à 80 %, avec un report du stationnement dans les rues voisines égal à zéro, dans les circonstances étudiées.

¹¹³³ *Parkeerplaatsen schrappen, is altijd een uitdaging. Ze moeten wijken voor vergroening, waarmee we hitte-eilanden bestrijden en de verkeersveiligheid verhogen. Uit de studie blijkt dat dat mogelijk is zonder het verkeer weg te duwen naar de aanpalende straten.*

De steenweg moet voldoen aan de toegankelijkheidsnormen voor personen in een rolstoel en met een kinderwagen. Bovendien willen we het openbaar vervoer verbeteren en groen aanleggen waar het kan.

Bij mijn weten heeft ook de gemeente Anderlecht nog geen formeel advies gegeven. Er komt een vergadering tussen mijn kabinet en de schepenen over de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning.

De omwonenden zullen worden uitgenodigd voor een informatievergadering en zullen zich vervolgens tijdens het openbaar onderzoek over de plannen kunnen uitspreken.

¹¹³⁵ *Van de 95 parkeerplaatsen worden er 40 weggehaald voor de aanleg van een middenberm, fietspaden en brede voetpaden, 21 voor het planten van bomen, en 24 voor de beveiliging van de actieve modi.*

Dankzij al die ingrepen zal het langdurig parkeren van bestel- en vrachtwagens niet langer mogelijk zijn.

In grote lijnen bestaan de plannen uit conflictarme kruispunten, veilige routes voor actieve modi, vernieuwde voetpaden, twee nieuwe oversteekplaatsen, aparte fietspaden, waterinfiltratie tussen de fietspaden en de rijweg, een test voor het opvangen van regenwater, nieuwe bomen, en leveringszones voor bestelwagens.

La suppression de places de stationnement représente toujours un défi. En l'occurrence, le but n'est pas de supprimer des places, mais de créer suffisamment d'espaces dédiés à la végétalisation dans le cadre du réaménagement. Il s'agit aussi de lutter contre les îlots de chaleur, ainsi que d'améliorer la sécurité routière sur l'axe, sans compliquer la circulation dans les rues avoisinantes. Selon l'étude, il serait possible de créer des conditions permettant d'envisager une réduction du stationnement sans impact sur les quartiers alentours.

Des discussions ont eu lieu avec les deux communes concernées. Je souligne que la sécurisation concerne tous les modes de transport. Monsieur Dönmez, vous avez, de votre côté, rappelé les objectifs fixés. L'axe est très difficile à emprunter et nous devons donc aussi garantir la mise aux normes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, se déplaçant avec une poussette ou en chaise roulante. Il existe en outre une volonté d'améliorer les transports en commun lorsque la chose est possible et de végétaliser l'axe. L'espace disponible est conséquent et l'on peut voir les choses en grand.

Un échevin de Molenbeek-Saint-Jean déplore la perte de places de stationnement et ceci fera l'objet d'un débat dans le cadre de l'enquête publique. À ce jour et à ma connaissance, la commune d'Anderlecht n'a pas remis d'avis formel non plus. Elle a cependant fait partie intégrante du comité d'accompagnement et une réunion spécifique regroupant les membres de mon cabinet et les échevins est prévue pour leur expliquer le suivi du processus en matière de permis d'urbanisme.

Dans le cadre de l'enquête publique, les riverains ont aussi la possibilité de se prononcer sur le projet dans sa globalité. Avant le démarrage de cette enquête, une séance d'information sera organisée pour expliquer le projet et répondre aux questions spécifiques.

Les 95 places supprimées se répartissent comme suit :

- 40 sur la contre-allée pour assurer une continuité de l'aménagement en créant une berme centrale et des pistes cyclables sécurisées, et en élargissant les trottoirs ;

- 21 pour la plantation d'arbres afin de lutter contre les îlots de chaleur et renforcer la biodiversité ;

- 34 pour améliorer la sécurité des modes actifs et répondre aux prescriptions du Code de la route, à savoir la suppression du stationnement sur 20 m avant les feux (12 de ces places permettront également de planter d'autres arbres).

Il existe une forte pression sur le stationnement due à la présence de longue durée des camionnettes et camions dans ce quartier. Une telle situation ne sera plus possible dans la configuration future de la chaussée, qui permettra de libérer la voirie de ce « rideau » de véhicules.

Dans les grandes lignes, le projet consiste à :

- sécuriser les conflits aux carrefours ;
- sécuriser le cheminement des modes actifs ;
- refaire les trottoirs et la chaussée ;
- créer deux nouvelles traversées cyclopiétonnes ;
- aménager des pistes cyclables surélevées et sécurisées de part et d'autre ;
- permettre l'infiltration des eaux par un revêtement de dalles à gazon en béton dans les zones de stationnement et les zones tampons entre la piste cyclable et la voirie, et par des espaces végétalisés ;
- réaliser un premier test d'une voirie-réservoir permettant de soulager les égouts en déconnectant les eaux de surface du réseau ;
- planter trois alignements d'arbres au niveau du stationnement et de la berme centrale végétalisée ;
- mettre les emplacements de livraison aux normes.

¹¹³⁷ *Het budget van de werken wordt op 10 miljoen euro geraamd.*

Le budget estimé des travaux est de 10 millions d'euros. Le chantier sera réalisé par phases.

De werf is in drie delen opgesplitst. Voor elk deel is een stedenbouwkundige vergunning vereist. De aanvraag voor het eerste deel, van de gewestgrens tot aan de Louis Mettwielaan, is ingediend.

La section 1 est comprise entre la frontière régionale et le boulevard Louis Mettwie, la section 2, entre le boulevard Louis Mettwie et la gare de l'Ouest, et la section 3, au centre-ville, entre la gare de l'Ouest et le canal.

De werken aan deel drie, van het stadscentrum tot het Weststation, zullen in april 2024 starten. Als laatste komt deel twee aan de beurt. In afwachting worden de schoolomgeving en het fietsverkeer beveiligd.

Un permis d'urbanisme a été demandé pour la section 1. Il s'agit d'un axe large qui se rétrécit. Nous devons demander un permis pour chacune des sections. Après une nouvelle analyse des moyens budgétaires et administratifs réalisée par l'administration, il a été jugé plus pertinent de s'engager dans un projet plus ambitieux pour rester cohérent avec le projet de section 1.

Eén van de parkeerstroken zal sneuvelen om plaats te maken voor bredere voetpaden, een fietspad en beplanting.

La demande de permis pour la section 2 est en cours de programmation. Cette demande et ce chantier seront postérieurs à ceux de la section 3, prévus à partir du mois d'avril 2024. En attendant, la section 2 bénéficiera d'un projet léger de sécurisation des abords d'une école et des déplacements cyclistes.

Een middenberm biedt verschillende voordelen. Hij zorgt voor een veiliger autoverkeer en bovendien kunnen er instrumenten worden geplaatst om het verkeer te regelen. Een berm verkort ook de oversteek voor voetgangers en fietsers en verhoogt de veiligheid van personen die spontaan oversteken.

Pour les allées latérales, il est prévu de supprimer la contre-allée qui permet le stationnement longitudinal des deux côtés, et ce, afin de maintenir une continuité des aménagements pour l'élargissement des trottoirs, l'implantation d'une piste cyclable et les plantations en bermes centrale et latérale.

La création d'une berme centrale offre plusieurs avantages. Pour les automobilistes, elle réduit les collisions frontales, sécurise les virages à gauche et limite les manœuvres dangereuses

¹¹³⁹ *Het schrappen van parkeerplaatsen verhoogt de zichtbaarheid van de actieve vervoersmodi voor de automobilisten.*

De Wegcode legt op dat er niet mag worden geparkeerd tot twintig meter voor en na een zebepad met verkeerslichten. De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening bepaalt dat een zebepad zonder verkeerslichten vrij moet zijn tot 5 meter.

Het debat zal ongetwijfeld worden voortgezet tijdens het openbaar onderzoek. Indien nodig zullen we de plannen aanpassen. Het belangrijkste is dat alle bewoners en weggebruikers zich veilig op de Ninoofsesteenweg kunnen verplaatsen.

¹¹⁴¹ **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *De Ninoofsesteenweg bevindt zich in een erbarmelijke staat. We trekken al tien jaar aan de alarmbel. Het is dan ook goed nieuws dat er eindelijk wordt overgegaan tot de heraanleg van de openbare weg en de voetpaden.*

Ik betreur dat de gemeente Anderlecht geen formeel advies heeft uitgebracht. Volgens uw zeggen was er geen eensgezindheid in de Molenbeekse meerderheid over het dossier.

Bij een project van een dergelijke omvang moet de dialoog op gang worden getrokken nog voor het openbaar onderzoek van start gaat, want in dat stadium is het moeilijker om fundamentele wijzigingen aan te brengen.

Ik begrijp niet goed hoe u zult verhinderen dat bestelwagens zich parkeren.

Ik wil u aanmoedigen om de komende weken een constructieve dialoog te starten met de gemeenten, bewoners en handelaars.

de contournement. Elle permet également de canaliser les trajectoires des véhicules et d'installer des dispositifs de régulation de la circulation. Pour les piétons et cyclistes, elle raccourcit les traversées en offrant la possibilité de refuges, et améliore la sécurité des traversées spontanées.

De manière générale, la suppression de ces stationnements permet d'assurer une meilleure visibilité des modes actifs par rapport aux automobilistes.

S'agissant du quota de 22 places évoqué, l'article 24, § 8 du Code de la route impose d'interrompre le stationnement à 20 m au moins des traversées piétonnes avec feux de signalisation dans le sens de la circulation. Le règlement régional d'urbanisme impose un dégagement de stationnement de 5 m à l'approche des traversées piétonnes non protégées par des feux. Des stationnements sont supprimés pour un dégagement visuel des passages, notamment pour les cyclistes.

Ce débat, je n'en doute pas, se poursuivra dans le cadre de l'enquête publique. Si celle-ci suscite des remarques auxquelles nous pouvons apporter des réponses, les plans seront adaptés. Urban.brussels a pour habitude de subordonner les permis à des conditions strictes pour améliorer et adapter les projets.

L'essentiel est que, dans cette partie de Bruxelles qui mérite davantage d'investissements, selon moi, nous réaménagions l'espace au bénéfice tant des habitants que des usagers. À l'heure actuelle, s'engager sur ce tronçon à vélo, en voiture, en transport en commun et même à pied est assez périlleux.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il est clair que la chaussée de Ninove est dans un état épouvantable. Nous parlons d'urgence, mais cette urgence existe depuis au moins une dizaine d'années. Elle a souvent été soulignée dans cette commission et ailleurs. Le réaménagement de cet axe est donc une bonne nouvelle. Il ne s'agit d'ailleurs pas seulement de la voirie, car les trottoirs sont également dans un état abominable et rendent l'axe d'autant plus désagréable, bien que chaque tronçon ait ses spécificités.

J'entends qu'il n'y a pas eu d'avis formel de la part de la commune d'Anderlecht, ce que je trouve déplorable. Selon vos dires, les points de vue exprimés par la commune de Molenbeek-Saint-Jean semblaient aller en sens divers. Toujours est-il que le dialogue portant sur un chantier d'une telle importance mériterait d'être organisé avant l'enquête publique. Je ne dis pas que certains éléments ne pourront pas être pris en considération dans l'enquête, mais on sait qu'une fois à ce stade, il est plus compliqué d'en modifier les éléments fondamentaux. Je regrette donc qu'on n'ait pas pu entamer le dialogue préalablement, et je vais interroger les uns et les autres à ce sujet.

Vous soulignez que le projet veillera à empêcher le stationnement des camionnettes, notamment pour éviter le report du stationnement. Je vois éventuellement comment empêcher les

¹¹⁴³ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Iedereen vindt dat de Ninoofsesteenweg beter moet worden aangelegd. Bredere voetpaden zijn een goede zaak, net zoals een fietspad op de middenberm. Daarnaast steun ik uw idee om deze toegangspoort naar de stad te vergroenen.*

Het overleg met de gemeenten en met de bewoners is een goede zaak. De studie over de parkeerdruk stelt mij gerust. Ik blijf de parkeerproblematiek echter aandachtig volgen.

¹¹⁴⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De gemeenten hebben zich wel degelijk voor het project ingezet. De gemeenten zijn voorstander van de heraanleg, maar over de aanpak verschillen de meningen. Kiezen is nooit gemakkelijk. De gemeenten hebben een bijkomende vergadering gevraagd.*

¹¹⁴⁵ **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Het is opmerkelijk dat de gemeenten geen formeel of eensgezind advies hebben ingediend.*

- De incidenten zijn gesloten.

camions de stationner. Pour les camionnettes, cela me paraît plus compliqué, mais peut-être y a-t-il des modalités qui m'échappent.

Toujours est-il, Madame la Ministre, que je vous incite, dans les semaines qui viennent, à ouvrir au maximum le dialogue, qui semble avoir pris un mauvais départ. Le réaménagement de la chaussée de Ninove ne pourra pas avoir lieu sans dialogue constructif avec les communes, mais aussi avec les riverains et bien entendu avec le tissu économique qui souffre beaucoup et qu'il ne faudrait pas pénaliser inutilement.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Nous sommes tous favorables à un meilleur aménagement de l'espace sur la chaussée de Ninove, qui se trouve à l'entrée de la ville. Il était temps de s'y atteler. Y installer des trottoirs plus larges est une bonne chose. Vous parlez également de l'aménagement d'une piste cyclable sécurisée et plus large au niveau de la berme centrale. Pour avoir déjà eu l'occasion d'y rouler à vélo, je sais que la circulation y est très compliquée ! Cet aménagement est donc très important. Je vous soutiens entièrement sur ce point.

La concertation qui a eu lieu avec les deux communes est un point positif. Les avis sont encore mitigés, mais les citoyens auront encore l'occasion de s'exprimer lors de l'enquête publique. Des modifications sont encore possibles, même si elles sont très légères.

Concernant l'enquête réalisée sur la saturation et la pression sur le stationnement sur ce tronçon, vous me rassurez. Je resterai très attentif aux éventuelles difficultés de stationnement à cet endroit.

Enfin, je soutiens aussi votre volonté de végétaliser l'entrée de la ville.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne veux pas donner l'impression que les communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean ne se sont pas investies dans le projet. Au contraire. Les plans ont été déposés et une réunion devait avoir lieu avant le dépôt de la demande de permis. Si elle n'a pas eu lieu plus tôt, c'est aussi la responsabilité de mon administration.

Les communes sont bel et bien demandeuses du projet, mais il est vrai que les opinions divergent quant à la meilleure manière de procéder. Faire des choix est toujours difficile. Impliqués dans le processus, les partenaires de Molenbeek-Saint-Jean et d'Anderlecht ont même encore demandé une réunion supplémentaire.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- On ne peut tout de même pas dire que les communes soient extraordinairement impliquées. On nous rapporte des avis tout à fait divergents dans une commune, tandis que l'autre n'a pas été en mesure d'émettre un avis formel. S'impliquer pour n'avoir finalement aucun avis, c'est peut-être une nouvelle forme de gouvernance. Je la trouve assez singulière.

- Les incidents sont clos.

1151 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRANCIS DAGRIN**

1151 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1151 **betreffende de onrechtmatige praktijken en het beheer bij parking.brussels.**

1153 **De heer Francis Dagrín (PTB) (in het Frans).**- *De forse stijging van de parkeerretributies zou te wijten zijn aan de onrechtmatige praktijken die parking.brussels erop nahoudt om de parkeerinkomsten te optimaliseren.*

Aangezien de ordonnantie waarin het gebruik van de scan-car geregeld wordt pas op 8 september 2022 in het Belgisch Staatsblad is gepubliceerd, zouden alle retributies van 1 april 2019 tot 7 september 2022 moeten worden terugbetaald. Werd daarover een beslissing genomen?

Ook zouden er problemen zijn met de beëdiging van de stewards. Kunt u bevestigen dat alle retributies die voor juni 2022 werden uitgeschreven in overeenstemming zijn met de geldende wetgeving?

Werd de Algemene Verordening gegevensbescherming niet geschonden door onbevoegde medewerkers?

Blijkbaar werden er toch retributies uitgeschreven wanneer parkeerautomaten defect zijn; het voertuig stilstaat, maar niet geparkeerd is enzovoort.

Wanneer wordt het vonnis van 2 mei 2022, dat die praktijken veroordeelt, overal toegepast?

Hoe rechtvaardigt u dat het al betaalde bedrag niet wordt afgetrokken van het totale bedrag van de retributie?

QUESTION ORALE DE M. FRANCIS DAGRIN

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

concernant les pratiques abusives et la gestion de parking.brussels.

M. Francis Dagrín (PTB).- Les chiffres reçus en réponse à notre question écrite du 10 mars 2023 sur l'explosion constatée des redevances enrôlées par les communes liées à parking.brussels entre 2020 et 2022 nous avaient déjà interpellés. Depuis, et selon plusieurs témoignages concordants, il apparaît que parking.brussels aurait des pratiques abusives pour optimiser les recettes de stationnement, au détriment des droits des usagers. Cela expliquerait ces très fortes augmentations des redevances enrôlées.

Tout d'abord, l'ordonnance légalisant l'utilisation de la scan-car n'ayant été signée que le 6 juillet 2022, et publiée au Moniteur belge seulement le 8 septembre 2022, toutes les redevances enrôlées entre le 1er avril 2019 et le 7 septembre 2022 devraient être logiquement déclarées illégales, et dès lors remboursées aux automobilistes lésés. Avez-vous décidé de procéder à ces remboursements ?

L'assermentation des stewards serait également problématique à plus d'un titre. Pouvez-vous confirmer que toutes les redevances enrôlées par ces derniers l'ont été dans le respect strict de la législation en la matière avant juin 2022 ?

De même, pouvez-vous confirmer que le règlement général sur la protection des données (RGPD) n'a jamais été enfreint en raison d'un visionnage opéré par des agents non qualifiés ?

En cas de doute, après vérification des photos prises par la scan-car, une redevance forfaitaire serait malgré tout adressée lorsque :

- des horodateurs sont en panne. Comment la scan-car en tient-elle compte lors de son passage ? ;
- le disque n'est pas reconnu par les photos ;
- une carte PMR n'est pas encodée ;
- en cas d'arrêt et non de stationnement.

À charge, pour l'utilisateur, de démontrer qu'il n'était pas en infraction. Cette pratique a déjà été condamnée en justice par le tribunal de première instance de Bruxelles le 2 mai 2022. Quand ce jugement sera-t-il appliqué partout ?

Par ailleurs, si une redevance est encodée par une scan-car pour un véhicule et si l'utilisateur vient payer son stationnement juste

1155 *Waarom aanvaarden de parkeermeters geen muntstukken meer?*

Bij sommige apps blijft de gebruiker dagenlang betalen als hij de parkeersessie niet stopzet. Volgens 4411 zou het gewest die richtlijn hebben gegeven. Klopt dat?

Hoe dan ook moet er een einde komen aan die praktijken.

Ten slotte zouden tal van werknemers onrechtmatig ontslagen zijn. Beschikt u over meer informatie daarover? Hoeveel ex-werknemers hebben een gerechtelijke procedure aangespannen tegen parking.brussels?

De ernst van de feiten rechtvaardigt een externe audit van parking.brussels.

après le passage de la scan-car, parking.brussels ne déduit pas de la redevance le montant payé par l'utilisateur, clairement indûment perçu. Comment justifiez-vous le fait de ne pas déduire la somme déjà payée du montant total de la redevance ?

Au sujet du paiement en rue, pourquoi n'est-il plus possible de payer avec des pièces dans les horodateurs, alors que cette option était bien prévue dans le cahier des charges ?

Les totems, qui ne permettent de payer le stationnement qu'avec une application ou un SMS, ne tiennent pas compte de la fracture numérique, bien réelle à Bruxelles. De plus, certains frais d'activation s'ajoutent au tarif de stationnement. Pourquoi et sur quelles bases ?

Certaines de ces applications, si elles ne sont pas désactivées en quittant la session, continuent de prélever du compte en banque, et ce, parfois, pendant plusieurs jours. Les responsables de l'appli 4411 expliquent que cette directive a été donnée par la Région. Confirmez-vous cette affirmation ?

Quoi qu'il en soit, il faut mettre un terme à ces pratiques.

Pour conclure, de graves dérives dans le management de l'agence régionale de stationnement nous ont également été confirmées. Elles engendreraient licenciements abusifs et démissions en cascade. On nous signale ainsi un nombre important de licenciements et de démissions depuis 2019 au sein de parking.brussels, dans les services IT, finances et comptabilité. Disposez-vous d'explications et d'informations à ce sujet ? Combien d'anciens employés ont engagé des procédures en justice contre parking.brussels ?

La gravité des faits rapportés justifie à nos yeux un audit externe complet de la gestion de parking.brussels, ainsi que l'audition de sa direction et des membres du personnel licenciés ou démissionnaires concernés par ces pratiques.

1157 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Om een kwaliteitsvolle openbare ruimte en de mobiliteit van morgen te ontwikkelen, wil het gewest de parkeerplaatsen op de openbare weg optimaliseren en autobestuurders ertoe aanzetten buiten de openbare weg te parkeren.*

Daarbij maakt de scancar het mogelijk de geparkeerde voertuigen op de openbare weg doeltreffender te controleren.

Het is niet omdat de scancars voor het eerst vermeld worden in de ordonnantie van 2022, dat ze voordien niet mochten worden gebruikt. Sinds de wijziging van 2016 maakt de parkeerordonnantie het mogelijk dat stewards op elektronische wijze retributies versturen. Het zijn dus wel degelijk de stewards die de retributies versturen, na verificatie van een aantal elementen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La Région bruxelloise a la volonté de rééquilibrer et de revaloriser son espace public pour augmenter la qualité de vie des Bruxelloises et Bruxellois, ainsi que son attractivité. La rationalisation du stationnement automobile est un levier essentiel à cet égard, dans l'optique de libérer de l'espace public en voirie au profit des autres modes de transport et d'encourager les solutions alternatives à la voiture individuelle. Bien entendu, il faut aussi tout faire pour que le stationnement hors voirie soit proposé gratuitement.

Afin de développer un espace public de qualité et d'orienter la mobilité de demain, une des ambitions de la Région est de diriger les automobilistes vers du stationnement hors voirie et d'optimiser l'usage, le type et le nombre d'emplacements en voirie. Il est, par ailleurs, important de susciter la rotation, par exemple dans les quartiers commerçants, afin qu'un même automobiliste ne bloque pas un emplacement trop longtemps et laisse ainsi la place à d'autres.

In 2022 heeft de nieuwe ordonnantie voor verduidelijking gezorgd. De bevoegdheden op basis van de vorige wetgeving staan daarom niet ter discussie.

Dans ce contexte, l'utilisation de la scan-car permet un contrôle du stationnement en voirie plus efficace et s'inscrit donc pleinement dans les objectifs de la Région en matière de stationnement et de mobilité que je viens de citer.

S'agissant de la légalité des redevances enrôlées entre le 1er avril 2019 et le 7 septembre 2022, parking.brussels nous précise que ce n'est pas parce que les véhicules scanneurs sont mentionnés pour la première fois dans l'ordonnance de 2022 que leur utilisation n'aurait pas été autorisée avant. Depuis sa modification en 2016, l'ordonnance « Stationnement » adoptée initialement en 2009 permet que les stewards envoient des redevances de manière électronique.

Ce sont bien les stewards qui envoient la redevance. En effet, dès qu'une scan-car ne reconnaît pas de droit de stationnement valide (paiement de la redevance horaire, carte de riverain, etc.), le cas est envoyé à l'équipe (desk force) de parking.brussels chargée d'analyser les photos prises par ladite scan-car et de corriger les erreurs. C'est le steward de cette équipe qui envoie la redevance après vérification d'une série d'éléments (présence d'une carte PMR, présence d'une personne dans la voiture, etc.).

En 2022, le législateur régional a souhaité clarifier les modalités de contrôle du stationnement en visant le contrôle au moyen de véhicules scanneurs par les agents de parking.brussels dans la nouvelle ordonnance. Cette clarification ne saurait remettre en question les habilitations se fondant sur la précédente législation.

¹¹⁵⁹ *Parking.brussels stelt alles in het werk om de gegevens van de gebruikers te beschermen. Enkel bevoegde personen hebben er toegang toe.*

Concernant le respect du règlement général sur la protection des données (RGPD), parking.brussels nous confirme qu'elle met tout en œuvre pour protéger les données des usagers. Celles-ci sont conservées le temps utile au traitement d'une demande. Seules les personnes habilitées y ont accès pour en assurer le suivi, à savoir les collaborateurs dédiés au contrôle du stationnement et au traitement des dossiers au sein du service clientèle. L'Agence de stationnement a par ailleurs un délégué à la protection des données externe qui dépend de Paradigm et qui les conseille dans leurs démarches et dossiers qui touchent de près ou de loin aux données à caractère personnel.

Wanneer de scancar een voertuig zonder geldig parkeerrecht identificeert, worden de foto's naar de desk force gestuurd, waar een steward ze controleert. Het is niet correct dat in geval van twijfel parking.brussels automatisch een retributie uitschrijft.

Lorsque la scan-car identifie qu'il n'existe pas de droit au stationnement, les photos sont envoyées à la desk force, où un steward vérifie une série d'éléments comme la présence ou non d'une carte pour personne à mobilité réduite ou de quelqu'un dans la voiture. Il n'est pas correct de dire qu'en cas de doute, parking.brussels envoie automatiquement une redevance. C'est même l'inverse.

De controle van de beelden van de scancar vergt een hoge concentratie. Een van onze prioriteiten is dan ook om menselijke fouten tot een minimum te beperken. De beheersovereenkomst met parking.brussels legt daarom precieze doelstellingen vast om de foutenmarge te verminderen.

Een retributie kan overigens altijd worden betwist bij de klantendienst van parking.brussels.

Bij betaling via een app moet de parkeersessie inderdaad manueel worden stopgezet. Gebeurt dat niet, dan stopt de betaling aan het einde van de gereglementeerde periode, bijvoorbeeld om 18 uur in een zone waar parkeren betalend is tot 18 uur.

Le contrôle des images de la scan-car requérant un haut degré de concentration, l'on ne peut se mettre à 100 % à l'abri d'erreurs humaines. Les réduire au minimum est toutefois une de nos priorités, c'est pourquoi le contrat de gestion de l'Agence de stationnement fixe des objectifs précis chaque année jusqu'en 2026 pour diminuer de plus en plus la marge d'erreurs dans l'envoi des redevances. À ce stade, parking.brussels a rempli les objectifs fixés dans son contrat pour 2022. Pour les quatre cas

que vous mentionnez dans votre question, le taux d'erreurs est actuellement inférieur à 2 %.

Lorsqu'une personne reçoit une redevance qu'elle juge indue, il lui est bien sûr possible de la contester auprès du service à la clientèle de parking.brussels. Celui-ci a accès aux images envoyées par le véhicule scanneur et peut en outre parfaitement vérifier si un horodateur était ou non hors d'usage.

Au sujet de l'émission d'une redevance alors que le propriétaire de la voiture concernée s'est acquitté des droits de stationnement requis immédiatement après, une période de tolérance est toujours appliquée par parking.brussels entre le moment du contrôle par le véhicule scanneur et la prise d'un ticket de stationnement, dont les heures précises sont connues de l'agence.

S'agissant du paiement via une application, il est effectivement nécessaire de clôturer manuellement chaque session pour mettre fin au paiement. Les usagers en sont dûment informés par le fournisseur de l'application lorsqu'ils quittent leur emplacement. Certaines de ces applications permettent aussi de préciser une heure limite ou de demander l'envoi de rappels réguliers pour éviter les oublis.

En cas d'oubli, le paiement du stationnement cesse à la fin de la période réglementée, par exemple à 18h si le véhicule est stationné dans une zone payante jusqu'à cette heure. Si, au début de la période de stationnement suivante, le véhicule est toujours garé sans droit de stationnement, et s'il y a un contrôle, le propriétaire du véhicule devra s'acquitter d'une redevance forfaitaire, comme dans tous les cas où un véhicule est contrôlé sans avoir de droit de stationnement.

Les frais d'activation pour le paiement du stationnement à l'aide d'une application constituent la rémunération des fournisseurs de ces applications. Des études ont montré que, malgré ces frais, le paiement du stationnement à l'aide d'une application ou par texto demeure moins cher que le paiement à l'horodateur, étant donné que les automobilistes ne paient que le temps de stationnement réel.

M. Francis Dagrín (PTB).- Je n'ai pas eu de réponse à ma question relative aux horodateurs qui ne fonctionnent qu'avec l'application, des SMS ou une carte de banque. Certaines personnes demandent instamment de pouvoir payer avec de l'argent liquide. C'est une conséquence de la fracture numérique.

Je n'ai pas eu de réponse non plus à ma question relative aux relations que la direction de parking.brussels entretient avec ses travailleurs. De nombreux témoignages confirment qu'elles sont problématiques. C'est une matière à creuser.

Concernant la légalité de la scan-car avant 2022, mon groupe va analyser cette question avec des juristes. Nous sommes en effet convaincus qu'avant 2022, son utilisation n'était pas valable.

Par ailleurs, parking.brussels vous informe que le règlement général sur la protection des données a bien été respecté. Les

¹¹⁶¹ *Betalen via een app of sms is, ondanks de activeringskosten, goedkoper dan aan een parkeerautomaat, omdat de gebruiker dan enkel voor de reële parkeertijd betaalt.*

¹¹⁶³ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag waarom sommige parkeerautomaten geen muntstukken aanvaarden.*

Evenmin kreeg ik een antwoord op mijn vraag over de problematieke arbeidsverhoudingen tussen de directie van parking.brussels en haar werknemers.

Mijn fractie is ervan overtuigd dat het gebruik van de scancar voor 2022 onwettig was en zal dit juridisch laten onderzoeken.

Volgens de media hebben 140 medewerkers van parking.brussels de eed pas op 27 juni 2022 afgelegd. Dat betekent dat ze daarvoor onrechtmatig werden ingezet.

¹¹⁶⁵ *Twee weken geleden raakte bekend dat er een lijst met uitzonderingen bestaat. Zo zouden bepaalde verkozenen vrijgesteld zijn van betaling. Ze beslisten om de parkeerretributie te verhogen, maar hoeven die zelf niet te betalen!*

Ik zal daarover schriftelijke vragen indienen.

¹¹⁶⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De vaststellingen van de stewards vóór juni 2022 gebeurden overeenkomstig de geldende wetgeving.*

Parking.brussels is niet verplicht om de betaaloctie met muntstukken aan te bieden. Die leidt immers vaak tot vandalisme en vernieling van de parkeerautomaten. Er worden evenwel alternatieven aangeboden, zoals betaling via bankkaart, sms of app.

In 2019 waren er bij parking.brussels 5 ontslagen, 9 ontslagnemingen, 10 beëindigingen van de arbeidsovereenkomst in onderling akkoord en 79 aanwervingen.

Er lopen momenteel vijf gerechtelijke procedures met ex-werknemers.

In 2022 waren er bij parking.brussels 6 ontslagen, 10 ontslagnemingen, 51 beëindigingen van de arbeidsovereenkomst in onderling akkoord en 79 aanwervingen.

médias indiquent pourtant que 140 agents de parking.brussels n'ont prêté serment que le 27 juin 2022. Cela veut dire qu'ils ont traité des dossiers sans avoir prêté serment, c'est assez inquiétant.

En conclusion, le paiement des parkings est de plus en plus assimilé à une « pompe à fric » par les automobilistes.

La colère s'est accentuée avec la révélation, il y a quinze jours, de l'existence d'une « liste blanche » accordant des dérogations à divers élus. C'est fou : certains, tout en décidant d'augmenter la redevance de stationnement, décident qu'ils ne vont pas la payer !

Je déposerai donc quelques questions écrites sur les plaintes à l'encontre de parking.brussels et sur cette liste de dérogations. J'aimerais savoir qui y figure.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Concernant l'assermentation des stewards, je vous confirme que les constats dressés par ceux-ci avant juin 2022 l'ont été conformément à la réglementation en vigueur et dans le respect de la législation applicable. L'assermentation est un moment important, puisqu'il s'agit de la reconnaissance de leur travail.

Au sujet de la possibilité de payer le stationnement aux horodateurs avec des pièces de monnaie, je comprends l'enjeu. Cette option ne constitue pas une obligation pour parking.brussels. Nous constatons cependant que la possibilité de payer avec des pièces a tendance à se réduire, notamment afin d'éviter le vandalisme et la destruction d'horodateurs pour voler l'argent utilisé. Pour garantir un service accessible à tous, les solutions de remplacement au paiement en espèces sont nombreuses, depuis la carte bancaire jusqu'au texto, en passant par diverses applications.

Concernant vos accusations relatives à de graves dérives dans le management de l'Agence du stationnement, je peux vous citer les chiffres relatifs aux licenciements et démissions enregistrés chez parking.brussels en 2019 : 5 licenciements, 9 démissions, 10 ruptures de contrat de commun accord et 79 engagements. Faute de temps, je ne peux vous fournir les chiffres pour chaque année.

À titre de comparaison, le taux de rotation du personnel actuel chez parking.brussels s'élève à un peu plus de 12 %, alors qu'il se situe à 16 % pour l'ensemble des entreprises de services en Belgique, selon Eurostat. Ces chiffres ne corroborent pas les graves accusations formulées ici et tout indique au contraire que parking.brussels connaît une stabilité de son personnel supérieure à la moyenne nationale, malgré un développement soutenu.

Concernant le nombre d'employés qui sont en litige avec parking.brussels, l'Agence du stationnement compte actuellement cinq procédures judiciaires avec d'anciens travailleurs.

1169 **De heer Francis Dagrín (PTB)** (*in het Frans*).- *Ik kom op het probleem terug.*

- Het incident is gesloten.

1173 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1173 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1173 **betreffende het verband tussen de vergunningen die zijn verstrekt aan de exploitanten van freefloatingdiensten en het einde van de concessie van Villo in 2026.**

1175 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (*in het Frans*).- *Het systeem met Villostations werkt niet meer. Ze nemen enorm veel openbare ruimte in en als een station vol staat, moet je kilometers rijden om je fiets kwijt te raken. Ook elektrisch fietsen is niet ideaal met Villo, want je moet je batterij de hele dag meezeulen en dan valt de actieradius nog tegen. Het eVillogebruik ligt hier zesmaal lager dan in Lyon.*

De Brusselaar wordt zwaar gerold met de overeenkomst tussen JCDecaux en het Brussels Gewest: het bedrijf stelt Villo gratis ter beschikking, maar krijgt in ruil een massa reclameborden die veel geld opbrengen.

Langzaam maar zeker dringt dat tot u door. Onlangs zei u in de media dat u het contract in 2026 niet wilt verlengen. We hadden het bedrijf, zoals ik de voorbije jaren herhaaldelijk heb gezegd, al veel eerder op de korrel kunnen nemen, maar u wacht liever tot het contract afloopt.

1177 *De vervaldatum van het contract nadert. U werkt aan een licentiesysteem met een beperkt aantal aanbieders van freefloating deelfietsen. Dat is geen slecht idee, maar hoe valt*

En 2022, parking.brussels a procédé à 6 licenciements et a enregistré 10 démissions, 51 ruptures de contrat de commun accord et 79 engagements.

M. Francis Dagrín (PTB).- Je reviendrai sur le problème au sein de la commission et au travers de questions écrites.

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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'articulation entre les licences octroyées aux opérateurs de « free floating » et la fin de la concession à Villo en 2026.

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Depuis quinze ans, les Bruxellois se font avoir dans le dossier Villo. Il y a quinze ans, ce système leur a été imposé. Et même s'il fait quelques heureux, il déçoit la majorité des citoyens, comparé à d'autres offres de mobilité en libre-service intégral (free floating).

En effet, le système de stations Villo ne fonctionne plus. Il prend énormément de place dans l'espace public et lorsqu'une station est remplie, le cycliste doit parcourir des kilomètres pour rentrer son vélo ailleurs. Quant au système de batterie, il ne fonctionne pas bien du tout non plus ! Il faut utiliser sa propre batterie et la transporter toute la journée. En plus, son autonomie est faible. Les chiffres montrent que le taux de rotation d'un eVillo - moins d'une utilisation par jour - est six fois plus faible que dans une ville comme Lyon.

Par ailleurs, les Bruxellois se font surtout avoir financièrement. En effet, la société JCDecaux met le système Villo à disposition de la Région soi-disant gratuitement, alors qu'en échange, elle peut exploiter quantité de panneaux publicitaires qui lui rapportent beaucoup d'argent. En début de législature, j'ai fait le calcul et vous ai démontré que JCDecaux se faisait beaucoup d'argent sur le dos des Bruxellois grâce à cet accord juteux.

Je pense que, peu à peu, vous vous en rendez compte. En effet, vous avez récemment déclaré dans la presse que le système Villo ne satisfaisait plus les Bruxellois et que vous ne souhaitiez pas reconduire le contrat en 2026. Durant plusieurs années, j'ai plaidé pour que ce contrat soit modifié, tant le service Villo était défaillant. Nous aurions pu attaquer la société bien avant 2026, mais vous n'étiez pas d'accord et vous avez décidé d'attendre la fin dudit contrat.

Nous nous approchons de cette date. Vous êtes en train d'instaurer un système de licences pour le vélo en libre-service

dat te rijmen met een bedrijf dat wordt gesubsidieerd, of dat in ieder geval een link heeft met de MIVB?

Hoe laat u het oude en het nieuwe deelfietsstelsel op elkaar aansluiten? Hoe voorkomt u oneerlijke concurrentie tussen de fietsbedrijven die free floating aanbieden en de gesubsidieerde opvolger van Villo? Werkt die opvolger ook met vaste fietsstations? Worden het Villocontract en het reclamecontract uit elkaar gehaald? Hebt u een idee wat de reclamereguleerder het geweest zou kunnen opbrengen als ze uit Villo wordt gehaald?

Zal de MaaS-app alle vervoerbedrijven van Brussel omvatten? Riskeren we geen belangenconflict? Hebt u besproken welke rol de MIVB kan spelen in de deelfietsconcessie?

intégral à Bruxelles, afin d'y limiter le nombre d'opérateurs et de vélos, et donc de réguler le marché.

Ce n'est certainement pas une mauvaise idée, mais comment articuler les systèmes de vélos en libre-service intégral sous licence et les contrats avec un opérateur subsidié, ou en tout cas en lien avec la STIB ?

Comment allez-vous articuler ces deux échéances ? Disposez-vous déjà d'un plan englobant les deux aspects ? Qu'est-il prévu pour éviter une concurrence déloyale entre ces entreprises de vélos en libre-service intégral qui auront une licence, et l'opérateur que vous allez désigner et subsidier en remplacement de Villo ? Ce remplaçant proposera-t-il du vélo en libre-service intégral ou sur la base de stations ?

Allez-vous séparer le contrat Villo du contrat publicitaire ? Ce serait logique ; il faut créer une régie publicitaire pour maximiser les revenus de cette publicité et puis, parallèlement, lancer un marché public pour obtenir les meilleurs opérateurs de vélos. Le fait de mélanger les deux était une erreur.

Disposez-vous d'estimations sur ce que cette régie publicitaire pourrait apporter à la Région si elle était dé耦plée du marché Villo ?

Quel sera le rôle joué par la STIB ? L'application de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) articulera-t-elle tous les opérateurs de transports bruxellois, y compris ceux de vélo en libre-service intégral et l'opérateur spécifique que vous désignerez ? N'existe-t-il pas un risque de conflit d'intérêts ?

Des discussions ont-elles eu lieu quant au rôle que la STIB pourrait jouer dans le marché public pour la concession de vélos partagés à Bruxelles ?

M. Tristan Roberti (Ecolo).- En mars dernier, M. Verstraete et moi-même avons fait le point sur la question en vous interrogeant sur l'échéance de la concession, prévue en 2026. J'avais fait observer que la fin de cette concession nous offrait l'occasion de diminuer la pression publicitaire sur l'espace public et que l'enjeu était de proposer un nouveau système de vélos - ou même de trottinettes - en libre-service. Ce système devrait être socialement accessible - c'est tout l'enjeu du coût pour les usagers -, bien réparti sur l'ensemble du territoire, car les sociétés privées ont tendance à sélectionner les quartiers où elles exercent leurs activités, et beaucoup moins dépendant de la publicité que la concession actuelle.

Une pétition a été déposée sur democratie.brussels, le site officiel de la participation citoyenne, qui relaie cette dernière demande. Lancée en juillet, elle a déjà recueilli 1.284 signatures, alors qu'il en faut 1.000 pour être entendu. On constate donc un intérêt certain du public pour la question.

À l'époque, vous nous aviez indiqué que différentes options étaient à l'étude, dont un système de vélos en libre-service exploité par un opérateur public. La STIB avait été évoquée.

¹¹⁷⁹ **De heer Tristan Roberti (Ecolo)** (in het Frans).- In maart wees ik u erop dat het einde van de Villoconcessie ons de gelegenheid biedt om de reclamedruk in de openbare ruimte af te bouwen en een deelfietsstelsel zonder vaste stations te introduceren. Dat stelsel moet sociaal toegankelijk, over het hele grondgebied verspreid en minder van reclame afhankelijk zijn dan Villo. Een petitie op democratie.brussels in die zin heeft sinds juli al 1.284 handtekeningen verzameld.

U zei in maart dat u meerdere mogelijkheden onderzocht, waaronder deelfietsen in openbaar beheer. De MIVB kwam toen ter sprake, en deelfietsen en misschien ook deelsteps zouden de vierde pijler van het openbaar vervoer worden. Kunt u al wat meer zeggen over het onderzoek daaromtrent?

¹¹⁸¹ **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- De benchmarkstudie over deelfietsystemen in andere internationale steden zou in de loop van 2024 klaar zijn. Op basis daarvan zou de regering keuzes maken voor de volgende overeenkomst, aangezien die met Villo in 2026 eindigt. Ik veronderstel dat de studie nog niet klaar is, maar ik vraag me af of er al nieuws over is. In de studie stond de veelbelovende optie om het aanbod van elektrische deelfietsen te laten aansluiten op het openbaar vervoer, zodat reizigers er gebruik van kunnen maken met een geïntegreerd vervoersbewijs. Dat is een heel sterk idee.

Er zijn heel veel problemen met Villo. De heer De Beukelaer heeft er al een paar opgesomd. Zo zijn de fietsen log en was het lang wachten op een aanbod van elektrische fietsen, dat dan uiteindelijk complex en gebruiksonvriendelijk blijkt. Verder is er de overdaad aan reclame in de openbare ruimte, waar de heer Roberti naar verwees.

In het algemeen lijken andere freefloatingsystemen aantrekkelijker en succesvoller dan dat van de monopoliespeler JCDecaux, die al heel veel voordelen gekregen heeft.

¹¹⁸³ Blijkt dat ook uit de cijfers? Hebben freefloatingfietsen tegenwoordig daadwerkelijk meer succes dan de Villofietsen, die al zo lang bestaan en al zo lang gesteund worden? Het straatbeeld geeft alvast die indruk.

Ik denk dat het in verleden wel vernieuwend was, maar het contract dat een van uw voorgangers destijds ondertekende, is te rigide gebleken. Daarvoor heeft Brussel heel veel leergeld betaald. Daarom hoop ik dat het deze keer beter verloopt en dat we goed kijken naar wat het geweest er precies uit wil halen. Ik hoop dat we nu een overeenkomst sluiten die voldoende ruimte laat om mee te evolueren met de tijd.

¹¹⁸⁵ **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- We moeten inderdaad voor Villo een uitdoofscenario bedenken. Het systeem ligt steeds meer achter in het licht van de razendsnelle evolutie die de mobiliteit ondergaat. De elektrificatie liet bijvoorbeeld te wensen over, de fietsen zijn veel te zwaar, de klantendienst is onbereikbaar na de werkuren, er zijn te weinig parkeerplaatsen in sommige zones, de fietsen zijn slecht onderhouden enzovoort.

Hoever staat de vergelijkende studie die het onderzoeksbureau TML zou uitvoeren in opdracht van Brussel Mobiliteit en waarin zou worden gekeken naar verschillende deelfietsnetwerken in

Le vélo partagé, et peut-être aussi la trottinette partagée, deviendrait alors le quatrième pilier du transport public, le but étant de renforcer l'interopérabilité avec les autres moyens de transport que sont le métro, le tram et le bus. Vous aviez expliqué que l'étude alors en cours comportait plusieurs phases. Nous nous apprêtons à vous réinterroger au début de l'année 2024, date à laquelle les premières conclusions de l'étude devaient être connues, mais, puisque M. De Beukelaer a déposé sa demande d'explications, je voudrais savoir si vous pouvez déjà nous communiquer quelques éclaircissements.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *L'étude comparative relative aux systèmes de vélos partagés dans d'autres villes internationales devrait être prête dans le courant de 2024. Disposez-vous déjà de premiers retours ? Elle comportait l'option très prometteuse de relier l'offre de vélos électriques partagés à celle des transports en commun, permettant aux voyageurs d'en profiter à l'aide d'un titre de transport intégré.*

Avec Villo, les problèmes sont nombreux. De manière générale, d'autres systèmes en libre-service intégral semblent plus attractifs que celui du monopoleur JCDecaux, qui a déjà bénéficié de très nombreux avantages.

Cette impression ressort-elle aussi des chiffres ? Les vélos en libre-service intégral ont-ils effectivement plus de succès que les Villo ?

Le contrat signé à l'époque s'est avéré trop rigide. J'espère que nous concluons cette fois un contrat qui laisse suffisamment de marge pour évoluer dans le temps.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Nous devons en effet réfléchir à un scénario de sortie du contrat Villo. Le système est de plus en plus dépassé par l'évolution fulgurante de la mobilité.*

Où en est l'étude comparative, censée être en quatre phases, réalisée par le bureau d'études TML pour le compte de Bruxelles Mobilité ?

andere Europese steden? Die studie zou in vier fasen verlopen. In welke fase zit ze nu? Wat is de stand van zaken?

¹¹⁸⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het gaat hier geregeld over systemen die in het buitenland blijken te werken, maar kunnen we de toekomst van de deelmobiliteit niet samen met de Brusselaar uitstippelen?*

Er zijn veel terechte vragen gesteld over wat er na 2026 moet gebeuren, maar hoe lossen we de huidige problemen op? Villofietsen worden weinig gebruikt en nemen veel openbare ruimte in. Bovendien werkt het batterijsysteem niet naar behoren. Kunnen we nog onderhandelen over een betere Villoservice in de drie laatste contractjaren?

¹¹⁸⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit vergelijkt free floating in andere Europese steden om te bepalen welke soort deelfietsen Brussel moet krijgen. Ik heb al meermaals gezegd dat ik die fietsen in het openbaarvervoeraanbod wil opnemen.*

¹¹⁹¹ (verder in het Nederlands)

Openbaar vervoer is per definitie collectief vervoer, maar als we fietsen aanbieden, dan dienen die ook om het openbaar vervoer enigszins te ontlasten, bijvoorbeeld tijdens de piekuren. In die zin is het ook een meerwaarde voor het collectieve openbaar vervoer en bovendien moedigen we de Brusselaars op die manier aan om zich meer met de fiets te verplaatsen.

Er is natuurlijk een verschil tussen wat een minister wil en wat er in de praktijk kan. Het is weliswaar de volgende regering die hierover zal moeten beslissen, maar ik zie het als mijn verantwoordelijkheid om de toekomst voor te bereiden.

¹¹⁹³ (verder in het Frans)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vais me permettre d'intervenir en mon nom propre depuis le siège du président.

Nous vous avons beaucoup interpellée sur cette fameuse convention au-delà de 2026. Il a été fait référence à des solutions qui fonctionnent bien à l'étranger. Mais ne pourrait-on aussi faire jouer la participation collective et l'intelligence citoyenne ? Peut-être faudrait-il connaître les aspirations des Bruxellois quant à ce libre-service intégral et au vélo électrique proposé via le système Villo, et coconstruire ainsi l'avenir de la mobilité partagée. Comment comptez-vous procéder pour l'évaluation de Villo, et pour demander aux Bruxellois quel serait à leurs yeux le service idéal ?

Par ailleurs, beaucoup de questions très légitimes ont été posées sur l'après-2026, mais qu'en est-il des problèmes actuels ? Les vélos Villo sont sous-utilisés et prennent beaucoup de place dans l'espace public. Les systèmes électriques ne fonctionnent incontestablement pas bien. Or, l'objectif de la convention est d'avoir un système performant, y compris pour les véhicules Villo électriques.

La convention avec JCDecaux a connu plusieurs avenants. Qu'est-il prévu pour les trois années restantes ? Des négociations sont-elles encore possibles pour continuer, d'ici à 2026, à fournir un service performant ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'objectif de l'évaluation en cours au sein de Bruxelles Mobilité est de disposer d'une comparaison des réseaux de vélos en libre-service dans les autres villes européennes, afin d'aider la Région de Bruxelles-Capitale à définir les caractéristiques techniques, financières et administratives d'un futur réseau public bruxellois de vélos en libre-service.

J'ai déjà exprimé à plusieurs reprises ma volonté d'inclure ces vélos en libre-service dans l'offre de transport en commun.

(poursuivant en néerlandais)

Ces vélos contribuent à décharger les transports en commun, par exemple aux heures de pointe. Ils encouragent aussi les Bruxellois à se déplacer à vélo.

Ce sera au prochain gouvernement de décider, mais il est de ma responsabilité de préparer l'avenir.

(poursuivant en français)

Het Villocontract dateert van toen Pascal Smet voor het eerst minister van Mobiliteit was en het werd later meermaals aangepast. Destijds beantwoordde het aan een behoefte; nu is dat veel minder het geval. De vroegtijdige verbreking van het contract zou ons echter veel geld kosten.

Persoonlijk vind ik het interessanter om het fietsaanbod en het reclamecontract uit elkaar te halen. In de context van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en van Good Living moeten we bekijken hoeveel reclame we in de openbare ruimte willen. Verder moeten we bepalen welk deelfietsstelsel er moet komen.

¹¹⁹⁵ *(verder in het Nederlands)*

In mijn ogen moeten die discussies gescheiden worden. Het blijft wel een feit dat het contract opzeggen voor 2026 een zware financiële kostprijs met zich mee zou brengen: het gaat om ettelijke miljoenen per jaar.

Het aantal gebruikers van Villo blijft volgens mij onder het potentieel, maar het systeem heeft dan ook enkele handicaps tegenover de concurrentie. Ik heb zelf de fietsen met een batterij getest en de autonomie is echt veel kleiner dan bij de elektrische fietsen die nu op de markt komen.

¹¹⁹⁷ *(verder in het Frans)*

De rol van de MIVB moet aan bod komen tijdens de uitwerking van het volgende contract. De regering bespreekt dat ook tijdens het overleg over het nieuwe beheerscontract van de MIVB.

De reclame moet los van de fietsen worden gezien. De mobiliteit moet de belangrijkste beweegreden zijn om een efficiënte service te verzekeren.

Vanaf 1 januari 2023 krijgt een beperkt aantal freefloatingbedrijven een licentie die tot 31 december 2026 geldt, drie maanden na de afloop van de Villoconcessie. In 2027 komt er dan eventueel een offerteaanvraag voor deelmicromobiliteit die het openbaar vervoer moet aanvullen.

Ik kan nog niets zeggen over het lopende onderzoek. Deze zomer heeft de stuurgroep een aantal steden bezocht om de

Je rejoins M. De Beukelaer et Mme d'Ursel : le contrat Villo prend fin en 2026 et ce n'est pas la première fois que nous en débattons ni que des remarques sont émises.

Ce contrat a été signé il y a longtemps, lorsque Pascal Smet fut pour la première fois ministre de la Mobilité. Il a été adapté sous le mandat de Bruno De Lille, puis à nouveau pendant le deuxième mandat de M. Smet. Il a donc un long historique. Je me garderai de tout reprocher : à l'époque, il répondait à un véritable besoin à Bruxelles, mais à l'heure actuelle, il n'est plus adapté à la réalité bruxelloise.

Nous avons examiné les conséquences juridiques d'une rupture anticipée et nous sommes arrivés à la conclusion qu'elle nous coûterait cher, même en soulevant les arguments de la conformité de Villo aux exigences du contrat ou encore du nombre de permis urbanistiques au niveau de la Région.

Pour ma part, j'estime plus intéressant de scinder l'offre et le contrat publicitaire que de les lier ; il s'agit de deux éléments bien distincts. Nous devons mener un débat sur la publicité dans l'espace public, notamment dans le cadre du règlement régional d'urbanisme et de Good Living : en quelle quantité, sous quelle forme (images dynamiques ou non) ? Par ailleurs, nous devons définir le système de vélos partagés que nous voulons proposer à Bruxelles.

(poursuivant en néerlandais)

La résiliation du contrat avant 2026 coûterait plusieurs millions par an.

Le nombre d'utilisateurs de Villo reste en deçà du potentiel, mais le système a des handicaps par rapport à la concurrence. Par exemple, l'autonomie des batteries est particulièrement réduite.

(poursuivant en français)

Il faudra examiner le rôle de la STIB dans ce système durant l'élaboration du nouveau contrat que le prochain gouvernement devra mettre en œuvre. Pour ma part, je prépare le terrain afin de présenter les options à choisir en vue du lancement de ce nouveau contrat. Cet élément est également débattu lors des discussions du gouvernement sur le nouveau contrat de gestion de la STIB. Tout cela doit être affiné au regard des conclusions de l'analyse comparative.

Il nous semble clair que la publicité doit être considérée comme une question séparée. Le service de mobilité doit constituer la motivation principale de l'opérateur désigné, afin de garantir la qualité et l'efficacité du service.

La question des licences est importante. Dès le 1er janvier, elles seront octroyées à un nombre limité d'opérateurs de vélos en

lokale deelfietsystemen te bekijken. Het onderzoek houdt ook rekening met de enquêtes die bij gebruikers en niet-gebruikers van deelfietsen zijn afgenomen.

libre-service intégral. Ces licences seront valables jusqu'au 31 décembre 2026, soit trois mois après la fin de la concession Villo. Vu la transition à opérer entre les deux systèmes, il y aura un chevauchement, dont les soumissionnaires au cahier des charges en cours sont bien informés.

En 2027, l'appel à candidatures éventuel pour des licences de micromobilité partagée sera élaboré pour être un complément et non un concurrent du système public. Les gestionnaires des dossiers relatifs à l'analyse comparative et au contrat de gestion de la STIB travaillent dans la même équipe au sein de Bruxelles Mobilité et sont en contact permanent.

Pour répondre à M. Roberti sur le quatrième pilier, je ne peux pas encore livrer les conclusions de l'étude en cours. Vu que nous préparons l'après-2026, je préfère disposer d'une étude de qualité qui présente toutes les options, leurs avantages et désavantages, plutôt que privilégier l'opinion de la ministre.

Cet été, le comité de pilotage de l'étude a fait le tour de plusieurs villes pour y découvrir différents systèmes. Il doit à présent faire la synthèse des rencontres et établir les scénarios à analyser.

Madame d'Ursel, plusieurs enquêtes ont été menées, dont certaines sont en cours, tant auprès des utilisateurs de vélos que des non-utilisateurs. L'étude prendra ces éléments en considération pour déterminer les besoins.

(poursuivant en néerlandais)

Monsieur Verstraete, je n'ai pas les chiffres. Pourriez-vous me les redemander par écrit ?

Le grand avantage des vélos en station est la fiabilité de leur disponibilité. Le contrat avec Villo comprend des clauses qui y veillent. Les vélos en libre-service intégral, eux, ont pour avantages leur disponibilité et leur proximité, mais leur stationnement est plus problématique. Ce problème peut être surmonté par la mise en place de zones de dépôt.

Le système Villo, basé sur un abonnement annuel et une première demi-heure gratuite, est moins cher pour l'utilisateur quotidien qu'un système de libre-service intégral, qui sera, dès lors, utilisé plus occasionnellement.

(poursuivant en français)

Nous proposons désormais des contrats de trois ans, afin de maintenir un équilibre entre une offre durable et un modèle

¹¹⁹⁹ *(verder in het Nederlands)*

Ik beseft dat er nog veel vragen zijn. Zo stelde de heer Verstraete een vraag over de cijfers, maar ik heb die niet bij de hand. Kunt u daar een schriftelijke vraag over indienen?

Een vast publiek maakt gebruik van Villo, maar ik ben ervan overtuigd dat er een groter potentieel is. Enerzijds zijn er de freefloatingsystemen en anderzijds de vaste stations. Het voordeel van die laatste is de betrouwbare beschikbaarheid. Door de aanvankelijke problemen met overvolle of lege stations zijn er een aantal indicatoren in het contract opgenomen waardoor het huidige Villosysteem een voordeel biedt tegenover de freefloatingsystemen. De voordelen van free floating zijn de beschikbaarheid en nabijheid. Een nadeel is het parkeren. Dat kan worden opgevangen door dropzones in te richten.

Het Villosysteem is financieel heel aantrekkelijk: er wordt gewerkt met een jaarabonnement en het eerste halfuur is gratis. Dat is goedkoper voor de gebruiker dan een freefloatingsysteem, dat veel duurder is bij dagelijks gebruik. Free floating heeft dan ook een iets occasioneel karakter dan Villo. Ik ga ervan uit dat er ook op dat vlak een evolutie is. Daarom is het belangrijk dat een volgend contract minder lang loopt.

¹²⁰¹ *(verder in het Frans)*

We werken voortaan met contracten voor drie jaar. Flexibiliteit moet inderdaad steeds met leefbaarheid verzoend worden bij systemen van freefloating en deelfietsen in openbaar beheer.

¹²⁰³ **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Mevrouw de minister, Villo is alleen goedkoper, omdat het in tegenstelling tot de andere deelfietsbedrijven zwaar wordt gesubsidieerd!*

U kunt niet beslissen zonder een duidelijke inschatting van de reclame-inkomsten. Is daar onderzoek naar gebeurd? Zo ja, waarom geeft u mij de cijfers niet?

De planning is erop gericht om concurrentie voor de nieuwe concessiehouder te voorkomen. U hebt het over een aanvulling, maar wanneer is een bedrijf een aanvulling in plaats van een concurrent?

De grote beschikbaarheid van Villo is geen voordeel meer, nu er allerlei deelsystemen met apps en dropzones bestaan.

Ecolo wil de reclame beperken, maar dan lopen we inkomsten mis. We mogen niet elke vorm van financiering afwijzen.

¹²⁰⁵ **De heer Tristan Roberti (Ecolo)** (in het Frans).- *De eerste concessie dateert van de regeerperiode 2004-2009. Het is lovenswaardig dat u de opties voor de volgende regering voorbereidt.*

économique intéressant pour les acteurs, sans toutefois nous lier sur dix ou quinze ans, car le monde et les modèles changent.

Tant pour le free floating que pour les vélos en libre-service public, nous devons préserver cet équilibre entre la flexibilité et la viabilité du secteur concerné. J'espère que nous parviendrons à nous préparer adéquatement. Bruxelles offre en effet un grand potentiel.

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Madame la Ministre, arrêtez de dire que Villo est moins cher. C'est faux ! C'est moins cher pour l'utilisateur aujourd'hui simplement parce que le système est largement subsidié et que les opérateurs en libre-service ne le sont pas. Dire que Villo a l'avantage d'être moins cher, c'est un mensonge ! Collectivement, ce service est aussi cher, si pas beaucoup plus, comme j'ai pu le démontrer précédemment. Arrêtons donc de dire cela, car nous induisons les citoyens en erreur en leur faisant croire que ce système est beaucoup moins cher. Il faut rétablir la vérité.

Ensuite, vous ne pouvez pas aborder ce dossier sans avoir une estimation claire des revenus que peuvent générer ces marchés publicitaires. Je vous ai demandé ces chiffres mais vous ne me les avez toujours pas communiqués. Les connaissez-vous ? Une étude a-t-elle été menée ? Pourquoi ne nous communiquez-vous pas ces chiffres ? Sont-ils confidentiels ou n'avez-vous simplement pas fait ce travail ? Si vous ne l'avez pas fait, je vous invite à vous y atteler rapidement, car ces chiffres sont cruciaux pour mieux comprendre comment financer demain un service de mobilité efficace.

Vous dites avoir essayé de faire concorder les calendriers afin d'éviter la concurrence, dans le système de licence, à l'opérateur qui sera désigné. Vous parlez d'un « complément ». Qu'entendez-vous par complément plutôt que concurrent ? Selon quels éléments un opérateur peut-il être un complément plutôt qu'un concurrent ?

Enfin, comme vous le dites, aujourd'hui, avec les zones de dépôt et l'organisation du libre-service à l'aide d'applications, la grande disponibilité des vélos du système Villo n'est plus vraiment un avantage. Vous avez essayé de préciser cela avec Villo. C'est une bonne chose, mais vous pourriez aussi imposer des obligations sur les zones de dépôt.

Enfin, se pose la question de l'espace publicitaire que nous souhaitons conserver dans notre ville. Mes collègues d'Ecolo souhaitent limiter la publicité. Budgétairement, cela me paraît cependant compliqué. Nous devons en effet prendre tous les éléments en compte et nous ne pouvons pas refuser en permanence toutes les pistes de financement. Sinon, nous n'y arriverons pas.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- La concession initiale date de la législature 2004-2009. Nous en sommes les héritiers, même si elle a connu une modification importante en 2018, pour le passage à l'électrique et aux panneaux numériques.

Als ik over het nieuwe regeerakkoord moest onderhandelen, zou ik een openbaar beheerd deelfiets- of deelstapsysteem behouden als aanvulling op het commerciële aanbod. Dan blijft het voor iedereen betaalbaar en is een gelijke spreiding over het grondgebied gegarandeerd. Bovendien kan het aanbod aan de Mobibkaart worden toegevoegd.

Ik heb nooit gezegd dat alle reclame moet verdwijnen, maar we kunnen er niet omheen dat de oorspronkelijke Villoconcessie te sterk van een reclamedeal afhangt, terwijl reclamepanelen toch op heel wat verzet botsen, denk maar aan de petitie daaromtrent.

¹²⁰⁷ **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Het klopt dat er een enorm potentieel is en dat doet dromen voor de toekomst. Er zijn nog heel veel mogelijkheden om elektrische fietsen in groten getale beschikbaar te stellen voor de Brusselaars, zodat ze die kunnen gebruiken wanneer ze die nodig hebben. Het zou goed zijn mochten er elektrische fietsen klaarstaan aan stations en haltes van het openbaar vervoer en ook op vaste plaatsen, zonder overal reclameborden.

Mijnheer De Beukelaer, die reclameborden leveren weliswaar heel veel op, maar niets van die inkomsten gaat vandaag naar het gewest. Alle inkomsten gaan naar de privéspeler, die in ruil daarvoor een dienstverlening organiseert die nog geen tiende waard is van wat de reclameborden opbrengen. Die complete wanverhouding is het grote probleem. Het hoort niet dat het gewest openbare ruimte opoffert voor reclame, terwijl het daar niets substantieels voor in de plaats krijgt.

Het gebruik van elektrische fietsen voor heel veel mensen betaalbaar maken kan ook gezien worden als een opstapje om hen kennis te laten maken met fietsen. Aangezien het over een concessie gaat, kan de overheid op dat vlak voorwaarden stellen.

U gaf ook aan dat er onderzocht zal worden of aanvullende types fietsen mogelijk zijn. Misschien kan de dienst ook aangeboden worden in een soort Brussel'Air-pakket. Daarbij zouden mensen die hun wagen van de hand doen, bijvoorbeeld een tijdlang gratis fietsen mogen gebruiken.

Kortom, er zijn heel veel mogelijkheden en ik zal u nog een schriftelijke vraag stellen over de twee types van fietsen.

Je salue votre anticipation et votre préparation des différentes options pour le futur gouvernement et pour les négociateurs qui rédigeront sa déclaration de politique générale.

Si j'étais négociateur, je chercherais à maintenir un système public de vélos ou de trottinettes partagés, en complément de l'offre privée. L'offre publique est importante, car elle permet de veiller à ce que ces moyens de transport soient financièrement accessibles, soient répartis sur l'ensemble du territoire et puissent être intégrés à l'abonnement STIB au moyen de la carte Mobib.

Il faut aussi moins de publicité. Je n'ai jamais dit qu'il ne fallait plus du tout de publicité, parce qu'il y a un principe de réalité, mais on ne peut pas cacher que la concession Villo initiale en était trop dépendante et que cela a été vivement critiqué. J'ai évoqué la pétition, mais plusieurs communes se plaignent de l'omniprésence de la publicité. Rappelez-vous de la réaction d'une série de communes lors du passage aux panneaux numériques : elles s'y sont opposées et ont déposé des recours. Nous devons entendre ces signaux. La publicité dépend certes aussi de l'urbanisme. En commission du Développement territorial, nous avons interpellé M. Smet à plusieurs reprises et nous interellerons aussi Mme Persoons à ce sujet.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Il est vrai que le potentiel de développement des vélos électriques en libre-service est énorme.*

Monsieur De Beukelaer, les recettes des panneaux publicitaires sont perçues par l'acteur privé et non par la Région, qui sacrifie pourtant de l'espace public à de la publicité.

Rendre l'utilisation des vélos électriques abordable pour un plus grand nombre de personnes peut également être considéré comme une manière de les initier au cyclisme.

Le service pourrait faire partie d'un éventail de mesures Brussel'air, qui incluraient par exemple la possibilité pour ceux qui se débarrassent de leur voiture d'utiliser gratuitement des vélos pendant un certain temps.

Les possibilités sont nombreuses et je vous adresserai une question écrite sur les deux types de vélos.

¹²⁰⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het is natuurlijk belangrijk dat de Brusselaar op een toegankelijk, betaalbaar en kwaliteitsvol systeem kan rekenen. We hoeven reclame toch niet uit te sluiten, want dat helpt net de kostprijs te drukken en dat stimuleert dan weer het fietsgebruik. Overigens houdt de regering wel vaker geen rekening met petitie's, ondanks het aantal handtekeningen.*

Bij de evaluatie van het Villosysteem zou u ook naar de voorkeur van de Brusselaar vragen. Hoe zult u dat organiseren?

¹²¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Wat de financiering van deelmobiliteit betreft, het ontbreekt ons nog aan bepaalde objectieve gegevens over de kosten. Er is wel een schatting ervan opgenomen in de contracten met Villo, die we u hebben bezorgd. Reclame zou alvast miljoenen opleveren. De vergelijkende studie zal ons leren met welke factoren er rekening wordt gehouden.*

Essentieel is om, net als bij Villo, de gebruiker een bescheiden prijs aan te rekenen, waardoor ook de nieuwe deelfietsen, net als het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk zijn. We kunnen ongetwijfeld nog een ruime groep gebruikers aanboren met voordelige jaarabonnementsen.

De sector evolueert snel. De contracten moeten daarom voldoende flexibel zijn. In die zin liep het Villocontract over een te lange periode.

Operatoren van freefloatingfietsen zullen op termijn wellicht verplicht worden om actief te zijn op het hele grondgebied.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vais me permettre d'intervenir en mon nom propre depuis le siège du président.

Merci pour vos réponses. Il nous paraît évidemment essentiel de permettre aux Bruxellois de disposer d'un service accessible, abordable et de qualité. Je ne pense pas qu'il faille pour cela exclure la publicité, parce que le fait de bénéficier d'un service à moindre coût est une façon de développer le vélo à Bruxelles, ce qui semble primordial.

M. Roberti faisait allusion à une pétition de 1.000 signatures contre la publicité. Je voudrais rappeler qu'il y a des pétitions de 1.000 signatures dont le gouvernement ne tient pas compte, comme celle qui a été présentée dans le cadre de cette commission la semaine dernière. Les signatures ne sont donc pas nécessairement prises en compte de la même façon par le gouvernement.

Vous avez parlé d'une évaluation du système Villo, dans laquelle il serait demandé aux Bruxellois quel était le service dont ils rêvaient. Cette enquête n'ayant apparemment pas encore été mise en œuvre, je voulais savoir comment vous comptiez procéder et quel était le système de participation citoyenne que vous comptiez mettre en place pour connaître les attentes des Bruxellois ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Concernant le financement, il existe des différences de coût pour les utilisateurs. Il nous manque encore certains éléments. Certains systèmes sont assez récents et il n'y a pas encore d'études très fiables sur leur coût réel. Pour Villo, vous trouverez des estimations dans les contrats que nous vous avons transmis. Il est question de quelques millions d'euros de revenus publicitaires, mais l'étude d'analyse comparative devra aussi permettre de savoir quels éléments sont inclus dans ces calculs.

L'essentiel, dans le nouveau modèle, est de proposer, comme avec Villo, un prix réduit pour l'utilisateur. Comme pour les transports en commun, le service doit être accessible à tous, notamment aux utilisateurs quotidiens. En Région bruxelloise, face aux défis du stationnement et des vols de vélo, il reste un large public à toucher avec des abonnements annuels dont le prix est plus avantageux. Tout cela fera partie du futur modèle.

Entre complémentarité et concurrence, le secteur évolue à un rythme rapide : abonnement annuel inclus ou non dans celui des transports en commun, systèmes variés de libre-service intégral, vélos-cargos... Les besoins et les modèles sont multiples. Il faut donc que les contrats des opérateurs soient suffisamment flexibles. Celui de Villo était de trop longue durée à cet égard.

Les opérateurs de libre-service intégral doivent être présents sur l'ensemble du territoire régional. Actuellement, ils ne sont pas obligés de remplir les zones de dépôt. Ce sera peut-être le cas dans le futur, mais pour l'instant, nous voulons surtout que ces zones fonctionnent et qu'il ne soit pas possible de laisser des vélos ou des trottinettes ailleurs.

¹²¹⁵ *Het debat over reclame is een politiek debat en moet beslecht worden in het kader van onder andere de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.*

Vrijwel iedereen is het erover eens om de reclame via het openbare aanbod mogelijk te maken. Ik sluit dat niet uit. Misschien blijkt uit het onderzoek dat we zo geld hebben bespaard, maar ik blijf sceptisch over de combinatie.

De enquête van Brussel Mobiliteit moet duidelijk maken waarom mensen Villo al dan niet gebruiken. Zodra de vragen online staan, zal ik u de link doorsturen.

¹²¹⁷ **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** *(in het Frans).*- *Het is niet lastig om betrouwbare schattingen te maken, aangezien het aantal aan JCDecaux toegewezen reclameborden bekend zijn. Vijf jaar geleden kwam ik met een eenvoudige berekening aan jaarlijkse exploitatiekosten ten belope van 1.450 euro per Villofiets, terwijl JCDecaux dankzij de reclame minstens 8 miljoen euro ophaalde. Als ik dat kan berekenen, kan uw monstercabinet dat ook.*

Concurrentie is essentieel. Ondanks het verschil in prijs en het feit dat Villo op subsidies kan rekenen, werken andere deelfietsbedrijven beter dan Villo met zijn ondermaatse service. Als morgen iemand een echte mobiliteitsservice aanbiedt en u die subsidieert, ontstaat er concurrentievervalsing, en als iedereen goede service verleent, kiezen mensen de gesubsidieerde fiets, omdat die goedkoper is. Op dat aspect bent u onvoldoende ingegaan, al begrijp ik dat de markt de komende drie jaar nog zal veranderen.

- Het incident is gesloten.

Le débat sur la publicité est politique. Nous ne devons pas nous y dérober. Ce débat est abordé dans le cadre du règlement régional d'urbanisme et lors de questions parlementaires.

Il y a presque consensus sur le fait de lier la publicité à une offre publique. Je ne l'exclus pas. Peut-être l'étude va-t-elle nous dire que l'ancien système nous a permis d'épargner, mais je reste sceptique sur la nécessité de combiner les deux modèles, qui ont deux objectifs différents.

L'enquête lancée par Bruxelles Mobilité concerne les usages du vélo partagé, tant pour les utilisateurs que pour les non-utilisateurs de Villo. C'est sur la base de cette enquête que je compte recenser les obstacles et les motivations de l'utilisation de Villo. Lorsque les liens seront disponibles en ligne, je vous les communiquerai à titre d'information. Les députés font certes partie de la population, mais ce sondage doit rester représentatif.

De nombreuses questions restent en suspens et nous aurons certainement l'occasion d'y revenir en commission.

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Bien entendu, il est difficile d'avoir des chiffres précis, mais il est facile de faire des estimations très correctes pour JCDecaux. Vous connaissez le nombre de panneaux publicitaires que vous lui avez octroyés. Vous lui demandez une offre pour une publicité quelconque et vous faites ensuite une règle de trois pour avoir une première estimation assez grossière. Vous pouvez ensuite préciser le résultat en imaginant ses différents tarifs et formules.

De mon côté, il y a cinq ans, je suis parti du coût d'exploitation d'un vélo Villo indiqué par JCDecaux, soit, à l'époque, 1.450 euros par an. Connaissant le nombre de vélos disponibles, j'en avais déduit le plafond minimal - JCDecaux ne gagnera pas moins avec sa régie publicitaire que le coût de Villo. Je suis arrivé à 7,25 millions d'euros. Le minimum de rentrées pour JCDecaux est donc de 8 millions d'euros. Ensuite, la société peut augmenter son profit.

C'est cet exercice-là que vous devez faire. Si moi, petit député d'un petit parti, avec un malheureux collaborateur, j'arrive à faire ce calcul, votre cabinet - pléthorique, comme je le dénonce - en est capable également. J'ai d'ailleurs rencontré les opérateurs de libre-service intégral, qui m'ont transmis des chiffres très concrets permettant de réelles estimations.

Enfin, la concurrence est un point essentiel. Malgré la différence de prix et alors que le système Villo est subsidié, d'autres sociétés de vélos en libre-service intégral fonctionnent mieux que Villo. La raison en est que Villo offre un service misérable. Si, demain, un opérateur offrait un vrai service de mobilité et que vous le subsidiiez, il se poserait un réel problème de concurrence avec les autres opérateurs. Et si tous les opérateurs proposent un bon service, les citoyens choisiraient, bien entendu, celui qui est subsidié pour payer moins.

1221 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER FRANCIS DAGRIN**

1221 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1221 **betreffende de twijfels van de pers over de verklaringen van de minister betreffende de nachtploegen bij de MIVB.**

1221 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1221 **betreffende de verwaarlozing van de opdrachten inzake veiligheid van de ITS-patrouilles bij de MIVB.**

1225 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW BIANCA DEBAETS**

1225 **betreffende de nachtveiligheid in de MIVB-stations en de recente ammoniakaanval.**

1227 **De heer Francis Dagrin (PTB) (in het Frans).**- *De jongste tijd waren er op het MIVB-netwerk een aantal incidenten waarbij doden of gewonden vielen. Zo geraakten mensen gekneld tussen de rolluiken waarmee de stations worden afgesloten.*

Eerder stelde ik dat de toename van het aantal incidenten mogelijk samenhangt met de beperking van de 's nachts in de stations aanwezige veiligheidsteams. U ontkende toen echter stellig dat het aantal veiligheidsagenten was afgebouwd.

In juli verklaarden veiligheidsagenten van de MIVB in de pers het tegenovergestelde. Volgens hen zijn de teams wel degelijk afgebouwd en blijft er slechts nog een ploeg over die uitsluitend in actie komt wanneer er zich een incident voordoet.

Het is niet de eerste keer dat u de antwoorden van de MIVB klakkeloos overneemt, terwijl u als toezichhoudende minister correcte informatie over de vervoersmaatschappij moet verschaffen. Ofwel had u zich beter moeten informeren, ofwel was u wel degelijk op de hoogte, wat behoorlijk erg zou zijn.

Liet u de beweringen van de MIVB dat de nachtelijke veiligheidspatrouilles niet werd afgebouwd, wel natrekken? Bent u zich ervan bewust dat uw eerdere antwoord niet klopte?

Kunt u bevestigen dat de veiligheidsteams sinds september 2022 niet meer bestaan? Welke maatregelen nam u of de MIVB om de veiligheid in en rond de MIVB-stations te garanderen?

Vous n'avez pas encore apporté de réponse satisfaisante à cet élément essentiel. Je comprends toutefois qu'il reste trois ans durant lesquels le marché évoluera encore.

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. FRANCIS DAGRIN

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

concernant la mise en cause dans la presse des déclarations de la ministre sur les équipes de nuit à la STIB.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN

concernant la relégation des missions de sécurité des patrouilleurs ITS (infrastructure-tickets-sécurité) de la STIB.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME BIANCA DEBAETS

concernant la sécurité nocturne dans les stations de la STIB et la récente attaque à l'ammoniaque.

M. Francis Dagrin (PTB).- Madame la Ministre, en commission de la Mobilité du 18 juillet dernier, vous avez été interrogée sur la multiplication des incidents à l'intérieur et aux alentours des stations de la STIB. On compte en effet plusieurs morts et blessés, dont des personnes coincées entre les volets roulants bloquant l'accès aux stations la nuit.

J'avais suggéré qu'une des raisons probables de l'augmentation des incidents était la réduction des équipes de sécurité de nuit dans les stations. Vous aviez catégoriquement nié toute réduction du personnel de sécurité en affirmant : « J'insiste sur le fait que le nombre d'agents de sécurité qui opèrent de nuit n'a pas été réduit. »

Un article paru dans La Dernière Heure du 26 juillet semble démontrer que vos affirmations en commission étaient erronées. En effet, des agents de sécurité de la STIB y déclarent qu'il y a moins d'équipes sur le terrain et vont jusqu'à qualifier vos propos d'insidieux. Ils confirment la suppression des équipes infrastructure-tickets-sécurité (ITS) qui patrouillaient préventivement dans les stations entre 22h et 6h du matin, précisant que deux, voire trois de ces équipes de deux agents effectuaient des rondes quotidiennement.

À présent, il n'y a plus que des brigades de sécurité en temps réel (« real time security », RTS), qui n'interviennent qu'en cas d'incident.

Ainsi, la version des faits que vous avez défendue en commission est fausse. Soit vous l'ignoriez et il y a lieu de s'interroger, soit vous étiez au courant et c'est grave.

Ce n'est pas la première fois que mon groupe souligne au sein de cette commission que vous adoptez et lisez sans nuance les réponses officielles de la STIB, sans les vérifier ou les examiner de façon critique. Il est pourtant de votre responsabilité de nous fournir des informations exactes sur les institutions dont vous avez la tutelle.

Aviez-vous fait vérifier les informations fournies par la STIB concernant la non-réduction des équipes de sécurité nocturne dans les stations de la STIB ? Aviez-vous conscience lors de votre réponse du 18 juillet qu'il s'agissait d'informations erronées ?

Confirmez-vous aujourd'hui la disparition des équipes ITS depuis septembre 2022 ? Quelles mesures ont été prises pour assurer la sécurité à l'intérieur et aux alentours des stations de la STIB à la suite de la suppression des équipes ITS ?

M. David Weytsman (MR).- Pour mieux appréhender leur quotidien, je rencontre régulièrement les agents de la STIB, notamment les équipes de prévention et de sécurité. Ces personnes, qui accomplissent une mission exigeante et nécessaire pour les clients de la STIB, n'ont pas un métier facile.

Le groupe MR prête une attention particulière à ces questions. Lors de précédentes commissions parlementaires, j'ai regretté la suppression des patrouilles du service infrastructure-tickets-sécurité (ITS) la nuit dans les stations. Sur ce point, notre appréhension politique est différente ; cette suppression est à mon sens une erreur, a fortiori vu l'exposition de ces stations à des phénomènes de violence et d'insécurité qui, enfin, commencent à être relayés par la presse. J'espère que vous le reconnaîtrez.

Un autre point problématique a trait à l'absence d'équipes ITS aux heures de pointe du matin et du soir. Celles-ci ont pour rôle d'assurer des missions de prévention et de sécurité, ainsi que de contrôle des titres de transport. Dans les faits, la STIB ne leur demande guère que du contrôle. Le groupe MR ne s'y oppose certainement pas, surtout après que vous avez investi des sommes considérables dans des portiques. Nous estimons toutefois que les missions de contrôle et de sécurité sont au moins aussi importantes, voire plus : lutte contre les actes d'incivilité et de vandalisme, insalubrité au quotidien, vols à la tire, etc.

S'ajoute à cela la gestion complexe de la toxicomanie, tant le jour que la nuit, ou celle des personnes en errance et de la violence qui accompagne ces tristes phénomènes. N'oublions pas également la lutte contre le harcèlement sexiste, qui était déjà une priorité lors de la législature précédente et faisait partie de l'accord de gouvernement. Certains partis de la majorité proposent d'ailleurs à nouveau ce qui avait déjà été voté à l'unanimité il y a un an !

¹²³³ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik heb geregeld contact met veiligheidsmedewerkers van de MIVB. We mogen het nut en de moeilijkheid van hun taak niet onderschatten.*

Ik liet eerder al weten dat ik de afschaffing van de nachtelijke veiligheidspatrouilles in de MIVB-stations betreurt. Het zijn immers vaak onveilige plekken. Ik hoop dat u dat erkent.

Een ander probleem is de afwezigheid tijdens de spitsuren van de zogenaamde ITS-teams, die moeten zorgen voor de veiligheid en toegangscontrole. Voor de MIVB volstaat het als zij controles uitvoeren. De MR is echter van mening dat het handhaven van de veiligheid minstens even belangrijk is. De teams moeten optreden tegen asociaal gedrag, vandalisme, vervuiling, zakkenrollen enzovoort. Daar komen nog drugsverslaving en dakloosheid bij, naast het geweld dat met die trieste fenomenen gepaard gaat, en natuurlijk de seksuele intimidatie.

Hoewel iedereen het erover eens is dat veiligheid in de MIVB-stations een prioriteit vormt, verhindert u dat de veiligheidsteams hun werk kunnen doen.

¹²³⁵ *Het betreft ook gevoelige en complexe kwesties zoals bedelarij en de agressie die daar soms mee gepaard gaat. De veiligheidsagenten moeten de mogelijkheden krijgen om ticketcontrole met preventie- en veiligheidsopdrachten te combineren.*

Voor de MR is veiligheid altijd prioritair, maar zeker op het MIVB-net. Veiligheidsproblemen en een onveiligheidsgevoel tasten de kwaliteit van het openbaar vervoer aan en zorgen ervoor dat reizigers bepaalde plaatsen en tijdstippen mijden. De ITS-teams moeten dan ook hun veiligheidsopdrachten kunnen uitvoeren.

Ik verbaas mij over het feit dat u enerzijds agressieve bedeltechnieken wil bestrijden en bepaalde rugzakken wil verbieden, en anderzijds de teams die preventief kunnen optreden, laat afbouwen.

Mevrouw de minister, u beloofde eerder om mij een vergelijking tussen de nieuwe en de bestaande besluiten te bezorgen, maar dat is niet gebeurd. Kunt u dat toelichten?

Wat zijn de verschillende taken van de ITS-agenten? Wat houden de preventie- en veiligheidsopdrachten enerzijds en de ticketcontrole anderzijds precies in? Kunt u een duidelijk overzicht bezorgen van de uitgevoerde opdrachten en de werkuren die in 2023 aan elk van die taken zijn besteed?

Wie besliste over de spreiding van de werktijd van de teams over de verschillende opdrachten? Besliste u, in het kader van de toekomstige strakkere gedragsregels op het openbaar vervoer, om meer veiligheidspersoneel aan te werven? Wanneer en hoe zal dat gebeuren?

Bien que nous nous accordions à dire que c'est une priorité, vous empêchez les équipes de poursuivre cette tâche.

Il s'agit aussi de questions sensibles et complexes, telles que celles relatives à la mendicité et à sa gestion, à l'encadrement de ce phénomène ou encore à la lutte contre la mendicité agressive. Vous pourriez soutenir que les agents ont la possibilité d'accomplir ces missions de contrôle de ticket en parallèle de celles relatives à la prévention et la sécurité. En réalité, il n'en est rien. Les agents sont quasiment exclusivement dédiés au contrôle des tickets et ne peuvent plus mener à bien les autres missions que j'ai citées.

Pour le groupe MR, la sécurité reste une priorité absolue, partout et en tout temps, mais en particulier au sein de la STIB. On sait combien les problèmes et le sentiment d'insécurité - plus spécifiquement chez les femmes - constituent un véritable frein à la qualité des transports en commun et limitent leur emploi par les usagers dans certains lieux et à certaines heures. Il est essentiel que nous examinions attentivement cette situation afin de garantir que les équipes ITS puissent accomplir l'ensemble de leurs missions de manière efficace, y compris et surtout celles de prévention et de sécurité.

À ce sujet, je m'étonne du décalage existant entre, d'une part, vos déclarations dans la presse et vos annonces relatives à l'arrivée d'arrêtés qui nous permettront de lutter encore davantage contre des phénomènes liés à la mendicité agressive ou au port de certains sacs à dos et, d'autre part, votre dévaluation des équipes susceptibles de travailler sur ces mécanismes de prévention.

Madame la Présidente, je voudrais signaler que la ministre m'avait promis, lors d'un échange portant sur ces nouveaux arrêtés, que nous pourrions disposer d'une comparaison avec ceux existants. Son cabinet n'a manifestement pas souhaité donner suite à cette promesse faite en commission. Madame la Ministre, je vous saurais donc gré de nous dire publiquement ce qu'il en est.

Par ailleurs, quelles sont les différentes missions des agents ITS ? En quoi consistent exactement les missions de prévention et sécurité, d'une part, et de contrôle des tickets, d'autre part ? Il serait positif que vous nous fournissiez des preuves en annexe de votre réponse, que vous nous exposiez les missions et horaires impartis, pour 2023, à chacune de ces missions : contrôle des tickets, lutte contre le harcèlement sexiste, contre les pickpockets, l'insalubrité, les incivilités ou les graffitis, etc.

En règle générale, par qui et comment est décidée la répartition du temps des équipes ITS entre les différentes missions entrant dans le cadre de leurs fonctions ? Enfin, au regard du futur durcissement des règles de conduite au sein du réseau de transports en commun dont je vous parlais, avez-vous enfin décidé de renforcer le cadre en personnel dédié aux missions de sécurité et de prévention ? Dans l'affirmative, quand et comment ?

1237 **Mevrouw Bianca Debaets (cd&v).**- In een krantenartikel van een paar weken geleden betreurden metroveiligheidsagenten de inkrimping van het personeel voor nachtbewaking in de MIVB-stations. Volgens hen zijn de nachtrondes van de ITS- of controleteams afgelast. Voordien werkten twee of drie teams dagelijks van 22 tot 6 uur. Dat is volgens mij noodzakelijk. Ook in hun getuigenis benadrukten de geïnterviewde agenten het belang van het in stand houden van die teams, zeker gezien de problemen in Brussel.

De aanwezigheid van preventiemedewerkers in de stations aan het einde van de avond of de nacht is des te belangrijker gelet op het aantal mensen die gebruikmaken van het openbaar vervoer. Ik onderschrijf de doelstelling van de regering om iedereen aan te moedigen de auto aan de kant te laten staan, maar dan moet ze er wel voor zorgen dat mensen dat in alle veiligheid kunnen doen. Dat is helaas niet het geval. Er is een toename van allerlei soorten van geweld, zoals zakkenrollers en afgelopen weekend nog een ammoniakaanval. Verder zijn er het drugsgebruik, de seksuele intimidatie enzovoort.

Kunt u bevestigen dat de nachtrondes van de controleteams sinds oktober 2022 zijn afgelast? Wat is de reden daarvoor? Gebeurde dat in overleg met de betrokkenen?

Hoeveel preventie- en interventieagenten werken er 's avonds en 's nachts in de (pre)metrostations?

Welke (pre)metrostations of metrolijnen zijn geselecteerd voor die nachtwerking? Op basis van welke criteria is dat gebeurd?

In hoeverre wordt het netwerk van stations- of voertuigcamera's ingezet voor een betere beveiliging? Speelt safe.brussels daar een rol in?

Hebt u informatie over de ammoniakaanval van 5 augustus 2023 en over het incident van afgelopen zondag?

Is er regelmatig overleg met safe.brussels over de nachtveiligheid? Welke maatregelen neemt u om de veiligheid te verhogen? Welke acties hebt u al genomen?

Wat heeft de taskforce die is opgericht om de problematiek van de drugsverslaafden in de metrostations aan te pakken, tot nu toe opgeleverd?

Steeds meer mensen maken zich heel veel zorgen. De basisveiligheid van de Brusselaars, maar ook van de pendelaars, de bezoekers en de toeristen is niet langer gegarandeerd.

1239 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Het aantal veiligheidsagenten dat 's nachts werkt, is niet verminderd. Historisch waren er vier real time security-teams (RTS), een hondenbrigade en een ITS-team. Dat is nog steeds zo, maar dat laatste team is 's nachts actief op het Noctis-netwerk, waar nachtelijke controles zijn hebben. Zij hadden voordien geen preventietaken, nu wel. Hun aanwezigheid voor*

Madame Bianca Debaets (cd&v) (en néerlandais).- *Dans un article de presse récent, des agents de la sécurité de la STIB déploreraient la réduction du personnel de sécurité dans les stations en soirée.*

Je souscris à l'objectif du gouvernement d'encourager l'utilisation des transports en commun, à condition que ce soit possible en toute sécurité, ce qui n'est malheureusement pas le cas.

Confirmez-vous la suppression des équipes nocturnes d'agents de prévention depuis octobre 2022 ? Quelle en est la raison ? Cette décision a-t-elle été prise d'un commun accord avec les intéressés ?

Combien d'agents de prévention et d'intervention travaillent-ils la nuit dans les stations de (pré)méto ? Où exactement et sur la base de quels critères ?

Dans quelle mesure le réseau de caméras est-il utilisé pour améliorer la sécurité ? Safe.brussels joue-t-il un rôle à cet égard ?

Que savez-vous de l'attaque à l'ammoniaque du 5 août 2023 et de l'incident de dimanche dernier ?

Y a-t-il une concertation régulière avec safe.brussels sur la sécurité en soirée et de nuit ? Quelles sont les mesures et actions prises pour améliorer la sécurité ?

Quel est le bilan du groupe de travail sur la problématique des toxicomanes dans les stations de méto ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je tiens à préciser que les effectifs de nuit n'ont pas été diminués. Il y avait historiquement quatre brigades de sécurité en temps réel (« real time security », RTS), une brigade canine, ainsi qu'une équipe de patrouilleurs infrastructure-tickets-sécurité (ITS).

Aujourd'hui, il y a toujours quatre équipes RTS, la brigade canine et l'équipe ITS. Toutefois, cette dernière est concentrée

de ticketcontroles draagt bij aan de veiligheid van de reizigers en het MIVB-personeel, want dat is de grote zorg van de MIVB.

là où la mission de contrôle a un sens durant la nuit, à savoir sur le réseau Noctis, entre minuit et 3h les vendredis et samedis. Les agents ITS, réaffectés à Noctis, n'assuraient aucune mission de prévention auparavant. Les deux voitures ITS faisaient des horaires qui représentaient maximum quatre personnes.

Il a été décidé de réaffecter ces deux voitures à des endroits et des moments où des voyageurs circulent sur le réseau, principalement sur les lignes Noctis. Ces agents assurent ainsi leur mission de contrôle des titres de transport et, par leur présence, également la sécurité des voyageurs et du personnel. C'est la mission de base de la STIB : exploiter le réseau tout en assurant la sécurité des voyageurs et de son personnel.

¹²⁴¹ *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

Als we mensen willen overtuigen het openbaar vervoer te gebruiken, moeten zij zich daar veilig voelen en moeten we op die veiligheid inzetten.

La sécurité est un point d'attention important pour encourager l'utilisation des transports en commun.

¹²⁴³ *(verder in het Frans)*

(poursuivant en français)

Aangezien de metro 's nachts niet rijdt, zijn er dan ook geen reizigers in de stations. Dat wil niet zeggen dat er geen veiligheidskwesties zijn, maar de ITS-teams werken op momenten dat er reizigers zijn.

Il n'y a pas de voyageurs en station la nuit, vu que le réseau n'est pas exploité. Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas d'enjeu de sécurité, mais les équipes chargées du contrôle des tickets et de la sécurité des usagers sont sollicitées au moment où les voyageurs sont présents.

De vier andere RTS-veiligheidsteams en de hondenbrigade patrouilleren wel 's nachts en de dispatching houdt het netwerk de klok rond in de gaten.

Sur les lignes Noctis, il y a des voyageurs et du personnel, raison pour laquelle nous avons réaffecté deux voitures d'équipes de contrôle des titres de transport. Cela ne signifie pas qu'il y ait moins de sécurité la nuit. En effet, les quatre équipes RTS continuent de circuler la nuit, ainsi que la brigade canine et le dispatching, qui surveille le réseau 24 heures sur 24.

¹²⁴⁵ *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

In de pers verschenen zaken die niet kloppen. Er is niet minder veiligheidspersoneel. Integendeel, we bekijken net hoe we de veiligheidsdiensten nog kunnen versterken met bijkomend personeel. De bestaande ploegen werden enkel geheroriënteerd om te focussen op de plaatsen en momenten waarop reizigers en personeel actief zijn.

Le personnel de sécurité n'a pas été réduit mais réorienté, pour se concentrer sur les lieux et les moments où les voyageurs et le personnel sont actifs.

¹²⁴⁷ *(verder in het Frans)*

(poursuivant en français)

De veiligheidsteams blijven niet in één bepaald station, maar verplaatsen zich op het netwerk om overal de veiligheid te garanderen. De verschillende veiligheidsdiensten van de MIVB staan overigens voortdurend in contact met de directie van de veiligheidsdienst.

Les équipes chargées de la sécurité circulent sur le réseau, elles ne restent pas statiques dans telle ou telle station, mis à part certaines patrouilles « sécurité station » en journée. Cela permet d'assurer la sécurité sur l'ensemble du réseau en couvrant le plus d'endroits possibles, en surface et en souterrain.

De ITS-agenten verplaatsen zich en staan in de eerste plaats in voor de ticketcontrole. Door hun aanwezigheid maken ze het net ook veiliger. Ze kunnen mensen aanspreken op onburgerlijk gedrag, muzikanten controleren, toezien op de goede orde in

Les différents services de sécurité de la STIB, toutes équipes confondues, sont en contact permanent avec la direction du service de sécurité.

Les agents ITS sont des agents itinérants, dont la première mission est le contrôle des titres de transport. Ils assurent

een station enzovoort. Bij grote evenementen in Brussel staan ze eveneens in voor de veiligheid.

Voorts telt het MIVB-netwerk ongeveer 6.000 camera's in de stations en 15.000 in de voertuigen. Ook die dragen bij aan de veiligheid op het volledige netwerk.

De MIVB overlegt voortdurend met de federale spoorwepolitie, de plaatselijke politiezones en gespecialiseerde verenigingen over de beveiliging van het netwerk. Bij grote evenementen zijn bovendien ook safe.brussels, het Nationaal Crisiscentrum en de gemeenten betrokken.

Het doel van al die maatregelen is de veiligheid voor reizigers en personeel garanderen.

également la sécurisation du réseau. En se déplaçant sur le réseau, ils assurent la sécurité des voyageurs par leur présence sur le terrain.

Leurs missions ne se limitent pas uniquement au contrôle des titres de transport : ils verbalisent les incivilités, contrôlent les musiciens, surveillent que tout se passe bien en station, etc. Quand une équipe arrive dans une station, elle en fait le tour pour vérifier que tout est en ordre et agir si nécessaire.

Il n'y a donc pas de mission limitée au contrôle de titres de transport ou des incivilités. Les agents effectuent toutes ces tâches lors de chacune de leurs interventions sur le réseau, à tout moment du jour ou de la soirée.

Les agents ITS assurent également la sécurité lors des grands événements à Bruxelles tels que concerts, matchs de foot, etc., ce qui montre, s'il le fallait encore, qu'ils ne sont pas affectés au seul contrôle de titres de transport, mais contribuent bien à la sécurisation de l'ensemble du réseau.

Le réseau de la STIB compte également environ 6.000 caméras en station et environ 15.000 caméras embarquées dans les véhicules, un nombre en augmentation ces dernières années. Ces caméras contribuent également à assurer la sécurité sur l'ensemble du réseau.

Comme déjà expliqué, la STIB est en contact permanent avec la police fédérale des chemins de fer, les zones de police locale et des associations spécialisées pour collaborer à la sécurisation du réseau. C'est également le cas lors des grands événements, avec safe.brussels, le Centre de crise national et les autorités communales.

Toutes ces mesures - personnel en station, caméras, collaboration avec les autorités et associations compétentes - ont pour objectif d'assurer la sécurité des voyageurs et du personnel sur le réseau.

(poursuivant en néerlandais)

L'agression à l'ammoniaque évoquée par Mme Debaets est évidemment horrible et a connu deux précédents. Dans des moments comme celui-là, il importe que nous fassions collectivement preuve de respect pour les conditions de travail du personnel sur le réseau.

Je vous invite à contacter la police pour connaître le nombre exact d'agressions de ce type.

Étant donné la complexité de la problématique, nous avons demandé au ministre-président de diriger le groupe de travail initialement convoqué sur les questions de mobilité. Le cabinet du ministre-président a également activé safe.brussels, pour mieux sécuriser les stations de métro.

¹²⁴⁹ *(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Debaets haalt de ammoniakeraanval aan. Die is natuurlijk verschrikkelijk. Op zulke momenten is het belangrijk dat we collectief respect tonen voor de omstandigheden waarin het personeel op het net moet werken. Het is helaas niet de eerste keer dat zoiets voorvalt. In 2022 heeft de MIVB twee incidenten geregistreerd waarbij personeelsleden het slachtoffer werden van een ammoniakeraanval. Voor 2023 zijn er nog geen cijfers, omdat het jaar nog niet afgelopen is.

Exacte cijfers vraagt u het best op bij de politie, want die beschikt over volledige cijfers. Ook over het recente incident heeft de politie allicht meer inlichtingen, omdat ze de zaak nog onderzoekt.

De complexiteit van de materie heeft ons ertoe gebracht de minister-president te vragen om de taskforce te leiden die aanvankelijk werd samengeroepen voor mobiliteitsaspecten. De

minister-president heeft dat nu overgenomen. Die taskforce bestaat uit de bestuurlijke directeur-coördinator van de federale politie, de politiezones, de MIVB en andere vervoersmaatschappijen, safe.brussels, Bruss'help, mijn kabinet, evenals dat van minister-president Vervoort en minister Alain Maron. Het kabinet van de minister-president heeft safe.brussels ook geactiveerd om de veiligheid in de Brusselse stations te verbeteren.

Sublink is de belangrijkste verwezenlijking van die taskforce. Daarbij werd er gezocht naar structurele oplossingen nadat er een soort van kat-en-muiseffect was vastgesteld. Door de verschillende spelers op het terrein samen te brengen, kan er gezorgd worden voor meer structurele hulp. Het begon met een proefproject in station Naamsepoort en dat werd positief beoordeeld. Dat hebben we nu uitgebreid naar ongeveer elf stations met de meest prangende problemen.

Ik wil die systemen verder evalueren en permanent uitbouwen om tegemoet te komen aan de toenemende behoefte aan beveiliging in de stations. Die toename is reëel, niet alleen in het Zuidstation, maar ook elders in het gewest.

¹²⁵¹ (verder in het Frans)

Bij het project Sublink zijn Diogènes, Project Lama, Transit, Bruss'help, New Samusocial en de MIVB betrokken. Zij willen een structureel antwoord bieden op de behoeften op het terrein en spelen een belangrijke rol bij de beveiliging.

Binnen het project komt de expertise van de verschillende organisaties samen, zodat ze drugsverslaafden en daklozen gepaste oplossingen kunnen bieden. Op termijn zal het opvangnetwerk specifiek voor die doelgroep uitbreiden.

De Brusselse regering stelde dit jaar 16 miljoen euro ter beschikking voor het project, naast een budget voor noodopvang en de aanwerving van medewerkers. Met elf extra personeelsleden kunnen de verenigingen, met steun van de MIVB en New Samusocial, een wezenlijke bijdrage leveren.

¹²⁵³ (verder in het Nederlands)

We blijven de situatie evalueren en eventueel bijsturen. We kijken ook hoe er op andere plaatsen in Europa met deze problemen wordt omgegaan, bijvoorbeeld in Parijs, en zullen ze alle nodige aandacht geven.

¹²⁵⁵ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *Ik kan bewijzen dat de ITS-teams 's nachts niet meer actief zijn. Bij de MIVB begint de nacht overigens om 22 uur, terwijl de metro tot na*

La principale réalisation de ce groupe de travail est le projet Sublink, initialement testé à la station Porte de Namur et désormais étendu à onze stations prioritaires.

Je souhaite poursuivre l'évaluation et le développement permanent de ces systèmes afin de répondre aux besoins croissants en matière de sécurité dans les stations.

(poursuivant en français)

Le projet Sublink regroupe différents partenaires : Diogènes, Projet Lama, Transit, Bruss'help, le New Samusocial et la STIB. Ces opérateurs ont pour objectif de répondre de manière structurelle aux besoins rencontrés sur le terrain. Ils ont un rôle important à jouer dans le domaine de la sécurisation et pour les agents de sécurité.

L'idée de ce projet est de réunir l'expertise des différentes organisations pour guider et orienter concrètement les personnes vers les solutions de prise en charge nécessaires au sein du réseau existant. À terme, le réseau de centres d'hébergement devrait s'étendre spécifiquement à ce groupe cible.

Le gouvernement bruxellois a mis de l'argent à disposition pour ce projet au travers des trois entités. Il a la volonté de trouver de réelles solutions et quelque 16 millions d'euros ont ainsi été débloqués cette année, de même qu'un budget pour l'abri d'urgence et le recrutement de collaborateurs dans le cadre de l'opération qui a débuté. Au total, ce sont onze personnes supplémentaires qui ont rejoint les rangs de ces associations et aident à l'accomplissement de ces tâches, soutenus par la STIB et le New Samusocial.

(poursuivant en néerlandais)

Nous continuons à évaluer la situation en permanence et à procéder aux ajustements nécessaires, en nous inspirant de ce qui est mis en place dans d'autres villes européennes.

M. Francis Dagrín (PTB).- Nous avons la preuve que des équipes ITS ont été supprimées la nuit. Sur le réseau de la STIB, la nuit commence à 22h, alors que ce même réseau fonctionne

middernacht rijdt. Niemand houdt op dat moment de daklozen en druggebruikers in het oog. Nachtpatrouilles zijn dan ook noodzakelijk.

De betrokken teams zijn naar het Noctis-netwerk verplaatst, dat maar twee dagen per week actief is. Ze controleren er tickets, terwijl er op die avond- en nachtlijnen weinig reizigers zijn.

De PTB diende een voorstel van resolutie in om de veiligheid op het MIVB-netwerk te verhogen. Hopelijk zal dat zoden aan de dijk brengen.

¹²⁵⁷ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *We boeken vooruitgang, want u erkent dat er 's nachts geen veiligheidsteams aanwezig zijn. De hondenbrigade bestaat uit één persoon met een hond, die moeite heeft om in zijn eentje op te treden.*

De ITS-agenten zijn naar het Noctis-netwerk overgeplaatst, maar in plaats van minstens één team dat vijf dagen per week werkte, is er nog één team dat maar twee dagen per week voor een beperkt aantal busritten werkt.

Sprak u met de medewerkers die de ticketcontroles uitvoeren? Zij vertellen een verhaal dat niet met het uwe strookt. Ze ontvangen dagelijks een briefing waarop drie of vier stations staan waarvan ze de ingangen moeten controleren. Dat laat geen ruimte om wat anders te doen dan ticketcontroles. Hoe vallen hun uitspraken met de uwe te rijmen?

De veiligheidsagenten zeggen dat ze zich niet meer met zwerfvuil, drugverslaafden, daklozen, bedelaars enzovoort bezighouden. Ticketcontrole is nodig, maar veel te beperkt, waardoor het in sommige metrostations echt onveilig is.

U zei enkele maanden geleden overigens dat de MIVB niet aansprakelijk was voor de dood van een persoon die tussen een hek geklemd zat. Ook hier spreken de IST-agenten u tegen, want zij zorgden er jarenlang bij hun ochtendronde voor dat zoiets niet kon gebeuren.

jusqu'au-delà de minuit. Il est donc indispensable de prévoir des patrouilles de nuit. Ces équipes de contrôle veillaient aux personnes sans abri et aux toxicomanes, et les éloignaient des volets mécaniques et des voies. Elles ont été réaffectées à d'autres tâches, mais les rondes préventives ont bien été supprimées.

Vous dites que des patrouilles ont été supprimées pour être déplacées vers le réseau Noctis, ce qui est bien entendu nécessaire. Toutefois, les lignes Noctis ne circulent que deux jours par semaine.

Il est surprenant de déplacer des emplois de sécurité vers des postes de contrôleur. Ces contrôles de tickets ont lieu en soirée ou la nuit, lorsqu'il n'y a presque plus personne.

Dans ce contexte, nous avons déposé une proposition de résolution visant à augmenter la sécurité sur le réseau de la STIB. Nous espérons que cela améliorera la situation.

M. David Weytsman (MR).- On avance un peu : vous reconnaissez, Madame la Ministre, que ma question ainsi que la résolution que nous avons déposée portent sur les stations de métro, et qu'il n'y a plus de prévention entre 22h30 et 6h du matin, puisqu'il n'y a plus que des équipes RTS, qui ont une mission d'intervention.

Quant à la brigade canine dont vous parliez, elle se résume à une personne avec un chien pour toutes les stations de métro : elle peine d'ailleurs à intervenir seule. Il n'y a donc plus d'agents ITS.

Vous dites - ce qui diffère de ce que vous nous aviez affirmé précédemment - que vous compensez la disparition de la prévention et des agents ITS la nuit dans les stations de métro par une réaffectation sur le réseau Noctis. Certes, mais au lieu d'une équipe au minimum - et nous en demandons plus -, qui travaillait cinq jours par semaine, vous ne disposez plus que d'une équipe travaillant deux jours par semaine pour quelques bus.

En ce qui concerne le contrôle des tickets - sans vous faire de procès d'intention -, avez-vous déjà pu discuter avec des contrôleurs ? Je ne sais pas où se situe la vérité, mais il y a un monde de différence entre votre réponse et leurs témoignages. Ils nous disent qu'ils reçoivent tous les jours une fiche, avec le nom des trois ou quatre stations dont ils doivent contrôler les différentes entrées. Ces feuilles de route ne leur laissent aucune possibilité de faire autre chose que du contrôle de tickets, surtout en journée.

Comment réconcilier vos propos avec les leurs ? Si les directeurs de la STIB nous écoutent, qu'ils n'hésitent pas à venir nous donner des explications complémentaires. Les agents nous disent ne plus se consacrer aux missions liées à l'insalubrité, à la toxicomanie, à l'errance, aux incivilités, à la mendicité, etc. Certes, il faut un contrôle des tickets, mais certaines stations de métro sont exposées à de vrais phénomènes d'insécurité.

Par ailleurs, vous êtes venue nous dire il y a quelques mois que la STIB n'était pas responsable de la mort d'une personne bloquée

1259 **Mevrouw Bianca Debaets (cd&v).**- Het is zeer jammer dat de ITS-ploegen alleen in het weekend werken, want er zijn natuurlijk niet alleen in het weekend incidenten, wel integendeel. Ik heb ook niet gehoord hoeveel agenten er in totaal in die ploegen werken.

Is het aantal personeelsleden die instaan voor de veiligheid op het netwerk, de laatste twee jaar gestegen? Welke stijgingen zijn er nog meer gepland? Het aantal incidenten inzake criminaliteit en overlast neemt toe. In plaats van afgebouwd te worden, moeten de veiligheidsteams dus versterkt worden.

1261 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Mevrouw Debaets, het totale aantal teams is gelijk gebleven. Het gaat om vier interventieteams, een hondenbrigade en een ITS-controleteam. Over hoeveel individuen het gaat, kan ik u schriftelijk meedelen.

1263 *(verder in het Frans)*

Ik ben het echter met u eens als u zegt dat de veiligheid in de stations beter moet en dat de teams moeten worden versterkt.

De basisopdracht van de veiligheidsagenten bleef ongewijzigd. Sommige teams zijn herschikt, maar ze zijn niet afgebouwd. Ze kunnen wel degelijk optreden tegen drugverslaafden of daklozen, maar die keren meestal achteraf gewoon terug. Daarom trek ik middelen uit voor Sublink.

In eerste instantie benaderden de teams 152 personen onder wie 33 vrouwen en 11 minderjarigen. Aanvankelijk ging het om één station. Nu zijn ze actief in twee NMBS-stations en elf MIVB-stations.

1265 *(verder in het Nederlands)*

Zoals ik al heb gezegd, gaat het over een veelheid van problemen: administratieve, mentale, verslavings- en gezondheidsproblemen. We moeten ook die aanpakken om structurele oplossingen te bieden. Dat vergt nog heel wat werk.

Er loopt ook een studie van de verschillende profielen van de mensen in en rond de Naamsepoort om na te gaan wat de juiste aanpak is om de veiligheid structureel te verbeteren.

dans un volet, alors que les agents ITS nous disent le contraire : il leur revenait justement chaque matin de s'assurer qu'il n'y avait pas de personnes bloquées dans un volet - ce qu'ils faisaient depuis des années ! C'est incompréhensible.

Mme Bianca Debaets (cd&v) (en néerlandais).- *Il est regrettable que les équipes ITS ne travaillent que le week-end. Vous ne m'avez pas communiqué le nombre d'agents qui travaillent dans ces équipes.*

Les effectifs dédiés à la sécurisation du réseau ont-ils augmenté au cours des deux dernières années ? D'autres augmentations sont-elles prévues ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Le nombre total d'équipes reste inchangé. Je vous communiquerai par écrit le nombre d'agents concernés.*

(poursuivant en français)

Je donnerai une réponse générale. À la question de savoir s'il faut augmenter la sécurité en station, la réponse est oui ! Je suis d'accord avec Mme Debaets : il faut renforcer ces équipes.

Une série de remarques ont été formulées au moment de la confection du nouvel arrêté, lequel visait surtout un encadrement juridiquement correct des missions des agents. Bien sûr, la formation de ces derniers a évolué, mais leurs missions de base n'ont pas changé. Il y a eu des réaffectations d'équipes, mais pas de diminution. Pour autant, nous pouvons encore renforcer celles-ci, ainsi que les systèmes qui jouent le rôle de chaînon, tels que Sublink. Les services de sécurité peuvent agir, mais ils sont souvent confrontés au retour de ces gens dans les stations. Tous les acteurs de terrain doivent donc être inclus dans le projet. Sublink a été testé avec des résultats plutôt positifs. Nous voulons continuer dans cet esprit en y mettant les moyens nécessaires.

Dans un premier temps, ces équipes ont approché 152 personnes, dont 33 femmes et 11 mineurs. Au départ, seule une gare était concernée, mais nous voulons désormais nous focaliser sur deux gares de la SNCB et onze gares de la STIB.

(poursuivant en néerlandais)

Je le répète, nous devons prendre en compte le caractère multiforme de la problématique pour apporter des solutions structurelles.

Une étude des différents profils des personnes présentes dans et autour de la porte de Namur est en cours, afin de déterminer l'approche utile pour améliorer structurellement la sécurité.

¹²⁶⁷ (verder in het Frans)

Ik begrijp uw bezorgdheid. Het aantal agenten is niet afgenomen, maar ze werken vooral waar reizigers en personeel aanwezig zijn.

Mijnheer Weytsman, ik bespreek uw opmerkingen met de MIVB. De maatschappij geeft voorrang aan controle, maar wanneer een team in een metrostation aankomt, gaat het na of alles er goed gaat.

¹²⁶⁹ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *Uw antwoord van vandaag bevalt mij beter dan dat van in juli. Voorts vind ik het positief dat u meer middelen uittrekt voor veiligheid binnen de MIVB. Concrete acties moeten nu volgen, want de nood is hoog op het terrein.*

¹²⁷¹ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *We krijgen nog de kans om verschillende voorstellen van resolutie te bespreken. In dat van de MR staat niet dat er meer middelen moeten komen, wel dat het aanwezige personeel meer moet werken rond veiligheid en preventie.*

De ITS-teams moeten opnieuw 's nachts in de stations patrouilleren om de problemen aan te pakken. Vroeger hadden die teams overigens ook overdag taken die niets met ticketcontrole te maken hadden. Het is geen kwestie van meer middelen, wel van de veiligheidsteams de juiste opdrachten te geven.

Ten slotte moet u ervoor zorgen dat uw discours en de verhalen van de veiligheidsagenten met elkaar overeenstemmen. Zij zullen u graag hun prioriteiten eens voorleggen.

¹²⁷¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik neem nota van uw opmerking.*

- Het incident is gesloten.

(poursuivant en français)

Je comprends vos craintes, votre besoin de sécurité et votre souci d'augmenter les équipes. Je veux néanmoins rappeler que nous n'avons pas diminué les effectifs, mais que nous avons choisi de prioriser les endroits où des voyageurs et du personnel sont présents.

Monsieur Weytsman, nous discuterons de vos remarques avec la STIB. Sa mission prioritaire est le contrôle. Néanmoins, lorsque l'équipe entre dans une station de métro, elle en fait le tour pour vérifier que tout se passe bien. Plusieurs accidents et incidents concernant des personnes se trouvant sur notre réseau montrent les enjeux auxquels nous sommes confrontés. Je vous renvoie à la réponse plus nuancée que j'ai communiquée en commission sur ce sujet.

M. Francis Dagrín (PTB).- Sur le même sujet, j'ai davantage apprécié votre réponse d'aujourd'hui que celle du mois de juillet dernier, qui m'avait fortement déçu à l'époque.

Je constate également positivement votre désir d'augmenter les moyens de la sécurité au sein de la STIB, mais il faut vraiment que ce projet dépasse l'étape du désir et qu'il se concrétise sur le terrain, parce qu'il y a vraiment une urgence.

M. David Weytsman (MR).- Nous aurons manifestement l'occasion de débattre de plusieurs propositions de résolution, dont une déposée par le groupe MR. Celle-ci prévoit de ne pas augmenter les moyens, mais de réaffecter le personnel existant à des tâches de sécurité et de prévention pour lui réattribuer le rôle qu'il avait auparavant, et ce à budget constant.

Nous plaçons pour le retour des équipes ITS en station, en soirée et pendant la nuit, pour faire face aux difficultés que nous rencontrons liées à la toxicomanie, la gestion des volets, etc. D'autant que les agissements perpétrés la nuit volets ouverts ont des répercussions pendant toute la journée suivante. Je vous demande donc de réexaminer ce point.

Ensuite, anciennement, les équipes ITS étaient chargées de missions pendant la journée qui n'étaient pas liées exclusivement au contrôle des tickets. Ne me répondez pas qu'il faut augmenter les moyens, il convient simplement de mener dès aujourd'hui, avec les équipes en place, des opérations de prévention et de sécurité, comme c'était le cas avant, selon ce que les agents nous expliquent.

Je vous conseille de travailler à faire coïncider vos propos avec les déclarations des opérateurs de terrain. Ceux-ci seraient tout à fait disposés à vous exposer leurs priorités, Madame la Ministre.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai bien pris note de votre remarque.

- L'incident est clos.

1277 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

1277 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1277 **betreffende de bestrijding van intimidatie en geweld tegen vrouwen in de openbare ruimte, met name in het openbaar vervoer.**

1279 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Gebrek aan respect en beledigingen staan op de tweede plaats in de lijst van de vaakst vastgestelde inbreuken.**

Welke maatregelen neemt u om intimidatie en geweld in het openbaar vervoer te voorkomen?

Is de veiligheidsbarometer van de MIVB toegankelijk? Is hij opgenomen in de jaarlijkse tevredenheidsbarometer van de MIVB? Wat zijn de resultaten van de veiligheidsenquête van de MIVB?

1281 *Zijn alle voertuigen uitgerust met bewakingscamera's?*

Hoeveel klachten of incidenten worden dagelijks geregistreerd?

Wat is het resultaat van de interne initiatieven om seksistisch gedrag bij de MIVB te bestrijden?

Delen de gewestelijke vervoersmaatschappijen goede praktijken om de veiligheid van de gebruikers en werknemers van het openbaar vervoer te verbeteren?

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME JOËLLE MAISON

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

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

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je vous avais précédemment interrogée sur le harcèlement et sur les violences faites aux femmes dans l'espace public, en particulier dans les transports en commun.

Pour rappel, dans notre Région, le manque de respect et les insultes figurent en deuxième place du quinté des infractions les plus fréquemment constatées. Vous connaissez mon point de vue sur la question de la sécurité et de la lutte contre les diverses formes de harcèlement. Les stratégies d'évitement, épuisantes, ne peuvent en aucun cas demeurer une fatalité. La ville appartient à tout le monde. Chacune et chacun doit pouvoir s'y sentir et s'y déplacer en toute sécurité.

Lors de notre précédent échange, vous aviez souligné une série d'éléments intéressants sur lesquels il me paraît nécessaire de revenir. Pourriez-vous détailler ou rappeler les différentes mesures prises par vos soins pour dissuader les faits de harcèlement et de violence dans et aux abords des transports publics ?

Vous aviez aussi évoqué un baromètre de sécurité de la STIB en cours de réalisation. Sauf erreur de ma part, je n'en trouve aucune trace. Ce baromètre existe-t-il et, dans l'affirmative, est-il accessible ? Est-il inclus dans le baromètre annuel de satisfaction de la STIB ? Quelles sont les notes données par les répondants à l'enquête de la STIB sur la sécurité, en journée, en soirée, selon le moyen de transport, etc. ? Constate-t-on une disparité dans ces résultats selon le genre ?

Les stations de métro, mais aussi certains trams, métros et bus, sont munis de caméras de surveillance qui permettent un suivi efficace en cas de plainte ou d'incident. Tous les véhicules sont-ils équipés de la sorte ?

Par ailleurs, 300 agents de sécurité patrouillent quotidiennement sur le réseau. Combien de plaintes ou d'incidents sont-ils recensés par jour ? Parmi ceux-ci, combien donnent lieu à une amende ou à une plainte auprès de la police, voire à une information du parquet ?

En ce qui concerne la lutte contre les comportements sexistes au sein de la STIB, que donnent les diverses initiatives internes menées pour lutter contre ce phénomène ? Le nombre d'agressions sexistes est-il en baisse, stable ou en hausse ? Combien d'agents ont-ils été sanctionnés ces dernières années ?

1283 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Dat 95% van de meisjes en vrouwen al te maken kreeg met een vorm van intimidatie in de openbare ruimte en zeer weinigen een klacht durven in te dienen, vormde de aanleiding om een unaniem goedgekeurde resolutie ter zake van Ecolo en de MR integraal in uw regeerakkoord op te nemen. Maar de in het Parlement aangenomen teksten en de ambities van de regering staan ver van de realiteit op het terrein.*

Mijn fractie pleit er al jarenlang voor dat de veiligheidsteams versterkt worden, niet alleen om komaf te maken met dergelijke hallucinante cijfers, maar omdat het gebrek aan veiligheid samen met hoge tarieven een rem vormen voor het gebruik van het openbaar vervoer.

Hebt u dus alle in de resolutie voorgestelde maatregelen uitgevoerd, gaande van de installatie van een noodknop tot de opleiding van het MIVB-personeel in verband met seksisme?

1285 *Hebt u intussen ook de mogelijkheid van de halte op aanvraag en van herinrichtingen van criminogene locaties onderzocht en statistieken over het fenomeen verzameld? Het nieuwe beheerscontract van de MIVB zou immers rekening moeten houden met die bevindingen.*

Is intussen seksistisch gedrag als uitsluitingscriterium voor de toegang tot het openbaar vervoer in de verkoopsvoorwaarden opgenomen?

Les opérateurs régionaux s'échangent-ils de bonnes pratiques pour améliorer toujours plus la sécurité des usagers et des travailleurs des transports en commun ?

M. David Weytsman (MR).- Les statistiques sont connues. À l'initiative d'Ecolo et du MR, une proposition de résolution avait été votée à l'unanimité sous la législature précédente. Elle évoquait deux statistiques qui m'avaient fortement marqué : 95 % des jeunes filles et des femmes ont déjà connu une forme de harcèlement dans l'espace public, et un très faible pourcentage d'entre elles osent porter plainte. C'est sur cette base que cette résolution avait été unanimement adoptée. Elle se retrouve intégralement dans votre accord de majorité, c'est dire son importance.

Il y a un décalage entre les textes que le Parlement adopte, les ambitions que vous semblez partager et la réalité du terrain. Nous venons d'avoir un débat sur les équipes infrastructure-tickets-sécurité (ITS) et leur réorientation vers des missions fondamentales de sécurité, mais nous pourrions également parler des équipes de patrouilleurs pour la sécurité des stations (PSS) et du fait qu'elles devraient aussi être présentes dans des stations comme Ribaucourt ou Clemenceau qui, on le sait, connaissent des phénomènes de violence et de harcèlement sexiste particulièrement agressifs.

Cela fait des années que mon groupe dit que les effectifs des équipes de sécurité doivent être augmentés, tout d'abord parce que le chiffre que je viens de vous donner est insupportable, et ensuite parce qu'il constitue l'un des principaux freins, avant même l'accessibilité tarifaire, qui empêchent les gens de prendre les transports en commun à certaines heures et à certains endroits.

Je ne vais pas vous poser de grandes questions, car cela fait des mois que je vous interpelle à ce sujet. Je voudrais simplement que nous fassions ensemble l'évaluation de cette résolution, car elle indique exactement ce que vous devez faire. On y trouve en effet plusieurs demandes : bouton-poussoir d'urgence en cas de harcèlement; actualisation des numéros; réflexion sur les aménagements des stations de métro, notamment lors de chantiers, pour rendre l'espace moins criminogène; nécessité de former le personnel de la STIB aux questions de harcèlement sexiste et de rappeler, dans l'espace public, que ce type de comportement est passible d'une peine de prison et d'une amende corsée. Est-ce que tout cela a été fait ?

Nous vous avons demandé d'étudier l'arrêt à la demande. Qu'en est-il ? Nous vous avons demandé de revoir les aménagements, de quantifier chaque année le phénomène et de transmettre les informations au parlement. Sauf erreur de ma part, je n'ai jamais reçu ces éléments. Nous vous avons demandé d'intégrer ces informations dans le prochain contrat de gestion de la STIB, c'est pourquoi j'avais demandé la tenue d'un débat sur ce contrat.

Nous vous avons clairement priée d'intégrer « dans les conditions de vente, un critère relatif aux comportements sexistes visant à exclure du réseau les personnes condamnées

Het lijkt me dat de regering nog niet eens de helft van haar voornemens op dat vlak hard heeft gemaakt.

¹²⁸⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het onveiligheidsgevoel bepaalt in grote mate of vrouwen al dan niet gebruikmaken van het openbaar vervoer. Van de MIVB en de openbare ruimte in het algemeen een gastvrije ruimte maken, vormt een van mijn prioriteiten.*

Volgens de studie van de MIVB in 2021 en 2022 over het onveiligheidsgevoel en de ervaringen in het openbaar vervoer werd 15% van de gebruikers geconfronteerd met een problematische ervaring in de drie voorafgaande maanden. Er is geen significant verschil tussen mannen en vrouwen. Niettemin halen mannen vaker racistische beledigingen en bedreigingen aan, terwijl vrouwen veeleer beledigingen of gebaren met een seksistische connotatie aanhalen.

¹²⁸⁹ *In de tevredenheidsbarometer van de MIVB kennen de respondenten voor het algemeen veiligheidsgevoel een gemiddelde score van 7,6/10 toe overdag en 6,1/10 's avonds.*

De veiligheidsstudie is niet opgenomen in de jaarlijkse tevredenheidsbarometer van de MIVB.

De MIVB heeft verschillende maatregelen genomen om de veiligheid van alle reizigers en specifiek die van

pour comportements sexistes ». Les parlementaires vous ont mandatée pour envoyer ce signal, certes dur.

Madame la Présidente, Madame la Ministre, pourrions-nous réévaluer cette résolution ? J'ai l'impression que nous sommes baladés de trois mois en trois mois et que près de cinq ans après la mise sur pied de ce gouvernement, nous sommes encore loin d'avoir exécuté la moitié des décisions que le gouvernement avait prises au départ.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Agressions physiques, verbales, menaces et intimidations, les femmes peuvent se sentir en insécurité dans l'espace public et les transports en commun, qui en sont la prolongation. Les études démontrent que le sentiment d'insécurité contraint les déplacements des femmes, davantage que ceux des hommes. Pourtant, les femmes sont les plus grandes utilisatrices de transports en commun, même si elles les évitent parfois.

Parmi les obstacles identifiés, le sentiment de sécurité détermine dans une large mesure si les femmes utilisent ou non les transports en commun. Un accès sûr et agréable aux transports publics est la base de la liberté de mouvement. C'est pourquoi faire de la STIB, et de l'espace public de manière générale, un espace accueillant, et ce particulièrement pour les femmes, est une de mes priorités politiques.

En 2021, la STIB a lancé une étude spécifique concernant le sentiment de sécurité et les expériences vécues dans les transports en commun. Cette étude a le même objectif que l'étude bisannuelle de safe.brussels, et se focalise sur les expériences en relation avec les voyages en transport public dans la Région de Bruxelles-Capitale et plus particulièrement avec la STIB. Cette étude a également été effectuée en 2022 et sera reconduite en 2023.

L'étude de sécurité de la STIB sonde les utilisateurs pour savoir s'ils ont été victimes d'une ou plusieurs expériences problématiques sur son réseau. D'après cette étude, 15 % des usagers déclarent avoir été victime d'une expérience problématique durant les trois mois précédents. Il n'y a pas de différence significative entre les hommes et les femmes, que ce soit pour 2021 ou pour 2022. Ces « expériences problématiques » sont toutefois de différentes natures. Les hommes évoquent plus fréquemment des insultes et des menaces racistes ou « sans connotation quelconque », tandis que les femmes évoquent plutôt des insultes ou gestes à connotation sexuelle.

Dans le baromètre de satisfaction de la STIB, une note moyenne de 7,6/10 est attribuée par les répondants au sentiment de sécurité général en journée (7,7 pour les hommes et 7,5 pour les femmes). C'est légèrement mieux qu'en 2021 (7,5/10). Pour le métro, la note est de 7,3/10. Pour le tram et le bus, elle est de 7,7/10.

S'agissant du sentiment de sécurité en soirée, la note moyenne est de 6,1/10 (5,8 pour les femmes et 6,4 pour les hommes). C'est à nouveau un peu mieux qu'en 2021 (5,9/10). Pour le

vrouwen te verhogen, onder andere de organisatie van bewustmakingscampagnes, de verbetering van de verlichting in heel wat stations, de verhoging van agenten op het terrein en de ontwikkeling van commerciële zones in de stations.

métro, la note est de 5,8/10. Pour le tram, elle est de 6,4/10 et pour le bus, de 6,5/10. On observe donc une différence plus marquée en soirée qu'en journée entre hommes et femmes, ce qui ne vous surprendra pas. Pareille situation se répercute sur la fréquentation du réseau : en journée, 55 % des usagers des transports en commun sont des femmes, et ce chiffre chute à 35 % en soirée.

L'étude sur la sécurité n'est pas incluse dans le baromètre annuel de satisfaction de la STIB. Ledit baromètre est une mesure spécifique commandée par Bruxelles Mobilité dans le cadre du contrat de service public. Il vise à sonder la satisfaction sur différents paramètres durant l'expérience de voyage. L'échantillonnage, la méthodologie, la portée et le moment où l'étude est organisée sont différents de ceux de l'étude sur la sécurité.

La STIB a pris plusieurs mesures visant la sécurité de l'ensemble des voyageurs, spécialement celle des femmes, dont :

- des campagnes de sensibilisation au harcèlement sexiste à travers des affiches sur le réseau, en collaboration avec Plan International ;

- des marches exploratoires organisées avec l'ASBL Garance. Il s'agit de diagnostics de terrain menés par des femmes dans leur quartier pour identifier des éléments de l'aménagement du territoire pouvant être à l'origine d'un sentiment d'insécurité et élaborer ensuite des propositions d'amélioration ;

- la rénovation complète de stations - De Brouckère, Bourse, Schuman, Simonis, Albert... - au niveau de la luminosité, des coins sombres, des espaces ouverts, etc. Des stations comme Gare du Midi, Rogier et Diamant sont en cours de rénovation selon un plan ciblé sur l'éclairage ;

- l'augmentation de la présence d'agents sur le terrain ;

- le développement des zones de commerces dans les stations.

Par ailleurs, le réseau de la STIB compte environ 6.000 caméras en station et 15.000 caméras embarquées dans les véhicules, un nombre en augmentation ces dernières années. Ces caméras contribuent également à assurer la sécurité sur l'ensemble du réseau.

La STIB ne dispose pas de données brutes relatives aux faits de harcèlement sexiste. La police est le meilleur organe à contacter au sujet du nombre de plaintes ou incidents recensés par jour. De nombreuses personnes victimes de ce type de faits ne se signalent en effet pas auprès de la STIB, mais se tournent directement vers la police. On constate qu'il est difficile de déterminer le nombre exact de cas de harcèlement ou de comportements indésirables dans les transports en commun.

Il ressort des chiffres de la police fédérale que plus de 400 signalements ont été effectués en 2019 concernant des actes de violence sexuelle dans tous les transports en commun, en

¹²⁹¹ *Bovendien telt het MIVB-netwerk ongeveer 6.000 camera's in de stations en 15.000 camera's in de voertuigen.*

De MIVB beschikt niet over ruwe data over seksistische intimidatie, omdat slachtoffers zich meestal onmiddellijk tot de politie wenden. Uit de cijfers van de federale politie blijkt alvast dat er in 2019 meer dan 400 meldingen over seksueel geweld in het openbaar vervoer waren. Dat is waarschijnlijk maar het topje van de ijsberg.

¹²⁹³ *In 2021 heeft de MIVB een interne bewustmakingscampagne gevoerd over seksisme en intimidatie. Ze organiseerde ook een vooropleiding van twee dagen voor alle personeelsleden die belast zijn met het opvangen van collega's die te maken krijgen met seksisme binnen de onderneming.*

In 2022 bood de MIVB vrouwelijke personeelsleden en reizigers de mogelijkheid om deel te nemen aan Stand Up, een internationaal opleidingsprogramma over hoe te reageren op intimidatie in de openbare ruimte.

Daarnaast maakt de MIVB deel uit van het begeleidingscomité van Join The Fam, de bewustmakingscampagne over seksisme en seksueel geweld, in november 2022 op het getouw gezet door equal.brussels. De vervoersmaatschappij organiseerde in maart 2023 nog een workshop over seksisme waarbij er gebrainstormd werd met vrouwelijke personeelsleden over mogelijke acties.

Eind 2023 ten slotte zullen zo'n 5.000 personeelsleden een opleiding krijgen over de opvang van slachtoffers van intimidatie. Daarbij zal ook een brochure op het net verspreid worden met informatie voor slachtoffers of getuigen van intimidatie.

¹²⁹⁵ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Het is goed dat de resultaten van de barometers er wat op vooruitgaan.*

De MIVB neemt ook talrijke maatregelen. Zolang de situatie in de praktijk niet sterk verbetert, zullen vele vrouwen echter het

ce compris la STIB. Ce n'est vraisemblablement que la partie émergée de l'iceberg ; on est face à un chiffre noir énorme. De nombreux cas ne font pas l'objet d'un signalement ou d'une plainte et le taux de sous-déclaration est donc très élevé.

Au niveau interne, la STIB a lancé en 2021 une campagne sur le harcèlement sexiste en proposant notamment des capsules vidéo, une formation en ligne et une carte Z, sorte de mémo avec les informations et personnes de contact pour la victime ou le témoin d'actes sexistes. Cette campagne de sensibilisation du personnel a donné lieu à des ateliers en ligne expliquant comment réagir dans une situation en tant que témoin de harcèlement sexiste, sexuel ou autre. Les enseignements des ateliers ont également été repris dans l'article de blog destiné aux voyageurs sur STIB stories. Ladite campagne a été conçue de manière collaborative, en intégrant des témoignages et exemples réels recueillis auprès d'employés. La STIB a également reçu l'aide de spécialistes.

En marge de cette campagne, une préformation de deux jours a été dispensée à l'ensemble des personnels dont la mission est d'accueillir les victimes de harcèlement sexiste au sein de l'entreprise : conseillers sociaux, représentants syndicaux et personnes de confiance.

En 2022, dans le cadre de la Journée internationale des droits des femmes et en collaboration avec l'ASBL Touche pas à ma pote, la STIB a invité des collaboratrices et voyageuses à participer à la formation Stand Up. Stand Up est un programme international de formation qui vise à sensibiliser le plus grand nombre à la nécessité de réagir en tant que victime ou témoin de harcèlement dans les lieux publics.

Au mois de novembre 2022, la campagne de sensibilisation Join The Fam a été lancée par equal.brussels. Son objectif était de sensibiliser les témoins de harcèlement sexiste et violences sexuelles, de les inviter à rejoindre la famille de ceux qui voient et veulent réagir, mais ne savent pas comment faire, et de leur donner les outils pour réagir. La STIB siège dans le comité d'accompagnement de la campagne.

Le 8 mars 2023, la STIB a organisé un atelier sur le sexisme qui a permis d'échanger des idées d'action avec les femmes de l'entreprise.

À la fin de l'année 2023, la STIB lancera une formation sur l'accueil des victimes de harcèlement, destinée à ses agents en contact avec le public. Plus de 5.000 personnes seront formées à l'accueil et à l'accompagnement des victimes de harcèlement. Une brochure sera également publiée, sous forme papier et de code QR sur le réseau, reprenant toutes les démarches à entreprendre lorsqu'une personne est victime ou témoin d'un harcèlement dans les transports publics.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Les notes globales dans les enquêtes s'améliorent - très légèrement - et c'est une bonne nouvelle.

openbaar vervoer blijven mijden of hun gedrag aanpassen. Dat heeft niet alleen ongunstige gevolgen voor de modal shift, maar ook voor de geestelijke gezondheid.

Les mesures prises par la STIB et que vous avez énumérées sont également très importantes. Toutefois, tant que les problèmes ne seront pas sensiblement combattus et que la situation ne se sera pas améliorée, les stratégies d'évitement - elles sont parfaitement intégrées par les femmes ainsi que par d'autres publics - demeureront, et le réseau, en l'absence de transfert modal, ne sera pas exploité à sa capacité maximale. En effet, nombre de femmes savent qu'elles doivent prévoir ce qui peut leur arriver, choisir des vêtements particuliers pour prendre les transports en commun, s'abstenir de regarder autour d'elles parce qu'elles ne sont pas à l'aise, etc.

Nous n'avons pas évoqué, cette fois, l'augmentation des problèmes de santé mentale. En tant qu'utilisatrice quotidienne, je remarque une aggravation partout dans l'espace public et particulièrement dans les transports en commun. Certes, le problème est différent, puisque les auteurs ne cherchent pas à imposer un rapport de force ou de pouvoir, mais leur comportement crée néanmoins un malaise énorme.

Alors, effectivement, je rejoins Monsieur Weytsman dans l'idée de dissuader les auteurs de harcèlement par tous les moyens : préventifs, répressifs, à l'aide de caméras, de boutons-poussoirs, de l'éclairage, etc. pas seulement dans les stations et les abris, mais un peu partout dans l'espace public. Le but est que les usagers terrorisés ou agressés par des personnes qui n'ont manifestement plus le contrôle de leurs actes puissent, par exemple, recourir à un bouton-poussoir.

On retrouve cela dans toutes les mesures suggérées, mais je voudrais y ajouter un élément dont nous n'avons pas parlé : le contrôle social. De nombreuses études démontrent qu'en situation de violence ou de harcèlement, il est préférable que la victime s'adresse à quelqu'un en particulier plutôt qu'à un groupe. Il faudrait sensibiliser non seulement les personnes potentiellement violentes, mais le public en général, tous les usagers, parce que la non-assistance à personne en danger est aussi un délit. Tout voyageur doit se sentir concerné par ce qui arrive aux autres usagers et à celles et ceux qui se trouvent en difficulté dans les transports en commun.

Je pense que cette sensibilisation peut se faire par le biais d'annonces vocales et de messages publicitaires dans les rames et autres véhicules.

M. David Weytsman (MR).- Quelles sont vos priorités et quelle impulsion politique donnez-vous à ce dossier pour les transformer en exigences dans le cadre du prochain contrat de gestion ? Il importe plus de comprendre votre rôle que de vous entendre énumérer les mesures prises par la STIB.

Ensuite, il ne faudrait pas faire des études pour le plaisir. Sur le plan international, tout le monde le dit et nous savons que ce problème touche quasiment toutes les femmes. Il ne faut pas minimiser le problème. Or, vous le faites un peu, inconsciemment. Je vous parle de harcèlement sexiste et vous me parlez de racisme. Cela ne va pas. Ces questions méritent des

¹²⁹⁷ *Overall in de openbare ruimte moeten we inzetten op ontradende instrumenten zoals camera's en betere verlichting. Wie zich bedreigd voelt, moet echter ook een uitweg vinden, bijvoorbeeld in de vorm van de noodknop.*

Sociale controle speelt ten slotte ook een belangrijke rol. Daarom moet op het MIVB-net ook de boodschap worden verspreid dat het niet bijstaan van een persoon in gevaar strafbaar is.

¹²⁹⁹ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Wat zijn uw politieke prioriteiten ter zake en hoe zullen die zich vertalen in concrete eisen in de volgende beheersovereenkomst?*

Voorts moeten we opletten voor overbodige studies. Er werd al genoeg aangetoond dat seksisme op het openbaar vervoer een probleem is.

Door in een debat over seksisme te spreken over racisme, bagatelliseert u overigens het probleem, dat specifieke acties vereist.

Er worden al campagnes gevoerd, maar volgens mij mogen die wel wat explicieter en strenger zijn. Een recidiverende zwartrijder kan geen abonnement meer kopen. Ik vind dat dat ook moet gelden voor iemand die veroordeeld werd wegens agressie. U hebt ook niets gezegd over mogelijke ideeën zoals noodknoppen of voertuigen die stoppen op verzoek.

¹³⁰¹ *Tijdens de bespreking van de resolutie werd er nagedacht over de mogelijkheid om een deel van het personeel in te zetten voor preventie tegen seksuele intimidatie. Welke instructies geeft u de MIVB op dat vlak?*

¹³⁰³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er werd mij gevraagd om gegevens te verstrekken en daarvoor baseer ik mij op onderzoeken. Het is niet omdat een onderzoek ook voor een stuk over racisme gaat, dat ik al de rest bagatelliseer.*

Preventie van seksuele intimidatie van vrouwen is wel degelijk een politieke prioriteit en ik vraag de MIVB om daar werk van te maken. Mijn rol bestaat erin om die dynamiek aan te moedigen.

De mogelijkheid om voertuigen op verzoek te doen stoppen, werd al onderzocht en ik heb hier ook al eerder uitgelegd waarom de MIVB daar voorlopig niet voor kiest.

De regering buigt zich momenteel over de nieuwe beheersovereenkomst met de MIVB. Die zal vervolgens aan het parlement worden voorgelegd. Uiteraard moet deze problematiek daarin opgenomen worden.

Mevrouw Maison, het hoort inderdaad niet dat vrouwen hun gedrag moeten aanpassen wanneer ze zich in de openbare ruimte begeven. Dat moeten we bestrijden met preventie- en bewustmakingscampagnes.

missions, des formations, des dispositifs et des investissements précis.

Les chiffres de 6,1/10 et 5,8/10 pour les femmes sont particulièrement inquiétants, même si des avancées ont été réalisées. J'ai participé à la campagne, dont je salue la qualité. J'étais toutefois un peu déçu, car nous avons plaidé, dans le cadre des travaux préparatoires, pour de grandes affiches avec des mises en garde telles que des rappels à la loi indiquant ce que l'on peut et ne peut pas faire, les amendes et les sanctions.

Un message de sévérité s'impose, raison pour laquelle j'ai fait ajouter l'exclusion des récidivistes. Le message doit être clair. Si les mauvais payeurs n'ont plus droit à un abonnement, pourquoi n'en serait-il pas de même pour quelqu'un qui a agressé et a été condamné ? Il s'agit de fixer un cap, à tout le moins. Vous devriez également nous dire quelle suite a été donnée à l'idée des boutons-poussoirs et de l'arrêt à la demande.

Pour terminer, un paragraphe de la résolution prévoit d'assurer la présence d'agents de sécurité dans toutes les stations de métro, en particulier le matin et en soirée. Lors des travaux préparatoires de ce texte, nous avons déjà réfléchi à la possibilité de réaffecter une partie du personnel à des métiers ou missions de prévention relative à des faits de harcèlement sexiste. Là encore, quelle est votre impulsion politique ? Quelles consignes donnez-vous à la STIB pour essayer d'en faire une priorité ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous dites que je fais référence au racisme. C'est que j'ai reçu une question concernant les données et que je me réfère à des études. Un élément qui en ressort est qu'il existe une différence entre les hommes, les femmes, le moment de la journée, etc., en ce qui concerne leur sentiment d'insécurité. Et ce n'est pas parce que je cite une étude qui fait aussi état d'éléments liés au racisme que je diminue l'importance du reste.

La prévention du harcèlement des femmes est une priorité politique et nous demandons à la STIB d'y travailler. Il y a une dynamique positive entre la STIB, la ministre et les parlementaires qui posent des questions. Mon rôle est d'encourager cette dynamique.

L'arrêt à la demande, par exemple, est une proposition qui revient fréquemment et qui a déjà été discutée au Parlement. La STIB souligne que ce système comporte des désavantages ; nous les avons déjà évoqués dans cette assemblée et il reste des questions à traiter sur ce sujet.

Le contrat de gestion de la STIB est en cours d'élaboration ; le débat a lieu au gouvernement. Il sera ensuite publié et présenté au Parlement. Cette thématique doit en effet y figurer.

Madame Maison, les femmes ne devraient pas avoir à constamment s'adapter quand elles circulent dans les transports en commun ou occupent l'espace public. Nous devons mener des

¹³⁰⁵ *De MIVB neemt heel wat initiatieven en zal dat blijven doen zolang er zich problemen voordoen. Ze zet daarvoor ook in op sociale controle, door mensen aan te leren hoe ze moeten reageren bij incidenten, bij wie ze terecht kunnen en wat hun verantwoordelijkheden zijn, ook als getuige. Alle MIVB-personeelsleden die in contact staan met het publiek, volgen een specifieke opleiding. Slachtoffers zullen zich immers in de eerste plaats tot hen richten.*

Kortom, de MIVB doet al heel wat, maar dat werk moet voortgezet worden. Daarom blijft de MIVB nieuwe mogelijkheden onderzoeken om het grote publiek bewust te maken van hun rol als ze getuige zijn van geweld, onder andere via een brochure. De talrijke initiatieven tonen aan dat de bestrijding van intimidatie en geweld op het openbaar vervoer een prioriteit is voor de MIVB en van mezelf.

¹³⁰⁷ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** *(in het Frans).*- *Het verschijnsel zal niet zomaar verdwijnen. Er gebeurt al heel wat, maar het moet een prioritair aandachtspunt blijven. Volgens mij kan er nog vooruitgang geboekt worden door de haltes beter te verlichten, noodknoppen in te voeren en campagnes te organiseren om de bevolking te wijzen op hun plicht om mensen in nood bij te staan.*

- Het incident is gesloten.

actions de prévention et de sensibilisation plus larges auprès des auteurs de violences.

J'ai évoqué les actions que nous avons entreprises. Tout n'est pas résolu, car le problème est encore présent sur le terrain, mais sachez que nous tentons d'agir. La STIB travaille à ce contrôle social dont vous parlez, l'idée étant d'apprendre aux gens à réagir. Il ne s'agit pas simplement de rappeler l'existence de lois, mais de former les agents à agir de la façon la plus appropriée en fonction des situations qui se présentent, savoir quelles sont les personnes de référence et quelle est leur responsabilité.

Tous les membres du personnel de la STIB en contact avec les clients peuvent bénéficier de cette formation. Nous parlons en l'occurrence de quelque 5.000 personnes. Nous devons faire en sorte que ces formations soient de plus en plus intégrées dans les propositions de la STIB, car c'est vers ces personnes que les victimes se tournent en priorité. Dans le même ordre d'idées, il faut éviter que les victimes aient à chercher de l'aide. Nous devons agir pour être à leurs côtés.

C'est également l'objectif de la campagne « Join the Fam » dans laquelle, entre autres opérateurs, la STIB est impliquée. Nous devons poursuivre ce travail. La STIB explore de nouvelles possibilités de campagnes, et envisage d'autres façons de sensibiliser le public témoin de violences. La STIB prévoit également la publication d'une brochure explicative sur la manière de réagir et envisage les moyens de la diffuser le plus largement possible.

La lutte contre le harcèlement et les violences dans les transports en commun relève d'une priorité politique pour moi, ainsi que pour la STIB. J'ai l'ambition d'aller plus loin dans ce domaine et j'espère pouvoir vous faire part des avancées réalisées chaque fois qu'une question me sera posée. Travaillons-y tous ensemble pour améliorer la situation.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Ce phénomène ne va pas disparaître d'un seul coup et je trouve qu'il doit constituer une priorité. Vous avez évoqué de nombreuses mesures. Je citerais trois points à améliorer avant tout :

- l'éclairage systématique des abris. À Paris, les abris s'allument dès que quelqu'un s'y installe, grâce à un capteur de chaleur. Cela donne un sentiment de sécurité incroyable, contrairement à Bruxelles où des abris se trouvent dans le noir complet, ce qui ne met pas à l'aise ;

- le recours à un bouton-poussoir à proximité, pour avoir le sentiment qu'on peut appeler quelqu'un au besoin ;

- et des campagnes de sensibilisation sur le contrôle social et sur le devoir d'assistance à toute personne en difficulté, que ce soit dans l'espace public ou dans les transports en commun.

- *L'incident est clos.*

1313 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRANCIS DAGRIN**

1313 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1313 **betreffende de problemen met het hittegolfplan bij de MIVB.**

1315 **De heer Francis Dagrin (PTB) (in het Frans).**- *Mijn vraag dateert al van voor de zomer. Sindsdien hebben we al een paar hittegolven gehad. Hopelijk kunnen we iets leren voor de zomer van 2024.*

In juni al was Brussel in de greep van een hittegolf. MIVB-chauffeurs zaten toen zonder zelfs maar een flesje water achter het stuur van hun bus, tram of metro. Als dan ook nog de airconditioning uitvalt, dreigt dehydratie, waardoor de chauffeur minder alert wordt en stuurfouten begint te maken. Ook de veiligheid van de reizigers staat dus op het spel.

Het is van wezenlijk belang dat de MIVB haar engagementen uit het hittegolfplan nakomt. Wat onderneemt u daarvoor? Wist u dat de maatschappij al een waarschuwing heeft gekregen van de diensten die het welzijn op het werk controleren? Zult u investeren in betere airco in de MIVB-rijtuigen?

1317 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Het klimaat is ontregeld en uw vraag blijft dus relevant.*

MIVB-medewerkers moeten in de beste omstandigheden hun job kunnen uitoefenen. De maatschappij deelt mij mee dat uw beweringen niet kloppen. De Brusselse arbeidsinspecteurs die de controle op het welzijn op het werk uitoefenden, stelden geen overtredingen vast bij het hittegolfplan van de MIVB.

QUESTION ORALE DE M. FRANCIS DAGRIN

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

concernant les dysfonctionnements du plan canicule de la STIB.

M. Francis Dagrin (PTB).- J'avais posé ma question avant les vacances d'été, suite à une première vague de chaleur. La dernière vague de chaleur datant d'il y a une ou deux semaines, je regrette que la question ne soit à l'ordre du jour qu'aujourd'hui, même si elle reste importante pour 2024.

Une première vague de chaleur étouffante s'est abattue sur Bruxelles au mois de juin dernier. Pendant ces journées caniculaires, de nombreux chauffeurs n'ont pas reçu la moindre bouteille d'eau sur le réseau de la STIB, contrairement à ce qui est prévu dans le plan canicule négocié avec les syndicats depuis plusieurs années. Exposés à des températures pareilles, les agents de conduite courent en effet un risque de déshydratation, d'autant plus que les systèmes de conditionnement d'air des véhicules dysfonctionnent souvent.

De multiples études, de même que l'Institut Vias, le confirment : une hausse de la température dans l'habitacle diminue la vigilance du conducteur et augmente son temps de réaction et le nombre d'erreurs de conduite. La déshydratation ne fait alors qu'accentuer ces risques.

Étant donné qu'il en va de la sécurité des agents de conduite et des voyageurs, qu'avez-vous déjà entrepris pour que la STIB respecte ses engagements et obligations en matière de bien-être, ainsi que les dispositions prévues dans le plan canicule ? Quelles mesures avez-vous prises pour que chaque conducteur reçoive les bouteilles d'eau nécessaires sur le réseau en cours de service ?

Saviez-vous que les services du Contrôle du bien-être au travail ont déjà donné un avertissement à la STIB en raison de manquements à ce plan canicule ?

Des investissements ont-ils déjà été budgétisés pour améliorer la fiabilité des systèmes de conditionnement d'air dans les véhicules de la STIB ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour le moment, il n'y a pas de vague de chaleur, mais la question reste à l'évidence pertinente. Le dérèglement climatique restera malheureusement un enjeu.

Les collaborateurs de la STIB doivent pouvoir travailler dans des conditions raisonnables et sérieuses.

Nous avons demandé à la STIB de nous fournir un état des lieux. Celle-ci m'informe que les affirmations qui accompagnent votre

De maatschappij neemt zelfs meer maatregelen dan andere ondernemingen.

De directie en de overlegorganen binnen de MIVB gaan na wat de maatregelen zijn en of die bij het dagelijkse beheer worden nageleefd. Binnen die organen kan dus een debat over de kwestie worden gevoerd.

¹³¹⁹ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *Er was in 2021 wel degelijk een waarschuwing van de controlediensten aan het adres van de MIVB.*

Veel aircotoestellen in de rytuigen werken niet. De airco mocht zelfs niet op volle toeren draaien tijdens een hittegolf, omdat men wilde besparen op het brandstofverbruik. Dat is toch niet correct ten aanzien van het personeel en de reizigers!

¹³²¹ *Volgens mijn informatie kregen de chauffeurs niet de beloofde flesjes water. Zoiets moet inderdaad aangekaart worden binnen de overlegorganen, maar ik wilde toch ook dat u op de hoogte was.*

¹³²¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We volgen het op.*

- Het incident is gesloten.

question sont incorrectes. L'inspection du travail de la direction générale du Contrôle du bien-être au travail de Bruxelles-Capitale n'a pas constaté de manquements dans la mise en œuvre du plan canicule de la STIB. Elle a confirmé au contraire que l'entreprise faisait le nécessaire pour soulager ses travailleurs en cas de fortes chaleurs, et ce, au-delà des mesures prises dans d'autres entreprises.

Le contrôle des mesures relève de la gestion opérationnelle et journalière de l'entreprise. L'ordonnance et les statuts de la STIB prévoient que les organes compétents pour traiter cette matière sont la direction générale et les organes de concertation de la STIB, au sein desquels un débat peut avoir lieu sur le sujet.

M. Francis Dagrín (PTB).- Les services du Contrôle du bien-être au travail ont communiqué un avertissement à la STIB en 2021. Vous dites qu'il n'y pas eu de remarque négative, mais dans ce cas, il y en a donc bien eu.

Concernant le fonctionnement du conditionnement d'air dans les véhicules, nous avons appris que beaucoup d'appareils dysfonctionnaient. Pire, nous avons appris qu'un commutateur empêchait d'utiliser le conditionnement d'air à pleine puissance durant les fortes chaleurs au simple motif que cela permettait d'économiser du carburant. Ce n'est correct ni pour le personnel ni pour les usagers.

Peut-être les services du Contrôle du bien-être au travail ont-elles confirmé que la STIB faisait ce qu'il fallait. Toutefois, selon nos informations, la distribution de bouteilles d'eau n'était pas conforme. Il y a effectivement à la STIB des comités qui, notamment via les syndicats, doivent prendre cela en main, mais il est important que vous soyez au courant de ce cas spécifique.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il y aura un suivi.

- L'incident est clos.