



**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 12 MAART 2024**

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 12 MARS 2024**

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 Intercommunale Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 6

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

betreffende de rol van het strategisch comité in het toekomstige beheerscontract van de MIVB.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 8

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

betreffende het gebruik van verkeersgegevens voor een dynamisch mobiliteitsbeheer.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 13

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

betreffende de follow-up van de resolutie waarin wordt opgeroepen tot maatregelen tegen intimidatie in het openbaar vervoer.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 18

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

betreffende het veiligheidshoofdstuk in het beheerscontract van de MIVB.

SOMMAIRE

Question orale de M. David Weytsman 6

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

concernant le rôle du comité stratégique dans le futur contrat de gestion de la STIB.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 8

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

concernant l'utilisation des données du trafic pour un pilotage dynamique de la mobilité.

Question orale de M. David Weytsman 13

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

concernant le suivi de la résolution prévoyant un cadre d'action contre le harcèlement dans les transports en commun.

Question orale de M. David Weytsman 18

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

concernant le volet lié à la sécurité dans le contrat de gestion de la STIB.

<p>Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende het gebruik van middelen uit het Europees herstelplan door Brussel Mobiliteit.</p>	<p>23</p>	<p>Question orale de Mme Ingrid Parmentier</p> <p>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,</p> <p>concernant l'utilisation des fonds du plan de relance européen par Bruxelles Mobilité.</p>	<p>23</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de evaluatie van de rijexamencentra.</p>	<p>25</p>	<p>Question orale de M. Sadik Köksal</p> <p>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,</p> <p>concernant l'évaluation des centres d'examen du permis de conduire.</p>	<p>25</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de bouwplaats Koningin-Thomas.</p>	<p>28</p>	<p>Question orale de M. Sadik Köksal</p> <p>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,</p> <p>concernant le chantier Reine-Thomas.</p>	<p>28</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de vele en langdurige werken aan de tramsporen.</p>	<p>32</p>	<p>Question orale de M. Marc Loewenstein</p> <p>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,</p> <p>concernant la longueur et la multitude des chantiers de renouvellement des voies de tram.</p>	<p>32</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de evaluatie van Good Move.</p>	<p>35</p>	<p>Question orale de M. Sadik Köksal</p> <p>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,</p> <p>concernant l'évaluation du plan Good Move.</p>	<p>35</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer David Weytsman</p>	<p>38</p>	<p>Question orale de M. David Weytsman</p>	<p>38</p>

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

betreffende de nieuwe brand in een MIVB-remise.

Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier

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

betreffende de vooruitgang bij de aanleg van voetgangersboulevards.

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 un nouvel incendie dans un dépôt de la STIB.

Question orale de Mme Ingrid Parmentier

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'état d'avancement de l'aménagement des magistrales piétonnes.

39

39

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

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

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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 rol van het strategisch comité in het toekomstige beheerscontract van de MIVB.**

concernant le rôle du comité stratégique dans le futur contrat de gestion de la STIB.

1107 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Conform het huidige beheerscontract van de MIVB is het strategisch comité belast met de planning en de coördinatie van studies, de onderhouds- en infrastructuurwerken op het net en de kostenbatenanalyses voor elk project.*

M. David Weytsman (MR).- Comme prévu dans le contrat de gestion, le comité stratégique de la STIB est chargé des fonctions de planification stratégique du réseau, à savoir la planification et la coordination des études préalables au développement, la rénovation et l'aménagement du réseau, la mise en œuvre de la méthodologie commune d'analyse coûts-bénéfices à appliquer à chaque projet de développement des transports publics, et enfin, la planification, la coordination et le suivi de la réalisation des infrastructures régionales.

Er zitten evenveel vertegenwoordigers van de MIVB als van het gewest (Brussel Mobiliteit, perspective.brussels, parking.brussels en Brussel Stedenbouw en Erfgoed) in het strategisch comité. Het zou minstens viermaal per jaar moeten vergaderen, maar dat is sinds 2019 niet meer gebeurd.

Le comité stratégique est composé paritairement de représentants de la STIB et de la Région. Celle-ci est représentée par les administrations de Bruxelles Mobilité, perspective.brussels, parking.brussels et Bruxelles Urbanisme et Patrimoine. L'organe est supposé se réunir au moins quatre fois par an. Toutefois, il ne s'est réuni que trois fois en 2019, avant le début de la législature, et ne se serait plus réuni depuis. Confirmez-vous cette information ?

Het stuurcomité lijkt sinds 2021 een deel van de taken van het strategisch comité te hebben overgenomen, waaronder de follow-up van het Avantiprogramma. We stellen u regelmatig vragen over dat onderwerp omdat de reissnelheid op het net niet verbetert. Daarnaast wordt de ontwikkeling van het net sinds 2020 bepaald door Good Move, dat zijn eigen instrumenten en stuurcomités heeft, en door het meerjareninvesteringsplan, dat om de zes maanden door het stuurcomité wordt bijgewerkt.

En revanche, c'est le comité de suivi du contrat qui aurait repris, depuis 2021, une partie des sujets habituellement traités au comité stratégique, notamment le programme d'amélioration de l'offre et le bilan annuel Avanti pour lequel nous vous posons de nombreuses questions au vu des investissements élevés et du fait que la vitesse de l'offre commerciale n'augmente pas. Pourquoi, pour commencer ?

1109 *De logge werking van het strategisch comité is te wijten aan de vele werkgroepen en het feit dat de talloze deelnemers aan de vergaderingen zich vaak moeten buigen over beslissingen die andere instanties al hebben genomen.*

Par ailleurs, d'après le rapport, le contexte dans lequel se déroulent les travaux du comité stratégique aurait changé depuis 2020, car le cadre de développement du réseau à l'horizon 2030 est dorénavant fixé dans le plan régional de mobilité Good Move, qui est doté de ses propres outils et comités de suivi, ainsi que dans le plan pluriannuel d'investissement du transport public, qui fait l'objet d'actualisations tous les six mois par le comité de suivi.

Waarom heeft het strategisch comité sinds 2019 niet meer vergaderd?

Enfin, l'organisation des réunions du comité stratégique serait « relativement lourde », avec les groupes de travail Études et Projets. Les réunions demandent en outre la présence d'une vingtaine de participants pour traiter des points souvent connus de beaucoup et portant sur des décisions déjà prises par ailleurs. Le rapport d'évaluation de conclure : « Quoi qu'il en soit, l'obligation de faire fonctionner le comité stratégique n'a pas été rencontrée par les parties ».

Volgens het evaluatieverslag van PricewaterhouseCoopers wil de MIVB het strategisch comité niet heropstarten zolang de

werking niet wordt bijgestuurd. Strookt dat standpunt met dat van uw administratie?

Brussel Mobiliteit en de MIVB zouden het strategisch comité nieuw leven in willen blazen. Kunt u daar meer over zeggen?

Hoe worden de rol en de samenstelling van het strategisch comité beschreven in het nieuwe beheerscontract van de MIVB? Hebt u iets gedaan aan de overlappings met de stuurcomités van Good Move en het meerjareninvesteringsplan?

Op welke wettelijke grond heeft het stuurcomité opdrachten van het strategisch comité overgenomen, meer bepaald met betrekking tot het Avantiprogramma? Hoeveel vergaderingen werden daar al aan gewijd?

Madame la Ministre, à la lumière de cette conclusion et de l'adoption récente du nouveau contrat de gestion, j'ai quelques questions.

Malgré une certaine lourdeur, comment expliquez-vous que ce comité important, prévu dans le contrat de gestion, ne se soit plus réuni depuis le début de la législature, et ce malgré l'obligation énoncée ?

Selon le rapport d'évaluation rédigé par PricewaterhouseCoopers, la STIB serait réticente à reprendre les réunions du comité stratégique tant que la formule, l'objectif et le public à y associer n'auront pas été repensés. Qu'envisage la STIB, d'une part, et votre administration, d'autre part ?

Entre-temps, Bruxelles Mobilité et la STIB ont réfléchi à la manière de relancer le comité stratégique, mais - sauf erreur de ma part - sans résultat à ce jour. Pourquoi ? Quel était le contenu de leur réflexion ?

Que prévoit le nouveau contrat de gestion quant au fonctionnement, à la composition et aux attributions de ce comité stratégique, et surtout au sujet du suivi des dossiers ?

Qu'avez-vous mis en place, au niveau du comité de suivi de Good Move et du plan pluriannuel d'investissement, pour éviter de nouveaux chevauchements avec le comité stratégique ?

Sur quelle base réglementaire le comité de suivi a-t-il repris des compétences du comité stratégique, notamment la gestion du programme d'amélioration de l'offre Avanti ? Combien de réunions ont-elles été organisées à ce sujet et quels en sont les résultats ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le 19 décembre 2023, lors de la présentation dans cette commission de son rapport d'évaluation, PricewaterhouseCoopers (PwC) a abordé le sujet du comité stratégique prévu par le contrat de service public 2019-2023 liant la Région et la STIB. Selon PwC, il s'agit d'une organisation relativement lourde, puisque les réunions du comité, avec ses différents acteurs et groupes de travail, mobilisent plus d'une vingtaine de participants autour de points d'information déjà connus, pour la plupart, ou redondants. D'autre part, il existe en parallèle d'autres lieux de concertation où sont prises des décisions stratégiques.

Dans ce contexte, en attendant le nouveau contrat de gestion, le comité de suivi - qui réunit Bruxelles Mobilité, mon cabinet et la STIB - a dans les faits repris une partie des attributions du comité stratégique. Chaque année, une réunion spécifique a été dédiée au plan d'amélioration de l'offre et à Avanti. Ces missions ont été menées à bien. L'alignement prévu dans le contrat de service public a donc eu lieu, mais tout simplement dans un autre comité.

Sur la base de ces constats ainsi que de l'évaluation de PwC, le gouvernement a décidé, dans le nouveau contrat de service public 2024-2028, de réduire le nombre d'acteurs présents dans le comité stratégique, tout en conservant la possibilité d'y

¹¹¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op 19 december presenteerde PricewaterhouseCoopers (PwC) in deze commissie zijn evaluatierapport en besprak daarbij de werking van het strategisch comité. Daarbij werd gewezen op de logge werking van dat comité als gevolg van de vele partners en werkgroepen, en van de overlappings met andere overlegorganen die strategische beslissingen nemen.*

In afwachting van het nieuwe beheerscontract van de MIVB heeft het stuurcomité, dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, mijn kabinet en de MIVB, enkele opdrachten van het strategisch comité overgenomen, waaronder de follow-up van het Avantiprogramma.

Vervolgens heeft de regering in het beheerscontract van 2024-2028 bepaald dat het strategisch comité enkel wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, mijn kabinet en de MIVB. Het orgaan werd omgedoopt tot 'strategisch overlegcomité'.

¹¹¹³ *Daardoor is er een duidelijke taakverdeling: het stuurcomité gaat na of het beheerscontract wordt nageleefd, het comité voor de controle van het meerjareninvesteringsplan houdt zich enkel met dat plan bezig en het strategisch overlegcomité is onder meer verantwoordelijk voor de planning met betrekking tot studies over het netwerk en infrastructuurwerken, voor de plannen ter ontwikkeling van het aanbod van openbaar vervoer en voor investeringen, en ook voor Avanti.*

We kunnen het nieuwe beheerscontract in de commissie voorstellen, mocht dat nog niet gebeurd zijn.

¹¹¹⁵ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Daar hebben we inderdaad om gevraagd.*

Ik vraag niet om nog meer comités op te richten, maar om erop toe te zien dat de afspraken nageleefd worden. Laten we het vorige beheerscontract samen evalueren. Het strategisch comité is in elk geval een erg belangrijke instantie.

- Het incident is gesloten.

(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

¹¹¹⁹ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

¹¹¹⁹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹¹¹⁹ **betreffende het gebruik van verkeersgegevens voor een dynamisch mobiliteitsbeheer.**

inviter l'une ou l'autre administration ou organisation. Le comité stratégique, renommé comité de concertation stratégique, est désormais composé de représentants de Bruxelles Mobilité, de mon cabinet et de la STIB.

Une telle configuration permettra de prendre des décisions concrètes. Les attributions entre les différents comités sont désormais clairement définies : le comité de suivi s'assure du suivi des engagements du contrat, le comité de surveillance du plan pluriannuel d'investissement se charge de ce seul plan, et le comité de concertation stratégique a pour mission de traiter tous les enjeux stratégiques, dont les suivants :

- la planification et la coordination des études structurantes préalables au développement, à la rénovation et à l'aménagement du réseau ;

- la planification, la coordination et le suivi de la réalisation des infrastructures régionales significatives de transports publics ;

- différents programmes d'amélioration et de modifications substantielles de l'offre et des investissements importants ;

- ou encore Avanti.

J'ignore si le contrat de gestion a déjà été présenté à cette commission, mais à défaut, cela reste possible.

M. David Weytsman (MR).- Cela a effectivement été demandé, car nous n'avons reçu que l'évaluation du précédent contrat de gestion.

Je ne demande pas de dédoubler les outils ni de créer des organes ou des comités, mais le suivi et l'évaluation sont particulièrement intéressants, pour les pouvoirs publics en général comme pour la STIB. L'idée est surtout de respecter les engagements pris. Cela n'a pas été fait pour l'ancien contrat de gestion, mais je souhaiterais que nous veillions à évaluer ensemble et à réaliser le suivi du contrat de gestion actuel. Cette commission ou ce comité - quels que soient son nom et sa composition - est donc un outil particulièrement important.

- L'incident est clos.

(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant l'utilisation des données du trafic pour un pilotage dynamique de la mobilité.

¹¹²¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het fileprobleem blijft maar toenemen, ook al bezitten steeds minder Brusselaars een wagen. Volgens de recente rangschikking van TomTom staat het centrum van Brussel op de vijfde plaats in de Europese rangschikking en op de tiende wereldwijd.*

Het is goed dat het gewestelijk beleid getoetst wordt aan de objectieve gegevens van privépartners. Die gegevens kunnen gebruikt worden om het verkeer vlot te trekken. Brussel Mobiliteit gebruikt big data van GPS-operatoren, van de kilometerheffing voor vrachtwagens, van Vianova, van deelmobiliteitoperatoren en zo meer.

Werden die big data in 2022 en 2023 aangewend voor het dynamisch verkeersmanagement? Hoe komt het dat het fileprobleem blijft groeien?

Hoeveel bedroeg in 2022 en 2023 het budget voor de gegevens uit tellingen, voertuigvolgsystemen en mobiele telefonie en voor de werking van het bigdataplatform?

¹¹²³ *Brussel Mobiliteit heeft in samenwerking met het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest binnen het bigdataplatform een mobiliteitsplatform opgericht. Waarvoor werd dat platform gebruikt?*

Daarnaast zou Brussel Mobiliteit overleggen met safe.brussels om in real time gegevens te kunnen ontvangen uit de automatische nummerplatherkenning (automatic number plate recognition, ANPR). Die zouden ingezet worden voor een dynamisch verkeersmanagement en om de gebruikers in real time in te lichten over de verkeerssituatie. Zijn de gegevens van de ANPR-camera's voor die doelen ingezet?

In het begin van de zittingsperiode kondigde Brussel Mobiliteit een interface aan om het gebruik van de gegevens door derden en de toevoeging van gegevens uit andere informaticasystemen mogelijk te maken. Bij gebrek aan middelen en politieke wil is

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Une fois de plus, notre Région se classe comme l’une des championnes mondiales des embouteillages. Même si les Bruxellois possèdent proportionnellement de moins en moins de voitures, les embouteillages augmentent. Selon le dernier classement TomTom, Bruxelles finit cinquième centre-ville le plus embouteillé d’Europe et dixième au niveau mondial. En élargissant à l’échelle de la métropole, Bruxelles serait même onzième au niveau mondial : un bien triste palmarès !

Ces données illustrent à la fois l’importance d’évaluer notre politique de mobilité au moyen de données objectives, remises par ou très souvent achetées à des acteurs privés. Les données nous permettent d’affiner notre compréhension des phénomènes de mobilité. Mieux les utiliser permet un véritable pilotage dynamique, au service de la fluidité et de la sécurité.

Bruxelles Mobilité utilise actuellement plusieurs types de mégadonnées : les données de véhicule traceur issues des opérateurs GPS, les données camions provenant de la taxe kilométrique, les données téléphoniques anonymisées, les données de comptage, la cartographie mobile à travers Vianova, la collaboration avec les opérateurs de mobilité partagée ou encore le projet Bike Data.

Pour chacun des types de données évoqués, pouvez-vous préciser l’utilisation qui en a été faite en 2022 et 2023, notamment en vue d’un pilotage dynamique de la circulation ?

Comment expliquez-vous que les embouteillages continuent d’augmenter depuis le début de la législature ?

Le budget alloué en 2021 s’élevait à 136.000 euros pour les comptages, 36.000 euros pour les données de véhicule traceur et 191.000 euros pour les données de téléphonie mobile. Pouvez-vous me communiquer les chiffres pour 2022 et 2023, en y ajoutant le coût annuel de fonctionnement et d’entretien de la plateforme de mégadonnées ?

Bruxelles Mobilité collaborait avec le Centre d’informatique pour la Région bruxelloise (désormais Paradigm) à la construction d’une plateforme dédiée à la mobilité au sein de la plateforme de mégadonnées. L’intégration de plusieurs types de données était en cours : données de Viapass, comptages permanents et données d’opérateurs de micromobilité. Cette intégration est-elle achevée et à quoi a servi cette plateforme depuis sa création ?

Bruxelles Mobilité devait se concerter avec safe.brussels pour recevoir en temps réel les données du système de reconnaissance automatique des plaques d’immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR). Ces données devaient être disponibles uniquement sur la plateforme vidéo régionale. L’objectif était de collecter les données sur les temps de trajet afin d’opérer une gestion dynamique du trafic et informer les usagers des conditions de circulation. Est-ce enfin le cas ? Comment, où et

die interface er niet gekomen, en dat terwijl de coördinatie van de bouwplaatsen een probleempunt blijft.

Inzake fietsbeleid vraag ik me af of er is nagegaan of er op sommige plaatsen, zoals de Émile De Motlaan, geen overbodige fietspaden zijn. Door die te schrappen, zou het aanbod verder kunnen worden verbeterd.

¹¹²⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Aangezien de telefoongegevens waarover Brussel Mobiliteit beschikt, geen realtimegegevens zijn, kunnen ze niet gebruikt worden voor dynamisch verkeersbeheer.*

Die gegevens maken het wel mogelijk om de evolutie van de mobiliteitsstromen op macroscopische schaal te bestuderen, vooral wat het woon-werkverkeer betreft. Ze vormen een aanvulling op de gegevens die afkomstig zijn van andere bronnen. Binnenkort zal die informatie beschikbaar zijn op de website van het Observatorium Good Move.

De rangschikking van TomTom waarnaar u verwijst, heeft betrekking op de tijd die nodig is om een traject van 10 km af te leggen. Het zegt dus niets over de algemene filedruk, wel iets over gemiddelde snelheid.

TomTom heeft ook de algemene filedruk berekend en in die rangschikking staat Brussel op de 73e plaats wereldwijd en op de 39e plaats in Europa.

¹¹²⁷ *In de periode 2021-2023 bedroegen de uitgaven voor de mobiele telefoongegevens iets minder dan 200.000 euro. Voor de gegevens van voertuigvolgsystemen werd er ongeveer 137.000 euro besteed in 2022 en 103.000 euro in 2023. De kosten voor*

quand les données des caméras ANPR ont-elles été utilisées à cette fin par Bruxelles Mobilité ?

Bruxelles Mobilité avait repris dans sa feuille de route, au début de la législature, la mise en œuvre d'une interface « web in - web out » qui devait permettre, d'une part, l'exploitation des données par des tiers et, d'autre part, l'injection de données externes traitées par d'autres systèmes informatiques. Bien que les prescriptions techniques aient été rédigées, les développements n'ont pas pu être réalisés, faute de budget et de priorisation politique. Comment expliquez-vous cette situation alors que l'absence de coordination des chantiers continue de paralyser la ville ?

En matière de politique cycliste, un suivi de fréquentation des pistes a-t-il été réalisé, afin de répertorier les doublons éventuels ? Je songe, par exemple, aux trois pistes cyclables de front sur l'avenue Émile De Mot, au bout de l'avenue Louise. Un suivi permettrait d'optimiser les pistes cyclables. Comment avez-vous utilisé ces données pour l'implantation des zones de dépôt et l'amélioration de l'offre ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce projet est important pour Bruxelles Mobilité. Les données téléphoniques que Bruxelles Mobilité acquiert ne permettent pas le pilotage dynamique de la circulation. Ces données sont dans un premier temps filtrées et traitées par un prestataire extérieur qui fournit ensuite à Bruxelles Mobilité des données spatiotemporelles agrégées. Il ne s'agit donc pas de données obtenues en temps réel ou dans un délai suffisamment court pour répondre à cette ambition de pilotage dynamique.

En revanche, ces données nous permettent d'étudier l'évolution des flux de mobilité à une échelle macroscopique, et particulièrement les navettes, étant donné que les déplacements longue distance sont plus facilement détectés, ainsi que la longueur des déplacements, leur répartition horaire, etc. Ce dispositif vise à compléter le suivi de la mobilité macroscopique alimenté par les enquêtes sur les déplacements et d'autres sources de données collectées par ailleurs. Ces informations seront, sous peu, disponibles sur le site de l'Observatoire Good Move.

Concernant l'évolution des embouteillages, je tiens à préciser que l'indice TomTom établit le classement sur la base du temps mis pour parcourir 10 km. Ce n'est donc pas un indice de congestion, mais de vitesse moyenne sur 24 heures, ce qui se traduit par une vitesse moyenne relativement basse. Selon le niveau de gestion calculé par TomTom, Bruxelles se classe à la 73e place mondiale et à la 39e place en Europe. Le pourcentage de congestion de 37 % implique qu'un trajet moyen de 10 minutes réalisé en condition de free-flow - pendant la nuit - prendrait 13,7 minutes pendant les heures de pointe. Cet indicateur est déjà plus adapté.

Concernant le budget, un peu moins de 200.000 euros ont été dépensés pour les données de téléphonie mobile en 2021, 2022 et 2023. Ce montant a été engagé budgétairement en 2021, et aucun nouvel engagement n'a été nécessaire en 2022 ou 2023.

de tellingen werden pas in 2023 geboekt ten belope van bijna 53.000 euro. De kosten voor de werking en het onderhoud van het platform bedroegen ongeveer 27.000 euro in 2022 tegenover zo'n 40.000 euro in 2023.

Dankzij de Europese middelen uit de Recovery and Resilience Facility konden er meer praktijkvoorbeelden worden opgenomen in het bigdataplatform.

Het platform biedt onder meer diensten aan die gericht zijn op het delen en hergebruiken van gegevens. Het bundelen van de gewestelijke gegevens levert schaalvoordelen op en zorgt voor een kwaliteitsvol instrument. Er worden verschillende types gegevens in opgenomen, waaronder gegevens die afkomstig zijn van Viapass, Villo, de automatische nummerplatherkenning en de laadpalen.

Wat de Vianovagegevens betreft, is bij een eerste vergelijking gebleken dat de operatoren hun gegevens niet op dezelfde manier delen of filteren. Daarom zal het herziene besluit betreffende micromobiliteit en fietsdelen een nieuwe bepaling bevatten waarbij een format wordt opgelegd.

¹¹²⁹ *Voorts hebben we vastgesteld dat deellovertuigen steeds vaker in de buurt van dropzones worden geparkeerd.*

Dankzij de Vianovagegevens hebben we een instrument kunnen uitwerken waarin de maandelijkse ontwikkeling van de micromobiliteit kan worden gevolgd op de website van het Observatorium Good Move.

Er wordt alleen samengewerkt met operatoren die hun gegevens in het gevraagde format kunnen delen. Daardoor komt er tijd vrij om de analyses van de evolutie te verfijnen.

¹¹³¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Dynamisch verkeersbeheer is een van de ambities van Good*

Pour les données de véhicule traceur, environ 137.000 euros ont été dépensés en 2022 et 103.000 euros en 2023. Pour les comptages, des frais n'ont été comptabilisés qu'en 2023, pour un montant total de près de 53.000 euros. Le coût annuel de fonctionnement et d'entretien de la plateforme de mégadonnées s'élevait à quelque 27.000 euros en 2022 et environ 40.000 euros en 2023.

Grâce au budget reçu à travers le programme européen facilité pour la reprise et la résilience, plusieurs cas d'utilisation ont vu le jour sur la plateforme de mégadonnées. La plateforme bruxelloise de données permet l'ingestion de différentes sources de données, garantit leur mise en œuvre ainsi que la connexion avec d'autres données afin d'enrichir les analyses. Les tableaux peuvent être connectés à des outils de visualisation tels que Power BI pour la création de tableaux de bord.

La plateforme bruxelloise de données offre notamment des services visant le partage administratif et la réutilisation de données. Sa mutualisation avec les entités régionales permet des économies d'échelle et donne l'accès à un outil de qualité tout en maîtrisant les coûts. Plusieurs types de données ont effectivement été intégrés ou sont en cours d'intégration, comme celles de Viapass, de Villo, du système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation et des bornes de recharge.

Concernant les données de Vianova, un premier cas d'utilisation comparant les données brutes entre opérateurs a montré que ceux-ci partageaient leurs données dans des formats différents ou filtraient leurs données différemment avant le partage vers Vianova. L'utilisation des données a ainsi donné lieu à l'insertion d'une nouvelle clause dans la révision de l'arrêté « Micromobilité et cyclopartage », imposant un format standard obligatoire à adopter par les opérateurs de micromobilité à partir de la publication de l'arrêté.

Deuxièmement, après l'installation des premières zones de dépôt, nous avons pu montrer une amélioration du stationnement des véhicules partagés au moyen d'un tableau de bord. En effet, alors qu'il se faisait de façon éparpillée dans les communes, il se concentre à présent de plus en plus autour des zones de dépôt.

Troisièmement, les données de Vianova nous ont permis de créer un tableau de bord sur l'évolution mensuelle de la micromobilité sur le territoire. Celui-ci est disponible sur le site de l'Observatoire Good Move.

Cette collaboration sera aussi riche avec moins d'opérateurs, car seuls ont été sélectionnés ceux qui peuvent se conformer au format de données demandé. Le travail pour aligner les différentes sources sera réduit, et ce temps pourra être réalloué, d'une part, à la construction d'un tableau de suivi des indicateurs réglementaires et, d'autre part, à des analyses d'évolution plus fines.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La gestion dynamique de la circulation est, en effet, l'une des ambitions du plan Good

Move en hier en daar waren er lichte verbeteringen tijdens deze regeerperiode. De verwachte boost is evenwel uitgebleven, want dat was geen prioriteit.

De stad Gent staat op dat vlak veel verder. Die maakt gebruik van TMaaS (traffic management as a service). Daarbij worden alle beschikbare mobiliteitsgegevens aangepast aan de situatie van de gebruikers. Moet het Brussels Gewest dat voorbeeld niet volgen?

Move. Un frémissement positif a certes été observé au cours de cette législature - comme l'affichage des temps de parcours dans certains tunnels bruxellois -, mais le coup de boost attendu par les Bruxellois ne s'est pas produit, car vous n'en avez pas fait une priorité.

Récemment, j'ai pris connaissance d'un article citant une initiative de la ville de Gand, à savoir la gestion du trafic tout-en-un (Traffic Management as a Service, TMaaS), qui s'appuie sur un partenariat élargi entre la ville de Gand, les universités de Gand et de Louvain, Barco, les fournisseurs de services de mobilité Be-Mobile et TomTom, des développeurs de logiciels, etc. Le suivi du trafic, qui en constitue l'activité principale, repose sur un réseau de feux de signalisation et de panneaux d'information dynamiques signalant les travaux, événements et interventions en temps réel.

Le TMaaS semble adapter toutes les données disponibles sur la mobilité à la situation des utilisateurs. Je me demande donc si, dans le cadre du projet bruxellois de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS), il ne serait pas intéressant de s'inspirer du modèle gantois. Ce modèle de gestion de la mobilité va en effet au-delà de ce que propose la simple application MaaS, et permettrait de centraliser toutes les données de mobilité au service des Bruxellois, qui pourraient ainsi enfin bénéficier d'un service proposant des parcours alternatifs et des informations en temps réel leur permettant de prendre d'autres dispositions.

Si nous n'étions pas en fin de législature, je vous proposerais de faire une visite à Gand pour aller voir ce que la ville a mis en place.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous rassure, il ne faudra pas attendre la prochaine législature. Mon cabinet est en contact avec le cabinet de la Mobilité de la ville de Gand et Bruxelles Mobilité. La mise en œuvre des quartiers apaisés s'inspire du plan de circulation gantois. Il en va de même au niveau technique avec les caméras ANPR. Les échanges ont été nombreux pour tirer des enseignements de l'expérience gantoise et nous essayons de les mettre en pratique.

Par ailleurs, des évolutions sont en cours au sein de Bruxelles Mobilité pour traiter de plus en plus de données. Nous avons, d'une part, des données en temps réel et, d'autre part, des données de macroanalyse. Elles sont utilisées autant que possible pour adapter les feux qui sont reliés à la même centrale. C'est un aspect crucial pour réagir en cas de difficulté.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous voulons des applications pratiques, l'objectif étant la fin des embouteillages. Il faut une mise en œuvre dynamique chaque fois qu'il y a un événement, un chantier, un rétrécissement de voirie, une fermeture d'accès dans un quartier ou encore un grand axe entravé. Il faut donner la priorité à cette politique.

- L'incident est clos.

¹¹³³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Mijn kabinet en Brussel Mobiliteit staan in contact met het kabinet van de schepen van Mobiliteit van de stad Gent. De invoering van de verkeersluwe mazen bijvoorbeeld is geïnspireerd op het Gentse circulatieplan.*

Bij Brussel Mobiliteit zijn er ontwikkelingen aan de gang om steeds meer gegevens te verwerken. Die worden zo veel mogelijk gebruikt voor de aanpassing van de verkeerslichten.

¹¹³³ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Er moet prioritair werk gemaakt worden van praktische toepassingen die een einde maken aan de files, ook in geval van evenementen, werken enzovoort.*

- Het incident is gesloten.

1139 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1139 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1139 **betreffende de follow-up van de resolutie waarin wordt opgeroepen tot maatregelen tegen intimidatie in het openbaar vervoer.**

1141 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Ik maak me grote zorgen over de veiligheid in het openbaar vervoer.*

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

Veel passagiers, en niet alleen vrouwen, durven tot hun grote spijt het openbaar vervoer niet meer te nemen, omdat ze zich er niet veilig voelen. Het probleem stelt zich vooral laat op de avond en 's morgens vroeg. Op die uren zijn er al enkele maanden geen veiligheidsagenten meer aanwezig in de stations. U hebt zich ertoe verbonden die beslissing ongedaan te maken.

Een resolutie dienaangaande van collega Plovie en mezelf werd in april 2019 unaniem goedgekeurd en integraal in het regeerakkoord opgenomen. Op enkele weken van het einde van de regeerperiode is het tijd voor een evaluatie.

1145 *De resolutie stuurt aan op de objectivering van de toename van het aantal gevallen van seksuele intimidatie in het openbaar vervoer. Hoe denkt u dat te doen?*

Voorts werd gevraagd om veroordeelde veelplegers tijdelijk de toegang tot het MIVB-net te ontfangen. Over hoeveel personen gaat het en hoe zal dit deel van de resolutie toegepast worden?

Er waren nog een reeks eisen, waaronder meer informatiecampagnes, opleidingen voor alle geïnteresseerden, meer vrouwelijk personeel, een betere samenwerking tussen veiligheidsdiensten, organisaties en de MIVB, onderzoeken of

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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 suivi de la résolution prévoyant un cadre d'action contre le harcèlement dans les transports en commun.

M. David Weytsman (MR).- Je m'inquiète plus que jamais de la sécurité sur notre réseau de transports en commun. Nous avons d'ailleurs eu l'occasion d'en discuter longuement lors de la dernière réunion de cette commission.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Nombre de femmes - mais pas uniquement - expliquent avec beaucoup de regrets ne plus oser emprunter les transports en commun, particulièrement en soirée, parce qu'elles n'y sont pas ou ne s'y sentent pas en sécurité, voire y sont importunées. Cela a fait l'objet de nombreux débats et résolutions.

La situation est particulièrement préoccupante tard le soir et tôt le matin. Nous avons, à plusieurs reprises, rencontré un groupe de mamans travaillant tôt le matin, vers 5h30 ou 6h, qui étaient confrontées à une insécurité grandissante dans les stations de métro. Depuis quelques mois, à ces heures, on ne trouve plus d'agents de sécurité dans les stations.

Vous vous êtes engagée à faire de ce sujet une priorité et à remobiliser, notamment en soirée et la nuit, une partie des agents de sécurité retirés de ce terrain, ce qui avait abouti à de tristes spectacles dans les stations à l'ouverture des volets.

Une résolution à ce sujet, due à Magali Plovie et moi-même, votée à l'unanimité en avril 2019, a été intégrée intégralement dans l'accord de majorité. J'ai, à plusieurs reprises, essayé d'en faire avec vous le suivi ou l'évaluation. À quelques semaines de la fin de la législature, ce moment est arrivé.

La résolution nous invite à objectiver, ensemble, l'ampleur de l'augmentation du harcèlement sexiste dans les transports en commun. Ce harcèlement et ces problèmes de sécurité figurent également dans le nouveau baromètre de la sécurité. Quels outils avez-vous pu développer pour prendre enfin la mesure de ce phénomène croissant ?

La résolution demandait ensuite d'instaurer une politique d'exclusion temporaire des multirécidivistes condamnés pour harcèlement sur le réseau de la STIB. Elle l'indique d'ailleurs expressément : des hommes passent leur temps à harceler, n'ayant manifestement pas compris que ce comportement était non seulement interdit, mais en outre lourdement condamné. J'estime que la STIB se doit de protéger ses stations. Combien de

haltes op verzoek haalbaar zijn en de haltes aanpassen met deze prioriteiten. Hoe bent u daarop ingegaan?

personnes ont-elles été expulsées et quelles mesures avez-vous déjà prises pour appliquer cette partie de la résolution ?

Par ailleurs, une liste de demandes a été formulée :

- accentuer les campagnes, notamment d'information sur le fait que ces comportements tombent sous le coup de la loi et sont lourdement sanctionnés ;

- organiser des formations ouvertes à tout le monde : personnel, clients de la STIB, témoins de harcèlement sexiste, etc. ;

- la féminisation du personnel, grand débat que la présidente s'est efforcée d'ouvrir à plusieurs reprises ;

- la nécessité de renforcer les liens entre les services de sécurité, les associations de terrain et la STIB dans le cadre du harcèlement sexiste ;

- l'obligation d'étudier l'instauration de l'arrêt à la demande, ce que mes collègues socialistes avaient réclamé dans leur contribution à la résolution précédente ;

- examiner les aménagements à la lumière de ces priorités, pour intégrer enfin l'ensemble de celles-ci dans le contrat de gestion à l'examen aujourd'hui.

Pouvez-vous nous présenter un bilan de votre action sur chacun de ces points, au cours de cette législature ?

Comment avez-vous travaillé pour permettre à l'avenir l'utilisation proactive des caméras pour identifier les comportements suspects et agir en amont du dépôt de plainte ?

Avez-vous décidé d'installer, à l'image de ce qui se fait depuis 2015 à la sous-direction de la police régionale des transports en Île-de-France, une brigade d'intervention rapide d'enquêteurs spécialisés dans la lutte contre le harcèlement et les agressions sexuelles ? Si non, pourquoi ?

Qu'avez-vous mis en place afin d'établir un protocole pour les chauffeurs de bus en cas de flagrant délit de harcèlement ?

Avez-vous étudié la possibilité, en accord avec le parquet et sur la base de critères très stricts, de tester des opérations telles que celles réalisées à Liège, avec l'aide d'une policière habillée en civil et fréquentant le réseau à la recherche de comportements déplacés ? Si non, pourquoi ?

¹¹⁴⁷ *Wat hebt u gedaan om het proactieve gebruik van camera's mogelijk te maken?*

Hebt u beslist om een snelle-interventie-eenheid op te richten met politiemensen gespecialiseerd in de strijd tegen seksuele intimidatie en agressie?

Wat hebt u gedaan om een protocol voor buschauffeurs tot stand te brengen?

Hebt u de mogelijkheid onderzocht om politieagentes in burger misplaatst gedrag te laten opsporen?

¹¹⁴⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Vrouwen zijn de grootste gebruikers van het openbaar vervoer, maar door het onveiligheidsgevoel vermijden ze het soms. Daarom is het een van mijn beleidsprioriteiten om het MIVB-net en bij uitbreiding de openbare ruimte aangenaam te maken voor iedereen en meer bepaald voor vrouwen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Face aux agressions physiques et verbales, aux menaces et intimidations, les femmes et les hommes peuvent se sentir en insécurité dans l'espace public et donc dans les transports en commun. Les études démontrent que le sentiment d'insécurité contraint les déplacements des femmes davantage que ceux des hommes.

Momenteel is de toestand in een aantal metrostations niet goed. De ordediensten hebben vollediger cijfers over seksuele intimidatie dan de MIVB. Dat neemt niet weg dat de MIVB de evolutie van de toestand kan volgen aan de hand van de interventierapporten van haar eigen veiligheidsagenten, klachten van reizigers, de jaarlijkse tevredenheidsbarometer en de veiligheidsbarometer.

Drie procent van de respondenten is de voorbije drie maanden het slachtoffer geweest van bedreiging, belediging of verbale intimidatie van seksistische of seksuele aard.

Les femmes sont les plus grandes utilisatrices des transports en commun et pourtant, elles les évitent parfois, principalement le soir et la nuit. Parmi les obstacles identifiés, le sentiment de sécurité détermine dans une large mesure le fait que les femmes utilisent ou non les transports en commun. Un accès sûr et agréable aux transports publics est à 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 pour tous, et particulièrement pour les femmes, est l'une de mes priorités politiques.

Actuellement, la situation dans certaines stations de métro n'est pas bonne. Les forces de l'ordre disposent de chiffres plus exhaustifs que ceux de la STIB concernant les phénomènes de harcèlement et des plaintes déposées pour ces faits. Néanmoins, pour suivre l'évolution de la problématique de la sécurité et du sentiment de sécurité, la STIB dispose de différents outils qui lui sont propres :

- les rapports d'intervention de ses agents de sécurité sur le réseau ;

- les plaintes des voyageurs au service clientèle ;

- le baromètre de satisfaction annuel, qui mesure, entre autres critères, le sentiment de sécurité dans les différents modes de transport - tram, bus, métro - ainsi qu'aux arrêts, en fonction des différents moments de la journée et de la semaine ;

- le moniteur de sécurité de la STIB, qui sonde notamment la crainte d'être victime de faits de harcèlement, mais également les expériences des voyageurs en matière de harcèlement. Les voyageurs sondés sont interrogés sur les expériences éventuellement problématiques qu'ils auraient vécues sur le réseau les trois derniers mois.

En ce qui concerne les faits de harcèlement en particulier, 3 % des répondants au moniteur indiquent avoir été victimes de menaces, insultes ou faits de harcèlement verbal à caractère sexiste ou sexuel lors des trois derniers mois.

Les victimes d'agressions physiques à caractère sexuel représentent 1 % des répondants. Ces chiffres sont problématiques, j'en suis parfaitement consciente. C'est pourquoi nous travaillons main dans la main avec la STIB et la police pour améliorer la situation.

La STIB encourage toute personne victime de harcèlement ou de faits de violence à le signaler soit auprès de son personnel, soit auprès de la police, soit les deux. Nous savons malheureusement à quel point il peut être difficile pour les victimes de rapporter ce type de faits et de porter plainte. Le taux de sous-déclarations est très élevé.

La mise en œuvre de la résolution qui demande d'instaurer une politique d'exclusion temporaire des récidivistes condamnés pour du harcèlement sur le réseau de la STIB ne relève ni de ma compétence ni de celle de la STIB. Le contrôle

¹¹⁵¹ *Een procent van de respondenten verklaart het slachtoffer van fysieke of seksuele agressie te zijn. Dat zijn problematische cijfers en daarom werk ik samen met de MIVB om de toestand te verbeteren.*

De MIVB moedigt iedereen die het slachtoffer is van intimidatie of geweld aan om melding te maken bij het personeel en/of de politie. Helaas weten we hoe moeilijk dat ligt. Er is dan ook sprake van sterke onderrapportering.

Voor een tijdelijk verbod voor veroordeelde veelplegers zijn de politie en justitiehuisen verantwoordelijk. In 2023 heeft de MIVB bewustmakingscampagnes over seksistische intimidatie op haar net gevoerd.

In die zin brengt de MIVB de beleidsvoornemens van het Brussels Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen in de praktijk.

De opleidingscentra van de MIVB hebben specifieke modules voor medewerkers die in contact komen met reizigers. De nieuwe modules worden uitgetoetst tijdens de opleiding van nieuwe medewerkers.

Reizigers kunnen binnenkort in de verkooppunten van de MIVB een brochure krijgen. Die is ook digitaal leesbaar via QR-codes in de stations en voertuigen.

¹¹⁵³ *Bovendien komt er in november een algemene bewustmakingscampagne.*

De nauwe samenwerking met de politie draagt bij tot de veiligheid van alle passagiers, ook als het op seksuele intimidatie aankomt.

In het nieuwe beheerscontract wordt meer aandacht besteed aan de veiligheid op het MIVB-netwerk: een verhoogde aanwezigheid van vooral vrouwelijke medewerkers, de continue verbetering van technologie ter bestrijding van wangedrag, de actualisering van de risicoanalyse, het opstellen van veiligheidsstatistieken en de invoering van een externe analyse van de inclusiviteit, in samenwerking met Brussel Mobiliteit.

Die acties vormen een aanvulling op wat al aan bod kwam bij andere parlementaire vragen, onder andere in verband met Join the fam.

De MIVB heeft duizenden camera's in stations en voertuigen en deelt die beelden met de ordediensten, als ze daarnaar vragen.

De oprichting van een onderzoeksteam dat gespecialiseerd is in de strijd tegen seksuele intimidatie en praktijktesten met een politieagente in burger zijn politiebevoegdheden, al wil de MIVB daar wel haar medewerking aan verlenen.

de l'exécution des peines, notamment l'exclusion temporaire d'emprunter les transports publics, de manière générale ou sur une ligne spécifique, est du ressort de la police et des maisons de justice.

En 2023, la STIB a poursuivi ses actions de sensibilisation à la lutte contre le harcèlement sexiste sur son réseau. Cette thématique lui est chère. L'objectif est de faire des transports publics un lieu où chaque personne se sente accueillie en toute sécurité, quel que soit son genre et peu importe le lieu et l'heure.

Dans cette optique, la STIB a concrétisé les engagements du plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes. Les centres de formation de la STIB ont créé des modules de formation à l'intention des agents en contact avec les voyageurs, en partenariat avec les Centres d'entraînement aux méthodes d'éducation active. Le personnel sur le terrain est déjà formé à la procédure à appliquer en cas d'incidents impliquant des voyageurs, et une campagne de rappel est prévue en 2024. Les nouveaux modules seront testés lors de sessions d'écologie des collaborateurs fraîchement engagés à la STIB avant leur intégration dans le catalogue de formation de base de la STIB Academy.

Une brochure d'information destinée aux voyageurs sera également disponible dans les points de vente de la STIB. Elle sera accessible en version numérique avec des codes QR affichés dans les stations et les véhicules.

De plus, une nouvelle campagne de sensibilisation à destination du grand public est programmée dans le courant du mois de novembre.

La collaboration étroite avec la police contribue, par ailleurs, à assurer la sécurité de l'ensemble des voyageurs, y compris pour ce qui concerne les faits de harcèlement. Il reste toutefois beaucoup de travail.

Le nouveau contrat de service public comporte en outre de nombreux points liés à la sécurité et la sécurisation du réseau de la STIB, dont :

- l'augmentation de la présence de personnel sur le réseau, particulièrement de personnel féminin ;
- l'amélioration continue des techniques et des technologies qui permettent de lutter contre les actes malveillants mettant en péril notamment la sécurité des personnes ;
- la mise à jour régulière du processus d'analyse des risques et des points spécifiques de vulnérabilité du réseau et des infrastructures ;
- la réalisation de statistiques relatives à la sécurité des voyageurs ;
- le lancement d'une analyse externe, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, du caractère inclusif de la STIB, portant

¹¹⁵⁵ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *U verwijst tot driemaal toe naar het onveiligheidsgevoel, maar daarmee minimaliseert u de toestand. Er zijn echte problemen die zwaarder wegen dan het onveiligheidsgevoel waartoe de argumenten van links zich beperken. Volgens de statistieken waarnaar u verwijst, heeft 3% van de MIVB-reizigers de voorbije drie maanden te maken gehad met seksuele intimidatie. Stelt u zich de aantallen voor als we dat percentage over vijf jaar extrapoleren!*

Met mijn vraag wou ik achterhalen hoe u naar aanleiding van de resolutie kunt ingrijpen. Natuurlijk kunt u met uw beleid veelplegers weren. De MIVB zet zwaartrijders op een lijst en tijdens de hoorzittingen hebben we gevraagd om met veelplegers hetzelfde te doen. Waarom verwijst u dan naar de politie? U bent bevoegd en u kunt wat ondernemen. Waarom doet u dat niet?

U hebt ook mijn vraag over opleidingen voor passagiers en getuigen niet beantwoord. Cijfers over de vervrouwelijking van het personeelsbestand blijft u schuldig. Mijn vraag over de halte op verzoek is nog niet beantwoord, net zomin als het gebruik van camera's en de oprichting van een gespecialiseerd team.

De inzet van een politieagente in burger is inderdaad grotendeels een verantwoordelijkheid van politie en parket. Ik begrijp dat de MIVB dat een goed idee vindt. Ik zal daarom aan de burgemeester van de stad Brussel vragen om zo'n actie te organiseren.

notamment sur la sécurité des voyageurs sur le réseau et le personnel en contact avec les usagers.

Ces actions s'ajoutent à celles que j'ai déjà évoquées dans le cadre d'autres questions parlementaires, entre autres sur la campagne de sensibilisation Join the fam.

La STIB dispose de milliers de caméras réparties dans l'ensemble de ses stations et de ses véhicules, afin de lui permettre de réagir en cas de problème. Ces images sont également mises à la disposition des forces de l'ordre sur leur demande. La STIB reste attentive à toutes les nouvelles technologies qui pourraient l'aider à assurer encore davantage la sécurité de ses voyageurs et de son personnel.

La création d'une équipe d'enquêteurs spécialisés dans la lutte contre le harcèlement et la mise en œuvre d'opérations tests avec une policière habillée en civil ne sont pas du ressort de la STIB mais de celui de la police. La STIB serait évidemment disposée à collaborer à ce type d'actions.

M. David Weytsman (MR).- Madame la Ministre, je trouve que vos propos introductifs, dans lesquels vous mentionnez à trois reprises un « sentiment d'insécurité », minimisent quelque peu la situation réelle, alors que vous êtes ministre de la Mobilité depuis cinq ans. Ce constat est erroné, car il existe aujourd'hui des problèmes factuels qui dépassent le simple « sentiment d'insécurité » auquel l'argumentation de la gauche se cantonne. La suite de votre réponse aborde d'ailleurs une statistique grave selon laquelle 3 % des utilisateurs de la STIB auraient subi du harcèlement au cours des trois derniers mois. Imaginez les chiffres que nous obtiendrions en extrapolant ce pourcentage sur cinq ans !

Ma question visait à connaître vos possibilités d'action dans le cadre de la résolution : c'est évidemment à travers vos politiques que vous pouviez exclure les multirécidivistes. Aujourd'hui, la STIB inscrit ses mauvais payeurs sur la liste noire. Lors des auditions à ce sujet, nous avons demandé que la STIB fasse la même chose pour les multirécidivistes connus sur son réseau. Pourquoi, alors, nous renvoyer vers la police ? Ce sont vos compétences ; vous pouvez agir ! Cet aspect se retrouve d'ailleurs dans le chapitre qui ne dépend pas de la police. Dès lors, pourquoi ne pas intervenir ?

Par ailleurs, vous n'avez donné aucune réponse quant aux formations liées aux clients et aux témoins. Vous n'avez pas non plus exposé de chiffres relatifs à la féminisation du personnel, même si vous avez déjà donné des réponses à ce sujet précédemment. Sauf erreur de ma part, vous n'avez pas non plus abordé l'arrêt à la demande, ni l'utilisation des caméras en amont, ni la création d'une équipe spécialisée dans la lutte contre le harcèlement à caractère sexiste.

Par contre, je vous remercie pour votre réponse concernant une éventuelle opération impliquant, à l'instar de l'expérience liégeoise, une policière en civil, ce qui dépend effectivement en grande partie de la police et du parquet. J'entends que la STIB y

1157 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Door te zeggen dat ik me niet om de veiligheid van de reizigers bekommer, wrijft u mij bedoelingen aan die ik niet heb. Veiligheid is en blijft een belangrijke uitdaging. Daarom hebben we tijdens de begrotingsbesprekingen 5 miljoen euro vrijgemaakt, onder andere om de veiligheid op het MIVB-net te verbeteren.*

1157 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Leest u vooral uw antwoord na. In de inleiding hebt u het tot driemaal toe over het onveiligheidsgevoel, maar er is wel meer aan de hand. Zolang we het probleem niet erkennen, kunnen we er ook niets aan doen.*

Na vijf jaar hebt u nog geen derde van de resolutie gerealiseerd. U schat het probleem niet goed in, want de strijd tegen seksuele intimidatie in het openbaar vervoer komt in het nieuwe beheerscontract zelfs niet aan bod. Dat bewijst dat u er geen prioriteit van maakt. Zelfs parlementsleden van de meerderheid betreuren dat.

- Het incident is gesloten.

1163 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1163 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1163 **betreffende het veiligheidshoofdstuk in het beheerscontract van de MIVB.**

1165 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *De tevredenheidsbarometer van de MIVB toont de jongste jaren een stabiel cijfer van 7,3, maar veiligheid wordt wel genoemd als bron van bezorgdheid bij de reizigers. Overdag verhoogt het veiligheidsgevoel, maar de problemen doen zich vooral 's avonds voor. Die problemen hangen onder meer samen met de aanwezigheid van rondhangende personen, drugsmisbruik en geweldincidenten in de stations.*

In de unaniem goedgekeurde resolutie over ongewenste intimiteiten werd om meer veiligheidspersoneel in de stations gevraagd in de vroege en de late uren, maar bij het begin van de zittingsperiode hebt u net het omgekeerde gedaan.

est favorable. Je me permettrai donc d'interpeller le bourgmestre dans le cadre de ses compétences pour qu'une telle action voie le jour sur le territoire de la Ville de Bruxelles.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous me faites un procès d'intention, en affirmant que je ne me soucie pas de la sécurité des voyageurs. C'est faux. Vous me faites dire ce que je n'ai pas dit. Pour nous, la sécurité est et restera un réel enjeu. Preuve en est que, dans le cadre des derniers débats budgétaires, nous avons dégagé plus de 5 millions d'euros, notamment pour améliorer la sécurité sur les réseaux de la STIB.

M. David Weytsman (MR).- Je ne vous fais pas un procès d'intention. Je vous invite à relire votre réponse. Dans votre introduction, vous parlez à trois reprises d'un « sentiment d'insécurité ». Ce terme m'exaspère, car le problème de la violence et de l'insécurité est bien réel. Tant que nous n'en prendrons pas la mesure, nous ne passerons pas non plus à l'action.

Madame la Ministre, votre mission était de mettre en œuvre cette résolution. Or, en l'espace de cinq ans, vous n'en avez même pas réalisé un tiers. Vous n'avez pas pris la pleine mesure du problème, car la question du harcèlement sexiste dans les transports en commun ne figure même pas dans le nouveau contrat de gestion. Cela prouve bien que vous n'en avez pas fait une priorité. Même des députés de votre propre majorité l'ont déploré lors d'auditions précédentes en commission. Nous aurons l'occasion d'en débattre ce vendredi en séance plénière.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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 volet lié à la sécurité dans le contrat de gestion de la STIB.

M. David Weytsman (MR).- On convaincra les Bruxellois et leurs visiteurs de se passer de leur voiture uniquement si les transports publics offrent une solution confortable, rapide et surtout sécurisée. Si les baromètres de satisfaction affichent désormais une note de 7,3 qui semble se stabiliser, on notera tout de même que les deux derniers en date désignaient la sécurité comme un point d'attention important pour les voyageurs. Et si le baromètre 2022 montre que le sentiment de sécurité en journée augmente dans le métro, il ne dit rien des soirées, où les problèmes sont particulièrement nombreux.

Une recommandation spécifique de la résolution sur le harcèlement, votée à l'unanimité, demandait d'ailleurs de renforcer les effectifs dans les stations tôt le matin et tard le soir. Or, en début de législature, vous avez fait tout l'inverse.

¹¹⁶⁷ *Hoe is het veiligheidsgevoel 's avonds geëvolueerd voor elke vervoersmodus van de MIVB in de drie jongste tevredenheidsbarometers?*

Het pas opgerichte veiligheidsobservatorium van de MIVB moet zorgen voor een objectievere meting van de veiligheid. Hoe gebeurt dat en wat zijn de resultaten?

Waarom worden de camerabeelden in voertuigen en stations enkel achteraf bekeken en niet gebruikt om problemen meteen op te merken? Ook bieden de beschikbare telsystemen de mogelijkheid om gericht te controleren op de meest fraudegevoelige lijnen. Werkt u aan verandering op beide vlakken?

Hoe hebt u het nieuwe beheerscontract aangepast om de veiligheid te verbeteren?

¹¹⁶⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik kan onmogelijk in vijf minuten op acht vragen antwoorden, maar het is essentieel dat iedereen zich vrij in de openbare ruimte kan bewegen.*

¹¹⁶⁹ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Tot daar zijn we het eens.*

La baisse du niveau de satisfaction à l'égard du métro, notée en 2022, peut quant à elle s'expliquer en partie par la problématique des personnes en errance. Si vous avez mis en place des mesures pour y répondre, le dernier rapport de PricewaterhouseCoopers (PwC) concernant l'évaluation du contrat de gestion de la STIB 2019-2023 continue de citer la sécurité comme un point d'attention important, qu'il s'agisse des voyageurs ou du personnel. Le rapport rappelle que la STIB dispose d'un service de sécurité de 300 agents - prévention et autres compris - et de 250 agents multimodaux, mais insiste sur le fait que ces derniers, bien que chargés de la sécurité, se trouvent parfois dans des situations qui compromettent la leur. Il va même plus loin en expliquant que « l'abus de drogues et la violence occasionnelle dans les gares constituent toujours un risque pour la sécurité. Il s'agit d'un problème social croissant, avec un impact majeur sur les stations bruxelloises, qui nécessite une attention particulière. »

Comment évolue le sentiment de sécurité en soirée sur le réseau de la STIB, pour chaque mode, au sein des trois derniers baromètres de satisfaction ?

Un observatoire de la sécurité a été créé au sein de la STIB. Comment travaille-t-il pour objectiver la démarche : avec quels objectifs, quel personnel et quel type de reportage ? Pouvez-vous me détailler certains des enseignements dégagés depuis sa création ?

Selon la STIB, des systèmes de caméras supplémentaires dans les véhicules et dans les gares ont été ajoutés ces dernières années. Il me revient cependant que les images de ces caméras ne sont utilisées qu'a posteriori et ne servent pas à détecter de manière proactive et préventive des comportements suspects et délictueux. Pourquoi et comment travaillez-vous pour permettre une meilleure utilisation de ces caméras ?

Selon le rapport PwC, il serait possible, grâce au système COVO, d'effectuer un meilleur comptage des voyageurs et d'entreprendre des actions ciblées sur les lignes ayant un plus grand risque de fraude. Comment travaillez-vous à ce sujet et comment procédez-vous actuellement pour déterminer les lignes ayant le plus haut risque de fraude ?

Enfin, au vu des recommandations du rapport PwC, comment avez-vous adapté le nouveau contrat de gestion afin d'améliorer les conditions de sécurité du personnel et des voyageurs ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous allez à nouveau me reprocher de ne pas répondre à toutes vos questions, mais il m'est impossible de répondre à huit questions en cinq minutes.

La sécurité est absolument essentielle pour que tout le monde puisse se déplacer librement dans l'espace public.

M. David Weytsman (MR).- Jusque-là, nous sommes d'accord.

1169 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We doen dagelijks ons uiterste best om de veiligheidsproblemen structureel aan te pakken, maar er bestaat geen mirakeloplossing. Wat zijn uw oplossingen?*

1169 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *U kunt alvast onze resolutie uitvoeren!*

1179 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We hebben Sublink en de nieuwe mobiele hulpteams ingevoerd om een antwoord te bieden op het toenemende aantal personen die in metrostations rondhangen en er openlijk drugs gebruiken.*

Het in 2019 opgerichte, onafhankelijke veiligheidsobservatorium werkt vanuit een alomvattende visie. Het verzamelt en analyseert gegevens, verzilvert de bestaande kennis en slaat de brug naar externe partners. Het telt een manager, een analist en leden van andere diensten, en werkt samen met universiteiten. Het heeft al enkele veiligheidsanalyses gemaakt, onder meer over de aanwezigheid van rondhangende personen op het MIVB-netwerk.

De camerabeelden van stations en voertuigen worden wel degelijk in real time gebruikt door de dispatching van de MIVB om waar nodig in te grijpen.

1181 *De uitdaging situeert zich ook federaal: de spoorwegpolitie heeft een nijpend tekort aan personeel. Nu moeten ze met zo'n tweehonderd agenten alle trein- en metrostations van België bewaken.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les problèmes liés à la sécurité et au sentiment de sécurité sont de véritables enjeux. Si vous voulez que je tienne un autre discours, dites-le ! Nous faisons chaque jour tout ce qui est en notre pouvoir pour résoudre ces problèmes de manière structurelle, mais cela dépasse les compétences de la STIB et il n'y a pas de solution miracle pouvant être appliquée du jour au lendemain.

Les solutions faciles, rapides à mettre en place, ça n'existe pas ! Je vous invite à mettre les vôtres sur la table.

M. David Weytsman (MR).- Vous pouvez déjà appliquer notre résolution !

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises dans cette commission, il est important de vous rappeler le contexte qui nous a menés à mettre en œuvre le dispositif de lutte contre la toxicomanie dans le métro bruxellois, intitulé Sublink, et le nouveau plan des maraudes. On constate une augmentation très importante des personnes en errance dans les stations de métro, qui occupent les espaces et consomment ouvertement, et ce dans un contexte d'augmentation de la toxicomanie et du nombre de personnes sans logement ou solution d'accueil que l'on observe partout en Europe.

L'observatoire de la sécurité, créé en 2019, apporte une vision globale des différents enjeux de la sécurité. Il s'agit d'un organe transversal, multidisciplinaire et indépendant qui mutualise les ressources liées à l'analyse des problématiques de sécurité. L'observatoire contribue à protéger les voyageurs, le personnel de la STIB et ses installations au travers de quatre activités clés, à savoir la collecte et l'analyse de données, la capitalisation des savoirs et les liens avec des partenaires externes.

L'observatoire est composé d'un manager et d'un analyste. Il est également constitué de membres permanents appartenant à d'autres services. Le cas échéant, selon les sujets traités, des membres spécifiques peuvent aussi y être intégrés. Il travaille en collaboration avec le monde académique pour un certain nombre d'études.

L'observatoire a, par exemple, déjà réalisé un premier diagnostic de la sûreté sur la période de référence 2015-2019, une analyse de l'impact de la crise du Covid-19 et une analyse approfondie sur la présence des personnes en errance sur le réseau de la STIB.

Le réseau de la STIB compte des milliers de caméras, dans les stations et les véhicules. Les images des caméras sont utilisées en temps réel - donc pas seulement a posteriori - par le dispatching de la sécurité de la STIB pour sécuriser le parcours des voyageurs et pouvoir intervenir si nécessaire.

La police des chemins de fer fédérale dispose également de ces images et peut réaliser des balayages caméra en temps réel. Ces images peuvent ensuite servir à la police dans le cadre d'enquêtes menées par ses services. Rappelons que la police des chemins de fer manque de personnel : quelque 200 personnes doivent surveiller toutes les gares de train et de métro en Belgique. Ce

MIVB-controleurs gaan overdag van halte naar halte om fraude tegen te gaan, onder meer door dicht bij de toegangspoortjes post te vatten.

Het onderdeel veiligheid van het beheerscontract 2024-2028 is, in tegenstelling tot wat sommigen beweren, goed uitgewerkt, in samenspraak met alle betrokken partijen en met experts. Ik licht het graag op een later tijdstip volledig toe, want nu ontbreekt mij daarvoor de tijd.

Sinds 2022 bieden wij met Sublink, dankzij een samenwerking tussen politie, veiligheids- en welzijnsdiensten, een duurzame oplossing voor de aanwezigheid van daklozen in de metrostations. We trekken 5 miljoen euro extra uit voor die werking en voor de veiligheidsteams van de MIVB, waarbij we 40 voltijdsequivalenten aanwerven en de mobiele hulpteams internaliseren. Ook collegelid Maron verhoogt zijn budget voor het welzijnsaspect van de problematiek.

service doit être renforcé, c'est là un véritable enjeu au niveau fédéral.

Par ailleurs, la STIB reste attentive aux nouvelles technologies qui pourraient l'aider à mieux assurer la sécurité des voyageurs et de son personnel.

La STIB est tenue - cela fait partie de ses obligations - de contrôler ses voyageurs, mais également l'ensemble de ses arrêts. Des agents tournent sur le réseau pour effectuer des contrôles à différents endroits en cours de journée. Des patrouilleurs affectés à la sécurité des stations sont présents, près des portillons, afin d'assurer une lutte passive contre la fraude.

Le contrat de service public de la STIB 2024-2028 prévoit différentes mesures en matière de sécurité, dans ses objectifs et orientations stratégiques, qui expliquent la volonté constante d'améliorer la qualité du service. La sécurité est énoncée comme une partie intégrante de ce service, qu'il s'agisse de la sécurité de l'offre, des personnes ou des infrastructures. L'article dédié à la sécurité et à la sécurisation des infrastructures a été étoffé et travaillé de manière concertée entre les parties, avec l'appui d'experts, pour tenir compte au mieux des différents aspects de la problématique.

Comme je manque de temps, je ne pourrai pas entrer dans les détails. Je propose de présenter à votre commission le nouveau contrat de gestion qui, contrairement à ce que j'ai entendu dire, comporte plusieurs points liés à la sécurité.

Je rappelle aussi qu'en 2022, nous avons lancé le premier projet Sublink, car nous avons constaté que les services de sécurité de la STIB expulsaient des stations des personnes qui y revenaient ensuite. On était donc dans un cercle vicieux qui empêchait toute solution durable. Grâce au projet Sublink, les services de sécurité, de police et les services sociaux sont mieux intégrés et obtiennent des résultats positifs.

Nous avons prévu, dans le budget de la mobilité, 5 millions d'euros supplémentaires pour renforcer cette manière de travailler et les équipes de sécurité de la STIB, avec l'engagement de 40 équivalents temps plein, et internaliser les maraudes en lien avec le secteur social. De son côté, le membre du Collège réuni Maron a également augmenté ses budgets pour apporter des réponses structurelles sur le volet social.

Enfin, nous ne cessons de rappeler au gouvernement fédéral la nécessité de renforcer les forces de police, notamment des chemins de fer.

Mme la présidente.- Si la question orale a été déclarée recevable par le Bureau élargi, c'est qu'elle respectait le nombre réglementaire de questions. Vous avez donc, en principe, la possibilité d'y répondre. Je ne crois pas que des questions aient été ajoutées.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Non, en effet, mais en cinq minutes, je peux répondre à six questions, pas à douze ! On

¹¹⁸³ **Mevrouw de voorzitter.-** Als de mondelinge vraag ontvankelijk is, werd het toegestane aantal vragen erin niet overschreden. U kunt er dus op antwoorden.

¹¹⁸³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-** In vijf minuten tijd kan ik op zes vragen antwoorden, maar niet op

twaafl! En daarna krijg ik het verwijt dat ik niet antwoord. Het is altijd hetzelfde liedje.

1183 **Mevrouw de voorzitter.-** Volgens het reglement mogen parlementsleden tot twaalf vragen stellen en moet de regering erop antwoorden.

1187 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).-** *U ontwijkt vragen naargelang het u uitkomt. Mijn vraag luidde: 'het veiligheidshoofdstuk in het beheerscontract van de MIVB'. U zei zonet dat u geen tijd had om dat in detail toe te lichten, maar u had daarmee kunnen beginnen.*

We moeten de evaluatie van de reële onveiligheid onderscheiden van het onveiligheidsgevoel.

Ik mis in uw antwoord cijfers over de tevredenheid per vervoersmodus. Kunt u me die schriftelijk bezorgen?

Ook mis ik in het beheerscontract aandacht voor seksuele intimidatie.

1189 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-** *In de achttien seconden die me resten, kan ik alleen de algemene jaarcijfers van 2020 tot 2022 voor 's avonds weergeven.*

In het beheerscontract kunt u zelf artikel 4, artikel 18, artikelen 42 en 23, de bepalingen van artikelen 50.1 en 50.2, het hoofdstuk 'Kwaliteit, toegankelijkheid en veiligheid', hoofdstuk 6 en het hoofdstuk over onderhoud en vernieuwing lezen. Als ik daar de tijd voor krijg, ben ik bereid dat alles in detail toe te lichten.

me reproche après de ne pas répondre. C'est chaque fois la même chose !

Mme la présidente.- D'après le règlement, les députés peuvent poser jusqu'à douze questions et le gouvernement est tenu d'y répondre.

M. David Weytsman (MR).- Je ne reproche pas toujours à madame la ministre de ne pas répondre. Il lui appartient de se livrer, comme nous, à un exercice de synthèse. Elle omet, quand ça l'arrange, de répondre à certaines questions.

À la fin de votre réponse, vous me dites que vous n'avez pas eu le temps d'exposer les éléments du contrat de gestion liés à la sécurité. Cela tombe mal, car c'était précisément l'objet de ma question intitulée « le volet lié à la sécurité dans le contrat de gestion de la STIB ». Vous auriez pu commencer par là.

Je vous ai interrompue tout à l'heure pour vous dire que je partageais le constat que la sécurité est une priorité. Nous devons distinguer l'évaluation de l'ampleur de l'insécurité sur notre réseau de l'évaluation du sentiment de sécurité.

Vous m'avez donné beaucoup de chiffres, mais pas celui du taux de satisfaction par mode de transport. Pourriez-vous me transmettre votre réponse par écrit ?

J'ajoute que les problématiques de harcèlement sexiste dans les transports en commun n'apparaissaient pas dans le contrat de gestion, alors qu'elles font l'objet de notre résolution et de votre accord de majorité. Pour le reste, je reconnais évidemment que le contrat de gestion actuel comprend des articles sur la sécurité, je n'ai pas insinué le contraire.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les dix-huit secondes de temps de parole qui me restent ne me permettent pas de détailler l'ensemble du contrat de gestion ni les chiffres du sentiment de sécurité. Voici du moins les chiffres annuels finaux, en soirée :

- dans l'ensemble : 6,1 en 2020, 5,9 en 2021 et 6,1 en 2022 ;

- dans les métros : 5,8 en 2020, 5,6 en 2021 et 5,8 en 2022 ;

- dans les trams : 6,4 en 2020, 6,2 en 2021 et 6,4 en 2022 ;

- dans les bus : 6,6 en 2020, 6,3 en 2021 et 6,5 en 2022 ;

- en station : 5,6 en 2020, 5,4 en 2021 et 5,5 en 2022 ;

- aux arrêts de surface : 5,8 en 2020, 5,7 en 2021 et 5,9 en 2022.

Dans le contrat de gestion, je vous invite à lire l'article 4 relatif aux objectifs stratégiques, l'article 18 portant sur les orientations stratégiques, les articles 42 et 23, les dispositions des articles 50.1 et 50.2, le chapitre « Qualité, accessibilité et sécurité », le chapitre 6 « Rôle sociétal et participation à la vie urbaine » et le

1189 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik vind het jammer dat mijn vragen u ergeren. Als parlamentslid moet ik de regering controleren en dat kan ik alleen doen door vragen te stellen.*

- *Het incident is gesloten.*

1195 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

1195 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1195 **betreffende het gebruik van middelen uit het Europees herstelplan door Brussel Mobiliteit.**

1197 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Onlangs deelde Brussel Mobiliteit mee dat het fietspaden heeft kunnen aanleggen dankzij middelen van het Europees Herstelplan. We mogen de Europese fondsen niet over het hoofd zien, vooral in moeilijke begrotingstijden. Het is evenwel niet altijd gemakkelijk om de aanvragen op te stellen en de projecten op tijd uit te voeren.*

Hoe heeft Brussel Mobiliteit zich georganiseerd om maximaal gebruik te maken van de Europese fondsen? Is het aantal aanvragen en afgeronde projecten tijdens deze regeerperiode gestegen?

Welke emblematische projecten heeft Brussel Mobiliteit met Europese middelen uitgevoerd en welke aanvragen werden tijdens deze regeerperiode ingediend?

1199 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In 2021 nam Brussel Mobiliteit twee personen in dienst, die samen de cel Europese Zaken vormen. De cel moest Brussel Mobiliteit in staat stellen om projecten bij de Europese Unie in te dienen en om de achterstand bij de omzetting van Europese richtlijnen in te halen. Ondertussen is die achterstand volledig weggewerkt.*

chapitre relatif à la maintenance et au renouvellement. Je suis disposée à présenter le contrat devant la commission, si vous m'en accordez le temps.

M. David Weytsman (MR).- Je suis navré que mes questions déplaisent à la ministre. Elle fait, tout comme moi, de ce sujet une priorité. Elle est ministre et mon rôle de parlementaire est de contrôler le gouvernement. Je ne peux le faire qu'en lui posant des questions.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER

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

concernant l'utilisation des fonds du plan de relance européen par Bruxelles Mobilité.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Récemment, Bruxelles Mobilité communiquait sur le fait qu'elle avait pu créer de nouvelles pistes cyclables grâce aux fonds du plan de relance européen, qui ont contribué à hauteur de 20 millions d'euros à ces projets et travaux. Les fonds européens offrent une occasion à ne pas négliger, d'autant plus en ces temps budgétairement compliqués.

Cependant, nous savons également qu'il n'est pas toujours facile de rentrer les dossiers nécessaires à ces demandes de fonds et d'en faire le suivi, ni de réaliser les travaux et projets concernés dans les temps pour que les subventions soient effectivement accordées. À l'approche de la fin de législature, c'est l'occasion de faire le bilan de la façon dont Bruxelles Mobilité a pu bénéficier de ces fonds ces dernières années.

Comment Bruxelles Mobilité s'est-elle organisée pour suivre et utiliser au maximum ces fonds européens ? Le bilan des demandes et des projets réalisés est-il meilleur sous cette législature que sous la précédente ?

Pouvez-vous nous citer quelques projets emblématiques de Bruxelles Mobilité, ou auxquels elle est associée, qui sont réalisés ou en cours et qui ont bénéficié de fonds européens ? Pouvez-vous également nous citer des dossiers de candidature introduits sous cette législature ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En 2021, Bruxelles Mobilité a embauché deux attachés correspondants pour l'Union européenne, qui constituent depuis lors la cellule des affaires européennes. Cette embauche fait suite à la décision de renforcer la capacité de s'engager dans de nouveaux projets et financements de l'Union européenne et de rattraper le retard accumulé dans la transposition de certaines directives

De cel ondersteunt alle afdelingen van Brussel Mobiliteit bij het opzetten van Europese projecten, volgt projecten op en beheert en deelt informatie in het kader van de coördinatie van Europese projecten. De cel heeft procedures en lijsten met informatie en veelgestelde vragen opgesteld, die voortdurend worden verbeterd.

Voor de volledige lijst van emblematische projecten verwijst ik naar schriftelijke vraag nr. 1814 van mevrouw d'Ursel. Brussel Mobiliteit heeft onder meer 25 miljoen euro ontvangen voor projecten in het kader van het Nationaal Plan voor herstel en veerkracht, zoals de aanleg van fietspaden en fietsparkeerplaatsen, de renovatie van fietspaden, het creëren van mobiliteitshubs of nog het ondersteunen van deelfietsen als vierde pijler van het openbaar vervoer.

¹²⁰¹ *Daarnaast is er het Koolstofproject, waarin wordt geëxperimenteerd met recircularisatietechnieken voor tuinafval.*

Brussel Mobiliteit is ook partner in projecten als het programma Digitaal Europa en het onderzoeksproject Justice, dat de toegankelijkheid van het vervoer in Brussel, Konya en Straatsburg onderzoekt, en ondersteunt projecten als het fietsnetwerk plus, de versnelde ontwikkeling van MaaS en Driving Urban Transitions.

Andere projecten zijn onlangs afgerond, zoals de fietssnelweg, de Urban Innovative Actions en de partnerschappen in het kader van de Connecting Europe Facility en Horizon Europe.

européennes. Je souligne qu'entre-temps, ce retard a été complètement résorbé.

La cellule assure le suivi et l'optimisation de la recherche et de l'obtention de fonds européens et permet d'améliorer de façon significative l'accompagnement des projets. Elle a mis en place des procédures et des listes d'informations et de questions fréquemment posées, qui sont améliorées de manière continue.

Le champ d'action de la cellule des affaires étrangères comporte trois volets. Premièrement, la cellule soutient toutes les directions de Bruxelles Mobilité dans le lancement et le montage de projets européens, en partant à la fois des besoins exprimés par les collègues et des possibilités externes qui se présentent à Bruxelles Mobilité. Deuxièmement, elle assure le suivi des projets en cours. Troisièmement, dans le cadre de la coordination de projets européens, elle déploie des actions de gestion et de partage de l'information.

Les projets emblématiques sont extrêmement diversifiés. Pour une liste plus complète, je vous renvoie à la question écrite n° 1814 introduite par Mme d'Ursel.

Parmi les réalisations de la cellule, je citerai notamment l'obtention d'un budget de plus de 25 millions d'euros pour les projets s'inscrivant dans le cadre du plan national pour la reprise et la résilience, comme la création de nouvelles pistes cyclables, la rénovation de pistes cyclables et la création de places de stationnement pour vélos, ou encore l'accélération du déploiement du projet de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) par le biais de la création de pôles de mobilité, un soutien à l'intégration du cyclopartage en tant que quatrième pilier du transport public, etc.

Vous connaissez sans doute Cairgo Bike, qui a vraiment donné un coup de pouce aux vélos-cargos sur nos routes. Il y a aussi le projet Carbone, qui expérimente des techniques de remise en circuit de tous les flux de déchets verts - feuilles, pelouses, branches, gros bois - en collaboration avec quatre communes, ou encore notre participation dans le projet de recherche « Joining Urban Morphology, Spatio-Temporal and Socio-cognitive Accessibility for an Inclusive City Environment (Justice) », qui porte sur l'accessibilité des transports à Bruxelles, Konya et Strasbourg. Dans chaque ville, nous avons modélisé le trajet en transports en commun vers des lieux d'intérêt en tenant compte des besoins fonctionnels définis avec le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles : accès de plain-pied, présence d'un ascenseur, trajet uniquement via le réseau de surface, évitement des stations complexes, etc.

Bruxelles Mobilité porte des projets, comme le réseau vélo plus et l'accélération du développement du MaaS. Il est partenaire d'autres projets, par exemple le programme pour une Europe numérique (Digital Europe), ou encore en soutient certains, comme Driving Urban Transitions.

D'autres projets portés par Bruxelles Mobilité ont récemment été clôturés, comme le véloroute, avec le soutien du Fonds européen

¹²⁰³ *Bovendien zijn er aanvragen voor een tiental projecten ingediend. Zinneke'hub wil bijvoorbeeld een elektronisch loket ontwikkelen dat toegang biedt tot verschillende diensten.*

Centaures blijft digitale hulpmiddelen ontwikkelen voor het volgen van voertuigen, het opsporen van fraude en het beboeten van overtreeders.

BruxelLink Osiris wil tools ontwikkelen waarmee organisaties kunnen interageren met gegevens van het Osiris-platform.

Voorts werden nog de projecten Shifting Urban Logistics, Micro Hubs, FastMile, BikEnact, Conifer en T4TO ingediend.

¹²⁰⁵ **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Het gaat om heel wat projecten. We moeten op dat elan doorgaan, want in de huidige begrotingssituatie is alle hulp welkom. Bovendien stelt die hulp ons in staat om innovatieve projecten te ontwikkelen.*

- Het incident is gesloten.

¹²¹¹ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**

¹²¹¹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹²¹¹ **betreffende de evaluatie van de rijexamencentra.**

¹²¹³ **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *We wachten al meer dan een jaar op de resultaten van een doorlichting van de rijexamencentra. Naar de tevredenheid van de examenkandidaten zelf is jammer genoeg niet gepeild. De quoteringen op Google Maps zijn misschien niet de betrouwbaarste indicatie, maar het geeft wel te denken dat het examencentrum van Schaarbeek er een score van 1,8 op 5*

de développement régional, ou les Actions innovatrices urbaines. Cela a aussi été le cas pour des partenariats : par exemple, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et Horizon Europe.

De plus, nous attendons encore les résultats de nos candidatures pour une dizaine de projets. La plupart de ces dossiers ont été déposés dans le courant de l'automne 2023 et devraient recevoir une réponse dans les mois à venir.

À titre d'exemple, Zinneke'hub vise le développement d'un guichet électronique offrant un accès unique à différents services relevant de plusieurs directions.

Centaures poursuit le développement d'outils numériques pour suivre les véhicules, détecter les fraudes, et verbaliser et sanctionner les fraudeurs.

BruxelLink Osiris vise la mise en place d'outils permettant à des organisations autres que le prestataire de développement d'interagir, à travers une API REST, avec les données issues de la plateforme de gestion des demandes d'autorisation de chantier (Osiris).

Les dossiers Shifting Urban Logistics et Micro Hubs ont aussi été déposés. Ces projets sont portés par Bruxelles Mobilité. Par ailleurs, nous sommes également partenaires dans FastMile, BikEnact, Conifer et T4TO.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- On voit que les choses bougent, vu le grand nombre de projets concernés. Continuons de la sorte, car au vu de la situation budgétaire, toute aide est la bienvenue. Cela permet en outre de développer des projets innovants, qui sortent de l'ordinaire et explorent de nouvelles pistes. J'espère que Bruxelles Mobilité disposera toujours, sous les prochaines législatures, d'une cellule dédiée aux affaires européennes, car c'est aussi ce qui permet ce dynamisme et cette efficacité.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

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

concernant l'évaluation des centres d'examen du permis de conduire.

M. Sadik Köksal (MR).- Le 11 avril 2023, vous nous avez indiqué en commission qu'un audit des centres d'examen du permis de conduire était en cours et que les premiers résultats devaient être incessamment livrés. Plus d'un an plus tard, nous attendons toujours. Selon vos dires, l'objectif principal de

krijgt en dat van Anderlecht een score van 2,2. Over sommige examinatoren doen bepaalde geruchten de ronde. Waarom houden we geen rekening met de mening van de klanten van de examencentra? Zijn we soms bang voor boze reacties?

Is de audit van de rijexamencentra eindelijk klaar? Wie is aangesteld voor de evaluatie en hoeveel kostte die? Wat zijn de belangrijkste verbeterpunten?

In een tijd waarin online inschrijven de norm is geworden, moet je je daar in het rijexamencentrum nog altijd ter plaatse voor aanmelden. In het rijexamencentrum van Schaerbeek bijvoorbeeld is de balie open van 7.30 tot 12 uur en van 13.30 tot 16 uur. Ik begrijp niet waarom werkende mensen gedwongen worden een dag vrijaf te nemen om een afspraak te maken voor een rijexamen.

Kwam die kwestie ook aan bod in de audit? Wordt het afsprakensysteem hervormd?

¹²¹⁵ *Kan het gewest de interne werking van de centra controleren? Wie evalueert het personeel en wie staat in voor de klachtenbehandeling?*

Hoeveel examinatoren zijn er per centrum? Hoe staat het met de man-vrouwverhouding?

¹²¹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In 2022 bestelde Brussel Mobiliteit een doorlichting van de twee instellingen die instaan voor de technische keuring en de rijbewijzen. Via een openbare aanbesteding werd Deloitte daarmee belast. De totale kosten bedroegen 116.000 euro inclusief btw.*

In mei 2023 ontving Brussel Mobiliteit het eindverslag. Voor de rijexamencentra werd daarin aanbevolen om strenger op te treden tegen fraude, de no-shows beter te beheren en de tarieven voor de examens op te trekken.

De inschrijvingen voor het praktische examen worden in overleg met Brussel Mobiliteit georganiseerd. Volgens de instructies moeten kandidaten zich ter plaatse inschrijven en hun deelname

la démarche était d'améliorer le fonctionnement des centres, notamment par une meilleure gestion des rendez-vous.

La satisfaction des candidats aux examens n'est, quant à elle, pas du tout évaluée, ce que je trouve regrettable. Je sais pertinemment que l'on ne peut se baser uniquement sur cet indice, mais quand on voit que le centre d'examen de Schaerbeek récolte sur Google Maps une note globale de 1,8 sur 5, et celui d'Anderlecht de 2,2, nous sommes en droit de nous poser des questions. Il serait anormal de faire fi de ce genre de constat. Sans porter préjudice à l'entièreté du personnel, les histoires qui circulent sur certains examinateurs ne sont pas rares. Nous loupons donc ici le coche en ne tenant pas compte de l'avis des usagers. Pourquoi ? A-t-on peur de fâcher ?

L'audit des centres d'examen du permis de conduire a-t-il enfin abouti ? Les résultats sont-ils disponibles ? Qui a été mandaté pour l'évaluation et quel en a été le coût total ? Quels sont les points centraux sujets à réforme ?

À l'heure de la généralisation de la prise de rendez-vous en ligne, les modalités d'inscription à l'examen pratique exigent de se rendre en personne dans les centres. Pour le centre de Schaerbeek, les heures d'ouverture pour la prise de rendez-vous sont fixées de 7h30 à 12h et de 13h30 à 16h. Vous vous rendez bien compte de la difficulté pour beaucoup de travailleurs, Madame la Ministre ! Cela revient à leur demander de prendre congé dans un monde technologique où les rendez-vous en ligne se sont développés pendant la période du Covid-19, et encore accélérés depuis lors. Je ne comprends pas pourquoi ces centres exigent implicitement une présence physique.

Pouvez-vous m'indiquer dans quelle mesure l'audit s'est penché sur la question ? Une réforme de la prise de rendez-vous est-elle à l'ordre du jour ?

Je m'interroge aussi sur le fonctionnement interne du centre. La Région a-t-elle un droit de regard ? Qui y évalue le personnel ? Qui gère les éventuelles plaintes en interne ou venant de candidats s'estimant lésés ? Combien y a-t-il d'examineurs par centre ? Et qu'en est-il de la parité entre femmes et hommes ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En 2022, Bruxelles Mobilité a commandé un audit des deux organismes bruxellois agréés pour le contrôle technique et le permis de conduire. L'objectif était de procéder à une analyse approfondie de ces organismes dans le cadre des missions de service public qui leur sont confiées. Après une procédure de marché public, l'offre de Deloitte a été retenue pour mener à bien cet audit, lequel portait tant sur les centres de contrôle technique que sur les centres d'examen du permis de conduire. Le coût total de cette analyse s'élève à 116.000 euros, TVA incluse.

Bruxelles Mobilité a reçu le rapport final de cette étude en mai 2023 et plusieurs recommandations concernant les centres d'examen du permis de conduire ont été formulées. Il s'agit principalement de mettre en place des sanctions plus importantes

op voorhand betalen. Dat werd beslist omdat er voorheen te veel kandidaten niet kwamen opdagen op de dag van het examen en omdat er zich te veel kandidaten inschreven die niet aan de voorwaarden voldeden. Brussel Mobiliteit beseft dat dat geen ideale oplossing is, maar het was het beste compromis dat uit de bus kwam.

Brussel Mobiliteit werkt aan een digitaal platform waarmee kan worden nagegaan of een kandidaat die zich wil inschrijven, aan de voorwaarden voldoet. De ontwikkeling daarvan vergt wel enige tijd.

¹²¹⁹ *De centra krijgen instructies van Brussel Mobiliteit. Ze beslissen echter zelf hoe ze zaken regelen die niet in die instructies werden vastgelegd. Zo legt Brussel Mobiliteit de functievereisten vast, maar is het niet betrokken bij de evaluatie van de personeelsleden. Het gewest is dus niet bevoegd voor het personeelsbeleid.*

Brussel Mobiliteit is wel bevoegd om toe te zien op de goede werking van de examencentra en bijgevolg ook op het verloop van de examens. In 2023 werden vier controles uitgevoerd door de cel Rijopleiding en Rijexamen. Die telt maar twee inspecteurs, die ook belast zijn met de controle op de rij scholen.

Klachten van kandidaten worden eerst behandeld door het centrum zelf. Als de klager ontevreden is met het antwoord, kan hij zich wenden tot Brussel Mobiliteit. Kandidaten die twee keer zakken voor hun praktische rijexamen kunnen ook terecht bij de desbetreffende beroepscommissie. Ten slotte kunnen kandidaten zich ook altijd richten tot Ombuds Brussel.

In het centrum van Anderlecht werken er nu negen examinatoren, van wie één vrouw. In Schaarbeek werken dertien examinatoren onder wie ook één vrouw.

pour les cas de fraude et d'améliorer la gestion des cas de « no-show ». La nécessité d'augmenter les tarifs des examens est également abordée. D'autres recommandations concernaient la gestion globale des sociétés qui sont à la fois responsables des examens du permis de conduire et du contrôle technique.

L'organisation des inscriptions pour l'examen pratique se fait en concertation avec Bruxelles Mobilité, qui en rédige les instructions. Ces instructions, adoptées en concertation avec les deux centres d'examen de la Région, demandent aux candidats de se rendre sur place pour s'inscrire et de payer anticipativement leur participation à l'examen.

Cette mesure a été adoptée pour répondre à deux problèmes majeurs auxquels les centres d'examen sont confrontés : l'absentéisme des candidats le jour de l'examen et le trop grand nombre de candidats qui s'inscrivent sans répondre aux conditions requises. Les gestionnaires de Bruxelles Mobilité sont conscients qu'il ne s'agit pas d'une solution idéale, mais c'est le meilleur compromis qu'ils ont trouvé dans les circonstances actuelles. Bruxelles Mobilité a l'intention de développer une plateforme numérique qui sera capable de vérifier le respect des conditions de participation au moment de l'inscription, en plus de présenter l'avantage d'éviter les déplacements inutiles. Le développement de cette plateforme est complexe et prendra du temps, mais les équipes de Bruxelles Mobilité y travaillent.

Les centres fonctionnent en respectant les instructions données par Bruxelles Mobilité, mais ils sont indépendants pour les points qui n'ont pas été fixés de cette manière. Ainsi, Bruxelles Mobilité détermine les conditions auxquelles une personne peut remplir une fonction déterminée, mais n'intervient pas dans l'évaluation et le suivi de cette personne. La politique de gestion des ressources humaines est de la compétence des organismes, sans droit de regard de la Région, sauf lorsque la personne ne remplit plus les conditions imposées pour remplir sa fonction.

Les agents de la cellule de formation à la conduite de Bruxelles Mobilité sont compétents pour contrôler le bon fonctionnement des centres d'examen, y compris le déroulement des examens. Au cours de l'année 2023, quatre contrôles ont eu lieu dans les centres d'examen bruxellois. Ce nombre peut paraître dérisoire, mais ces contrôles s'ajoutent aux inspections dans les écoles de conduite. Quelque 70 unités d'établissement, et le travail administratif qui en découle, doivent être contrôlés. Or, la cellule de formation à la conduite ne compte que deux inspecteurs pour mener à bien cette mission.

Lorsqu'un candidat souhaite se plaindre d'une situation, sa plainte est d'abord traitée par le centre lui-même. Dans l'hypothèse où le candidat demeure insatisfait de la réponse fournie, il peut s'adresser à la cellule de formation à la conduite ou au service qui traite les plaintes de Bruxelles Mobilité.

Par ailleurs, un candidat qui aurait échoué à deux reprises à son examen pratique peut également saisir la commission de recours

1221 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Kunt u ons het verslag van de audit bezorgen?*

Brussel Mobiliteit heeft toegang tot allerlei digitale gegevens. Daarom begrijp ik niet waarom het nog niet mogelijk is om zich digitaal in te schrijven.

Voorts zijn de vrouwen zwaar ondervertegenwoordigd bij het personeel. Kan Brussel Mobiliteit op dat vlak geen criteria voorschrijven?

1223 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er zijn inderdaad voldoende gegevens beschikbaar. Daarom wordt er ook werk gemaakt van een platform om zich digitaal in te schrijven.*

Ik zal de resultaten van de doorlichting aan het commissiesecretariaat bezorgen.

Voorts is de pariteit tussen vrouwen en mannen verre van bereikt. Dat vloeit ook voort uit maatschappelijke trends. Sommige banen en sectoren worden eerder geassocieerd met mannen, vooral in de mobiliteitssector. Daar moet dus verder aan gewerkt worden.

1223 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Ik kijk uit naar de resultaten van de audit.*

- Het incident is gesloten.

1229 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**

au permis de conduire. Enfin, les candidats peuvent saisir la médiatrice bruxelloise.

Le centre d'examen d'Anderlecht comptabilise à ce jour neuf examinateurs, dont une femme, et celui de Schaerbeek, treize, dont une femme également.

M. Sadik Köksal (MR).- J'espérais que vous nous présenteriez les résultats de l'audit, puisque vous dites que vous les avez déjà obtenus en mai 2023. Pourriez-vous au moins nous les transmettre ?

J'entends bien la complexité des inscriptions en ligne, car des personnes qui n'y auraient pas droit s'inscriraient dès aujourd'hui. Toutefois, d'un point de vue numérique, Bruxelles Mobilité peut avoir accès à toute une série d'informations, dont celles sur les personnes qui ont réussi l'épreuve théorique. Pourquoi encore attendre ?

Par ailleurs, force est de constater une disparité énorme entre hommes et femmes dans le personnel des centres. Puisque c'est Bruxelles Mobilité qui donne les instructions sur le profil de recrutement, ne peut-elle pas fixer des critères afin de tendre à la parité dans les différents centres ? Vu le chiffre que vous citez, je regrette la sous-représentation des femmes dans ce secteur.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis d'accord avec votre remarque. Les outils numériques actuels, qui permettent une prise de rendez-vous en ligne, apporteront une meilleure réponse que celle offerte actuellement. C'est la raison pour laquelle nous œuvrons à la création de cette plateforme.

Concernant les résultats de l'audit, je les transmettrai au secrétariat de la commission et je m'excuse de ne pas l'avoir encore fait.

Enfin, pour atteindre la parité hommes-femmes, il reste du chemin à parcourir. C'est aussi lié à une tendance sociétale à l'égard des métiers dits plus féminins ou masculins. Le secteur est perçu comme masculin et c'est là un véritable enjeu à intégrer pour les centres. Le même enjeu - à savoir faire en sorte que les métiers considérés comme masculins soient aussi exercés par des femmes - se pose au sein de Bruxelles Mobilité, de l'Agence du stationnement et de la STIB. Toutes mes administrations souffrent en fait de cette perception sociétale des emplois qu'elles recouvrent.

M. Sadik Köksal (MR).- J'attends impatiemment que soient transmis à la commission les résultats de l'audit.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

1229 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1229 **betreffende de bouwplaats Koningin-Thomas.**

1231 **De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).**- *De Noordwijk is onveilig en smerig en raakt steeds verder in verval.*

Er zijn tal van projecten aan de gang om de levenskwaliteit van de bewoners te verbeteren, maar die slepen vaak lang aan. Dat is het geval met het project Thomas-Koningin. Sinds 2020 hebben auto's geen toegang meer tot de Koninginnetunnel, die een tunnel moet worden die uitsluitend bestemd is voor trams, voetgangers en fietsers. In 2017 werd een bouwvergunning aangevraagd bij de gemeente en in 2020 zijn de werken van start gegaan.

De werken hadden op 22 december 2023 klaar moeten zijn, maar dat is niet gelukt door de onhygiënische en onveilige omstandigheden op de bouwplaats, die voor drugsgebruik en prostitutie wordt gebruikt. Bovendien lagen de werkzaamheden lange tijd stil door een gebrek aan coördinatie tussen de MIVB en Brussel Mobiliteit.

Bent u op de hoogte van de situatie? Heeft Brussel Mobiliteit contact met u opgenomen? Hoe hebt u gereageerd?

Waarom zat er zoveel tijd tussen het einde van de werken van de MIVB en de heraanleg van de openbare ruimte door Brussel Mobiliteit?

Staat het gewest mee in voor de beveiliging van de bouwplaats en de omgeving ervan? Zullen er bewakingsagenten worden ingezet? Volgens de burgemeester van Schaerbeek is het niet de verantwoordelijkheid van de gemeente of van de politiezone om bouwplaatsen te beveiligen, aangezien die geen deel uitmaken van de openbare ruimte.

Welke maatregelen neemt u om de veiligheid van de werklui op de bouwplaats te garanderen?

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 chantier Reine-Thomas.

M. Sadik Köksal (MR).- Il est connu de tous que le quartier Nord est miné par l'insécurité et l'insalubrité et qu'il pâtit du partage peu effectif des compétences entre État fédéral, Région et communes. Entre violence quotidienne, ravages du crack, carences de la police fédérale, abandon par Fedasil et prostitution dans l'espace public, la situation y est explosive.

Les premiers à en souffrir sont les riverains, les travailleurs, les navetteurs et les commerçants, ainsi que les touristes. Je suis consterné de voir tout un quartier sombrer chaque jour un peu plus dans la déliquescence.

De nombreux projets de réaménagement sont en cours afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Or, en raison des difficultés citées, certains chantiers traînent, parfois très longtemps. C'est le cas du chantier Reine-Thomas. Depuis 2020, les voitures n'ont plus accès au tunnel routier de l'avenue de la Reine, dont il est prévu de faire un tunnel réservé exclusivement aux trams, piétons et cyclistes. Une demande de permis a été introduite en ce sens auprès de la commune en 2017 et les travaux battent leur plein depuis 2020.

Le chantier était supposé aboutir le 22 décembre dernier, ce qui n'a malheureusement pas été possible en raison de l'insalubrité et de l'insécurité qui y règnent. Le site sert de spot de prostitution et de toxicomanie. Chaque matin à 6h, quand les contrôleurs se rendent sur place pour ouvrir le chantier, ils tombent nez à nez avec des prostituées en pleine passe et des toxicomanes. Les seringues jonchent le sol et les matériaux de construction sont souvent couverts d'excréments. C'est un triste tableau, mais c'est la dure réalité.

De ce fait, les ouvriers ont peur pour leur sécurité et sont démotivés, ce qui hypothèque la poursuite du chantier. De plus, les travaux ont longtemps été à l'arrêt par manque de coordination entre la STIB et Bruxelles Mobilité, comme l'a confirmé Cécile Jodogne, bourgmestre faisant fonction, lors du dernier conseil communal de Schaerbeek. On ne peut parler de bien-être au travail dans ces conditions.

Êtes-vous informée de cette situation ? Avez-vous été contactée par Bruxelles Mobilité ? Dans l'affirmative, que lui avez-vous répondu ?

Pourquoi ce délai si long entre la fin des travaux de la STIB et la reprise par Bruxelles Mobilité de l'aménagement de l'espace partagé entre piétons, cyclistes et autres ?

Dans quelle mesure la Région participe-t-elle à la sécurisation du chantier clôturé et de ses abords ? Est-il envisagé de protéger les lieux par la présence de vigiles ? La bourgmestre de Schaerbeek

¹²³³ *Er is mij verteld dat de gewestelijke politieagenten die aan Brussel Mobiliteit zijn toegewezen, enkel voor een goede coördinatie van de bouwplaatsen zorgen. In het verleden zou Brussel Mobiliteit evenwel subsidies aan de politie hebben toegekend voor specifieke opdrachten. Klopt dat? Welke projecten subsidieert Brussel Mobiliteit momenteel binnen de politiezones? Is het denkbaar om subsidies aan de politie toe te kennen voor de beveiliging van bouwplaatsen?*

¹²³⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De directeur-generaal van Brussel Mobiliteit heeft me op de hoogte gebracht van de situatie en de gemeente gevraagd om de patrouilles in de wijk op te voeren. Het is niet aan Brussel Mobiliteit om de plaats van de politie in te nemen inzake openbare veiligheid. De gemeente voert als argument om niet in te grijpen aan dat de bouwplaats niet onder de bevoegdheid van de lokale politie valt. Wij hebben de gemeente er echter op gewezen dat de omvang van het probleem verder reikt dan de bouwplaats.*

De bouwplaats zou 500 werkdagen duren. Tussen 18 november 2020 en 31 oktober 2021 vonden veertien werffasen van de MIVB plaats zonder onderbreking. De werken van Brussel Mobiliteit gingen pas van start op 17 oktober 2022, na een aantal technische en coördinatieproblemen met de werken aan het Liedtsplein. Negentien werffasen volgden elkaar zonder onderbreking op tot 22 december 2023.

Brussel Mobiliteit bevestigt dat de werken op 24 december 2023 bijna klaar waren, op enkele afwerkingen na die niet konden worden uitgevoerd door de winterse weersomstandigheden. Dat zal zo snel mogelijk gebeuren.

Dat het project zo lang aansleept, is te wijten aan meerdere factoren, waaronder de coördinatie met andere bouwplaatsen in de Noordwijk, de onhygiënische omstandigheden die een regelmatige schoonmaak vereisten, het ongekend aantal dagen slecht weer in 2023 en de vertraging in de levering van arduin.

(Mevrouw Ingrid Parmentier, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

m'a confirmé qu'il n'incombait ni à la commune ni à la zone de police d'effectuer des rondes pour sécuriser des chantiers, puisque ceux-ci ne font plus partie de l'espace public.

Pouvez-vous m'éclairer sur les mesures que vous prenez pour assurer la sécurité des travailleurs sur ces sites ?

Par ailleurs, il m'a été dit que les policiers régionaux mis au service de Bruxelles Mobilité n'avaient qu'un rôle limité à jouer, à savoir assurer la bonne coordination des chantiers. En revanche, la sécurisation de ces derniers ne fait pas partie de leurs missions.

Bruxelles Mobilité aurait, par le passé, alloué des subsides à la police pour remplir des missions spécifiques, parfois afin de renforcer le personnel. Confirmez-vous cette information ?

Quels sont les projets actuellement subsidiés par Bruxelles Mobilité au sein des zones de police ? Est-il envisageable que ces dernières sécurisent ce chantier et d'autres ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Merci d'avoir soulevé cette situation effectivement problématique, tant pour les travailleurs qui y sont confrontés que pour les habitants du quartier. Je comprends qu'il soit très frustrant de voir la zone du chantier se dégrader de la sorte. Le quartier a fait preuve de patience jusqu'à présent, et je partage son souhait de revenir à une situation normale.

Voici le déroulement des faits et la manière dont Bruxelles Mobilité gère la situation.

Le directeur général de Bruxelles Mobilité m'a effectivement prévenue de la situation et a demandé à la commune, par écrit, un renforcement des patrouilles dans la zone. Il n'appartient pas à Bruxelles Mobilité de se substituer à la police en matière de sécurité publique. Les communes tablent sur le fait que la zone de chantier est soustraite à la compétence de la police communale pour ne pas intervenir. Nous avons toutefois attiré l'attention de la commune sur l'ampleur du problème, qui dépasse le périmètre dudit chantier. J'ajouterai néanmoins que je comprends aussi l'enjeu pour la commune, dont la zone de police souffre d'un manque d'effectifs.

Le chantier devait durer 500 jours ouvrables. Les travaux se sont principalement étendus du 18 novembre 2020 au 22 décembre 2023. Quatorze phases de chantier STIB se sont déroulées entre le 18 novembre 2020 et le 31 octobre, sans discontinuité. Le chantier de voirie et abords de Bruxelles Mobilité n'a démarré que le 17 octobre 2022, après de multiples problèmes techniques et de coordination avec les chantiers de la place Liedts. Dix-neuf phases de chantier se sont alors succédé, sans discontinuité, jusqu'au 22 décembre 2023.

Bruxelles Mobilité confirme que le chantier était quasiment terminé le 24 décembre 2023, excepté quelques finitions incompatibles avec les conditions météorologiques hivernales,

¹²³⁹ *De inspecteurs van Brussel Mobiliteit hebben de misstanden gemeld aan de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk. Het gaat onder meer om seks op de openbare weg, ontlasting op werkmateriaal, een gewapende aanval op werkmannen, diefstal van materiaal en gereedschap en meerdere diefstallen uit voertuigen.*

De aannemer is verantwoordelijk voor de veiligheid op de bouwplaats. Als eerste stap heeft de aannemer BauWatchcamera's geplaatst. Als de veiligheidsproblemen aanhouden, is het niet uitgesloten dat hij bewakingsagenten inschakelt. Dat zal echter het veiligheidsprobleem buiten de bouwplaats niet oplossen. Dat is een zaak voor de gemeente of de politiezone. Ondertussen verplaatsen de inspecteurs van Brussel Mobiliteit zich minstens met twee om het risico te verkleinen.

Sommige inspecteurs van Brussel Mobiliteit zijn beëdigde agenten en zijn bevoegd inzake verkeerspolitie. Elk jaar voeren ze tientallen controles uit om ervoor te zorgen dat de aannemers de wet naleven. De overtredingen worden echter lang niet altijd bestraft, omdat het Brusselse parket overbelast is.

De inspecteurs van Brussel Mobiliteit vragen al lang om de boetes onmiddellijk te mogen innen en om een speciaal uniform te mogen dragen om hun geloofwaardigheid tijdens controles te vergroten. De betrokken besluiten zijn onlangs goedgekeurd. Het is niet de bedoeling om de lokale politie te vervangen, maar om overtredingen op het vlak van signalisatie te kunnen bestraffen.

comme la signalisation, les marquages et le cimentage de finition. Cela sera fait au plus vite.

La longue durée de ce chantier est imputable à plusieurs facteurs :

- la nécessaire coordination entre les chantiers de la zone du quartier Nord ;

- l'insalubrité nécessitant des nettoyages réguliers, organisés par Bruxelles Mobilité en collaboration étroite avec Bruxelles Propreté ;

- le nombre hors norme de jours d'intempérie en 2023, de jours d'intervention de la STIB (notamment pour la pose de gaines) et de jours nécessaires pour la fourniture de matériaux, en raison notamment du retard dans la livraison des pierres bleues.

(Mme Ingrid Parmentier, deuxième vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

Notons que les agents de Bruxelles Mobilité ont dénoncé au service interne pour la prévention et la protection au travail, via le registre de faits de tiers, les exactions dont ils ont été témoins. Parmi celles-ci, notons des relations sexuelles sur la voie publique, des défécations sur le matériel de chantier, une attaque à main armée sur du personnel de l'entreprise, des vols de matériaux et d'outils et des vols à répétitions dans les véhicules.

De manière générale, l'entrepreneur est responsable de la sécurité sur le chantier. Dans un premier temps, afin de réduire les risques, ce dernier a placé des caméras de chantier de type BauWatch, telles que celles prévues dans nos futurs cahiers des charges spéciaux. À l'avenir, si ces problèmes de sécurité perdurent, il n'est pas exclu que les entreprises se dotent de vigiles, afin d'assurer la sécurité des ouvriers et, de ce fait, du personnel de Bruxelles Mobilité s'y trouvant. Cette approche ne réglera cependant pas le problème de la sécurité au-delà de cet espace privé, le passage des agents de Bruxelles Mobilité au travers de certaines zones posant également un problème. Ce dernier point est du ressort de la commune ou de la police zonale.

Pour pallier ce problème, nos agents se sont arrangés pour se déplacer en groupe d'au moins deux personnes, si possible mixte, réduisant ainsi le risque et augmentant la sécurité subjective.

Certains agents de Bruxelles Mobilité, assermentés au titre d'officier ou d'agent de police judiciaire, ont des compétences de police routière. Chaque année, ils mènent plusieurs dizaines d'opérations visant à contrôler le respect de la législation par les professionnels de la route. Jusqu'ici, les infractions constatées n'étaient toutefois pas toujours sanctionnées, le parquet de Bruxelles étant surchargé et peinant à assurer un suivi systématique.

Les agents de Bruxelles Mobilité réclamaient de longue date le pouvoir d'exiger des perceptions immédiates et d'utiliser un uniforme spécifique renforçant leur crédibilité lors des contrôles.

1241 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- Wanneer zullen de werken volledig voltooid zijn?

1241 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- De laatste zaken worden afgewerkt zodra het weer het toelaat. Ik kan u geen precieze datum geven.

1241 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- Zoals de burgemeester van Schaarbeek bevestigde, zijn bouwplaatsen privéterreinen waarvoor de gemeenten en de politie niet bevoegd zijn. Daarom doen veel privébedrijven een beroep op bewakingsagenten. Ik begrijp niet dat hier niet eerder camera's zijn geplaatst en dat er geen bewakers worden ingezet.

De uniformen en de voertuigen van Brussel Mobiliteit zijn voortaan goed zichtbaar, maar het zou ook nuttig zijn om de woorden 'Brussel Mobiliteit - Politie' rond de bouwplaats te vermelden om een gevoel van veiligheid te creëren.

De andere bouwplaatsen in de buurt waren allemaal bouwplaatsen van de MIVB en Brussel Mobiliteit. Zij moeten hun werkzaamheden coördineren zonder dat een hele wijk eronder lijdt. De situatie wordt ondraaglijk voor de bewoners.

- Het incident is gesloten.

1249 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

1249 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

Les arrêtés concernés viennent de passer. Rappelons toutefois qu'en matière de maintien de l'ordre, cela ne donne pas de prérogative et que cela ne remplace pas la police zonale. Il ne s'agit donc certainement pas de régler tous les problèmes, mais uniquement de verbaliser, sur le chantier, des manquements en matière de signalisation.

M. Sadik Köksal (MR).- Je n'ai toujours pas obtenu la date de fin du chantier, initialement prévue pour fin décembre.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les dernières finitions seront apportées dès que la météo le permettra, par exemple pour les marquages au sol. Je ne peux dès lors pas vous communiquer de date. Je sais que cette réponse est frustrante, mais c'est la réalité avec laquelle nous devons composer.

M. Sadik Köksal (MR).- Je ne comprends pas comment il n'a jamais été prévu, jusqu'à aujourd'hui, d'avoir des caméras pour sécuriser les chantiers. Ce n'est pas normal ! Me dire aujourd'hui qu'on va peut-être faire appel à des vigiles ! Nombre d'entreprises privées font déjà appel à des vigiles pour sécuriser leurs chantiers et éviter, entre autres, le vol de matériel. Vous avez cité des cas de vol de matériel dans les véhicules ou sur le chantier. La bourgmestre de Schaarbeek est formelle : tout chantier est privatisé, il ne fait plus partie de l'espace public et échappe au contrôle des communes. Je ne comprends donc pas pourquoi il n'a pas été fait appel à des vigiles pendant toute une période.

Vous avez évoqué l'uniforme. Or, après un changement, tant les uniformes que les véhicules sont désormais très visibles. La simple présence d'une mention « Bruxelles Mobilité - Police » aux abords du chantier permettrait déjà de créer un sentiment de sécurité. On en parlait tout à l'heure dans le cadre de la question orale de mon collègue Weytsman, le sentiment de sécurité reste un aspect fondamental.

Pour ce qui est de la complexité des multiples chantiers qui ont eu lieu dans le quartier, je vous rappelle qu'il s'agissait exclusivement de chantiers de la STIB et de Bruxelles Mobilité. C'est à elles de se coordonner, sans en faire pâtir tout un quartier qui se retrouve emprisonné, de la gare du Nord au tunnel Thomas. Il y a déjà une présence policière, car nous sommes aux abords de la rue d'Aerschot. C'est un quartier qui vit 24 heures sur 24, mais malheureusement avec une dégradation de la qualité de vie pour tous les riverains qui pâtissent de cette situation devenue insupportable.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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,

1249 **betreffende de vele en langdurige werken aan de tramsporen.**

1251 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Ik ben verrast over de vele vernieuwingen van tramsporen die gelijktijdig plaatshebben en die een eeuwigheid lijken te duren. Wellicht zitten de zwaardere T3000- en T4000-rijtuigen daar voor iets tussen, omdat die de sporen sneller verslijten.*

Ik heb de agenda van de werkzaamheden op de MIVB-website er even op nagekeken. Op de tramlijnen 3, 7, 8, 19, 39, 44, 82 en 97 zullen de komende jaren verschillende, vaak lange trajecten weken- of maandenlang onderbroken zijn.

Bevestigt u die agenda voor de jaren 2024 tot 2027?

Wat verklaart de lange duur van de werkzaamheden?

Klopt het dat trams van het type T3000 en T4000 de sporen sneller doen slijten?

Kunt u ons geruststellen dat de reizigers over goede alternatieven zullen beschikken?

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

1255 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB heeft een meerjarenplan voor de vernieuwing van de tramsporen op basis van de mate van slijtage, a rato van 10 tot 15 km per jaar. Samen met andere soorten werkzaamheden zorgt dat voor 15 tot 25 bouwprojecten per jaar.*

Die spoorvernieuwing verloopt gecoördineerd met andere herinrichtings- en mobiliteitsprojecten, in samenwerking met Brussel Mobiliteit, wegbeheerders en andere betrokkenen.

Bij de heraanleg worden tegenwoordig vaak trillingsdempers en elektrische isolatie van de sporen aangebracht. Daardoor duren de werkzaamheden langer.

concernant la longueur et la multitude des chantiers de renouvellement des voies de tram.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis très étonné par la multitude de chantiers concomitants de renouvellement des voies de tram. Alors qu'auparavant, ce genre d'opérations étaient fortement limitées dans le temps, je constate que les chantiers ont tendance à perdurer et à devenir interminables. Sans doute les motrices T3000 et T4000, plus lourdes, usent-elles davantage les rails de tram, certainement dans les courbes et les virages.

Le chaos constaté à l'arrêt Heembeek, avec l'interruption des lignes 3 et 7 jusqu'au 28 juin 2024, m'a incité à consulter le calendrier des travaux sur le site de la STIB : le chantier de la ligne 44 est prévu jusqu'à la mi-2025 tandis que l'interruption des lignes 82 et 97 est annoncée jusqu'en 2026. J'apprends également que, pendant sept week-ends, il y aura interruption de la ligne 19 et que la ligne 8 sera coupée du 31 août au 20 décembre entre l'arrêt Wiener et l'ULB.

Du côté de Woluwe-Saint-Pierre, déjà fortement touchée par les travaux de la ligne 44, je découvre l'interruption totale des lignes de tram 39 et 44 du 1er juin au 30 août 2024 entre Chien Vert et Ban-Eik et entre Chien Vert et Tervuren Station. L'objectif est de procéder au renouvellement des voies de tram devant le dépôt-musée de Woluwe-Saint-Pierre et, surtout, de renouveler les voies pourtant récentes de la boucle de la ligne 8 de l'avenue de Tervueren vers le boulevard de la Woluwe.

Confirmez-vous le calendrier des travaux futurs et en cours entre 2024 et 2027 ?

Quels sont les raisons qui expliquent la durée de ces travaux ?

Confirmez-vous que les rails s'usent plus vite à cause des trams T3000 et T4000 ?

Pouvez-vous nous rassurer quant aux solutions de repli qui seront offertes aux usagers pendant ces interruptions ?

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La STIB dispose d'un plan pluriannuel de remplacement des voies, basé sur l'état d'usure des rails. Il prévoit de remplacer dix à quinze kilomètres de voies en moyenne par an.

Ce plan établit également la liste des voies du réseau devant faire l'objet de travaux, répartis sur plusieurs années. Cela représente entre 15 et 25 chantiers par an, tous chantiers confondus, allant du renouvellement des voies sur une longueur limitée jusqu'au réaménagement sur toute la longueur d'une chaussée, de façade à façade. Ces travaux n'ont pas tous la même ampleur et n'affectent donc pas tous les voyageurs de la même façon. Malgré les inconvénients qui les accompagnent, ces travaux restent absolument nécessaires. Je rappellerai qu'à Anvers, où

De MIVB beschikt nog niet over alle nodige vergunningen voor de werkzaamheden uit het meerjarenplan. Daardoor kan de agenda nog wijzigen.

De bewakings- en onderhoudsteams van het MIVB-netwerk verbeteren voortdurend de controle- en herstellingsprocessen, om de levensduur van de sporen te verlengen, met name door smeerapparatuur op de trams en op vaste punten langs de lijnen.

ces remplacements n'ont pas été effectués, les trams sont obligés de se déplacer à 10 km/h et ne peuvent plus circuler sur certains axes.

Le plan pluriannuel de remplacement des voies est partagé avec Bruxelles Mobilité, de manière à assurer une coordination avec les autres projets de réaménagement des espaces publics et les autres chantiers touchant à la mobilité en ville. La mise en œuvre du remplacement de rails est donc toujours coordonnée avec les autres intervenants.

Le nombre de renouvellements actuel est nécessaire pour assurer l'offre de transport aux voyageurs dans les meilleures conditions possibles. Pour de nombreux chantiers, le renouvellement des voies s'accompagne de travaux réalisés pour les impétrants, d'un réaménagement de façade à façade, et d'une requalification de l'espace public par le gestionnaire de voirie.

En ce qui concerne le remplacement des rails proprement dit, les techniques de pose ont évolué et intègrent, le cas échéant, des mesures antivibratoires et une isolation électrique des rails. Cette logique s'intègre dans les principes de coordination des travaux et des chantiers. Cela rallonge la durée des chantiers, mais pas la durée de remplacement des rails en soi.

La STIB ne dispose pas encore de tous les permis pour les travaux prévus dans le plan. Il est impossible de faire la liste de tous ces travaux, certains pouvant encore être reportés, notamment en fonction des permis, de la coordination, des autorisations et des calendriers des autres intervenants.

Afin de continuer à assurer une offre de transport dans les meilleures conditions, les équipes de surveillance et de maintenance du réseau de la STIB améliorent également sans cesse les processus de contrôle et de réparation du réseau, de manière à prolonger la durée de vie des voies. Des graisseurs embarqués sur les trams ainsi qu'à des endroits fixes sur le réseau permettent notamment de réduire substantiellement l'usure des voies et d'augmenter leur durée de vie.

Les rails de tram s'usent davantage quand ils sont sollicités par des trams de grande capacité. C'est le cas pour les T3000 et T4000 par rapport aux trams de la génération PCC. À titre d'exemple, un tram T3000 représente approximativement 50 % de capacité en plus qu'un tram des séries PCC.

Il est indispensable d'offrir des trams plus de plus grande capacité pour répondre à l'augmentation de la fréquentation du réseau et pour pouvoir offrir des véhicules plus grands et plus confortables aux voyageurs. Le calendrier des chantiers est également établi de manière à limiter au maximum leur incidence sur les voyageurs, notamment, lorsque les conditions le permettent, en favorisant leur exécution durant les périodes de congé scolaire.

Pour chaque chantier, une attention particulière est portée aux solutions de repli offertes aux voyageurs, notamment au travers de la mise à disposition de navettes de bus de substitution et

¹²⁵⁷ *Trams van het type T3000 en T4000 hebben een grotere capaciteit dan de oudere types en verslijten daardoor de sporen inderdaad sneller. Die grotere capaciteit is absoluut nodig om meer reizigers comfortabel te kunnen vervoeren.*

De vernieuwingsagenda is zo opgesteld dat de hinder voor de reizigers maximaal beperkt wordt, onder meer door zoveel mogelijk tijdens de schoolvakanties te werken.

We zorgen telkens voor een zo goed mogelijk alternatief, waarover we duidelijk communiceren via alle mogelijke kanalen. De eerste dagen staan altijd medewerkers van de MIVB klaar om de reizigers wegwijs te maken. Vaak gaat het om vervangbussen. Soms moeten daarvoor lokaal aanpassingen gebeuren, waarvoor overleg met de gemeenten nodig is.

- Het incident is gesloten.

d'une information claire sur les déviations et coupures de lignes sur les différents médias et supports physiques de la STIB. De plus, les premiers jours, du personnel d'accompagnement de la STIB est systématiquement prévu pour guider au mieux les voyageurs dont le parcours est modifié.

Chaque chantier étant particulier, ces dispositifs sont étudiés au cas par cas, en fonction de la fréquentation des lignes concernées par les chantiers, des possibilités topologiques de faire circuler les navettes de bus, des besoins en bus et en chauffeurs, etc.

Afin de mettre en place ces solutions de repli, il est régulièrement nécessaire d'obtenir des aménagements locaux, que ce soit pour fluidifier le passage des navettes de bus ou pour faire passer les bus au plus près du tracé des lignes de tram interrompues. Une collaboration avec les pouvoirs locaux et régionaux est mise en place en ce sens.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

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

concernant l'évaluation du plan Good Move.

M. Sadik Köksal (MR).- En octobre dernier, je vous interrogeais sur la nécessaire évaluation du plan Good Move. En effet, l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité prévoit une telle évaluation 30 mois après l'entrée en vigueur dudit plan, le 12 mai 2021.

En commission, vous nous avez informés du fait qu'un projet d'ordonnance modifiant cette procédure et voté le 13 octobre 2023 garantissait au moins une évaluation par législature, que Bruxelles Mobilité travaillait sur le dossier et que des ateliers réunissant l'ensemble des parties impliquées, dont les communes, étaient en cours.

Le délai de 30 mois étant arrivé à échéance, je souhaiterais, comme bon nombre de citoyens, prendre connaissance de cette évaluation. La thématique de la mobilité a un écho particulier en Région de Bruxelles-Capitale. Entre la gestion problématique du plan Good Move et le chantier erratique de la ligne de métro 3, on assiste malheureusement à une forte polarisation entre les différents moyens de transport.

Les ateliers ont-ils abouti ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL

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

betreffende de evaluatie van Good Move.

De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).- Conform de ordonnantie van 26 juli 2013 dient Good Move dertig maanden na de vankrachtwording op 12 mei 2021 geëvalueerd te worden. U meldde dat er op 13 oktober 2023 een ontwerp van ordonnantie was goedgekeurd om een dergelijke evaluatie minstens eenmaal per zittingsperiode te garanderen. Er wordt momenteel in workshops aan gewerkt.

Nu de periode van dertig maanden bijna is afgelopen, zou ik graag meer te weten komen over de evaluatie.

Zijn de workshops afgelopen? Wat zijn de resultaten? Wanneer zal de evaluatie voor deze zittingsperiode afgerond zijn?

Welke delen van Good Move zijn nog niet uitgevoerd, en waarom? Is er gepeild naar de tevredenheid van de Brusselaars over de verkeersluwe mazen?

In 2022 werd er 560.000 euro begroot voor de vierjarige begeleiding van de partners van Good Move. Hoe werden die middelen in 2022 en 2023 ingezet? Kunt u me een lijst van de partners bezorgen? Werde het personeel van Brussel Mobiliteit uitgebreid om de goede werking van Good Move te verzekeren?

Des actions du plan n'ont-elles pas encore été mises en œuvre ?
Dans l'affirmative, pourquoi ?

Quand disposerons-nous de l'évaluation prévue pour cette législature ?

La satisfaction des Bruxellois concernés par les mailles a-t-elle été évaluée et prise en compte ?

En 2022, 560.000 euros ont été dégagés pour le marché de quatre ans relatif à l'accompagnement des acteurs dans le suivi des actions du plan Good Move. Quels ont été les montants engagés et comment l'argent a-t-il été concrètement dépensé en 2022 et 2023 ? Quelle est la ventilation de cette dépense ? Pouvez-vous me transmettre, par écrit si nécessaire, une liste des acteurs dont question ?

Comment les moyens humains de Bruxelles Mobilité ont-ils été adaptés afin d'assurer le bon fonctionnement du plan Good Move et de ses actions ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En 2023, deux ateliers ont été organisés avec les communes et Brulocalis. Par ailleurs, trois journées destinées à un plus large public ont été organisées. La dernière d'entre elles s'est tenue sous forme d'ateliers. Le 3 octobre 2023, cet événement a réuni, dans douze ateliers, plus de 150 participants, dont une représentation de tous les organismes institutionnels bruxellois, mais également de BECI, des exploitants de parkings publics et autres. Toutes les présentations sont disponibles sur le site internet de l'Observatoire Good Move, géré par Bruxelles Mobilité. Les conclusions de ces ateliers servent directement à alimenter le rapport d'évaluation de chaque action en cours de rédaction.

En ce qui concerne les actions non prises en charge, six actions étaient considérées comme encore non entamées en 2022. Depuis, elles ont toutes pu avancer selon des rythmes différents, par exemple, le Green Deal pour une logistique basses émissions ou l'engagement au sein de Bruxelles Mobilité d'un agent chargé des pôles logistiques.

S'agissant de l'évaluation et de son calendrier, il faut signaler que nombre d'éléments de l'évaluation sont soit déjà disponibles en ligne sur le site de l'Observatoire, alimenté en continu, soit seront mis en ligne au fur et à mesure de la poursuite de l'évaluation complète et intégrée, qui constitue un travail de taille.

Quant à la démarche d'accompagnement menée avec et pour les communes dans le cadre de l'évaluation, un recueil d'indicateurs par thématique et un projet d'atlas cartographique leur ont été envoyés au début 2024, afin d'avoir leurs retours d'information. Au printemps, une rencontre individuelle de concertation avec chaque commune sera prévue dans le but de discuter des points forts parmi les actions communales menées ainsi que les actions choisies pour être renforcées.

Durant les prochains mois, des consultations dans le cadre de l'évaluation du plan régional de mobilité sont également

¹²⁶⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In 2023 werden er twee workshops georganiseerd met de gemeenten en Brulocalis, evenals drie dagen voor het grote publiek. Aan de laatste daarvan, die op 3 oktober plaatsvond, namen meer dan 150 personen deel, onder wie vertegenwoordigers van BECI, parkinguitbaters enzovoort. De resultaten van de workshops zullen in het evaluatierapport worden opgenomen.*

In 2022 waren zes acties uit het plan nog niet van start gegaan. Sindsdien is er wel al een aanzet gegeven.

Een aantal aspecten van de evaluatie zijn vandaag al te vinden op de website van het Observatorium Good Move, of zullen daar in de toekomst aan toegevoegd worden.

Begin 2024 ontvingen de gemeenten een reeks indicatoren per thema en een atlas, zodat ze hun feedback konden geven. Nog dit voorjaar staat een reeks ontmoetingen met elk van de gemeenten gepland. Daarnaast zal ook de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zich op de evaluatie van het plan toeleggen.

¹²⁶⁹ *De afwerking van het volledige evaluatierapport zal nog enkele maanden vergen. Daarna wordt de definitieve versie nog aan de gemeenten en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie voorgelegd. Eind 2024 zou de regering het rapport dan moeten kunnen presenteren, maar dat zal ook van de verkiezingsuitslag afhangen.*

Voor de begeleiding van de partners is iets meer dan 315.000 euro inclusief btw uitgegeven. Het grootste deel ging naar de begeleiding van de gemeenten. Daarnaast zijn er ook documenten opgesteld en workshops georganiseerd.

Bij mijn aantreden kampte Brussel Mobiliteit met een groot personeelstekort. Sinds 2020 zijn er 76 personeelsleden bij gekomen. Gezien de begrotingsbesparingen en het moratorium op de aanwervingen ben ik in overleg gegaan met minister Gatz over de prioritaire noden.

Brussel Mobiliteit heeft subsidies toegekend aan de gemeenten om verkeersveiligheidscoördinatoren en verantwoordelijken voor de lokale mobiliteitscontracten aan te stellen.

¹²⁷¹ **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Het is jammer dat het evaluatierapport nog niet voltooid is. De volgende regering zou erover moeten kunnen beschikken om haar beleid richting te geven.*

U lijkt het enige regeringslid te zijn dat beslissingen neemt over Good Move. Moet de minister-president de beslissingen niet goedkeuren? Een collega van de PS uitte een paar dagen geleden nog kritiek op het plan.

prévues avec la Commission régionale de la mobilité. Au-delà de ces éléments, la finalisation d'un rapport complet, intégrant l'ensemble des analyses réalisées, les conclusions d'ateliers et l'évaluation des actions mises en œuvre, tant aux niveaux régional que local, prendra encore plusieurs mois.

Selon l'article 8 de l'ordonnance, une nouvelle phase de concertation avec les communes et la Commission régionale de la mobilité est prévue avant de produire une version définitive du rapport, qui pourra alors être diffusé plus largement et présenté au Parlement.

Le rapport final devrait être présenté par le gouvernement fin 2024, voire début 2025. Cela dépendra de la manière dont les communes seront capables de suivre le rythme et du résultat des élections.

Concernant le marché d'accompagnement des acteurs, un peu plus de 315.000 euros TVAC ont été dépensés en 2022 et 2023. Les principaux postes concernent l'accompagnement des dix-neuf communes et la compilation d'informations existantes pour elles, ainsi que la recherche, compilation et production de documents de fonds pour alimenter ou synthétiser les discussions, et finalement l'animation d'ateliers ou de rencontres.

Enfin, en ce qui concerne les moyens humains, rappelons que j'avais hérité, en prenant mes fonctions, d'un énorme manque de personnel au sein de Bruxelles Mobilité. Le gouvernement actuel a pris des mesures, sur ma proposition, pour renforcer les ressources de cette administration. Depuis 2020, il y a eu une augmentation de l'effectif de 76 postes, qui contribuent tous d'une manière ou d'une autre à la mise en œuvre des actions du plan régional de mobilité. Étant donné les restrictions budgétaires et le moratoire sur les engagements, les recrutements prioritaires futurs sont en cours de discussion avec le ministre du Budget et de la Fonction publique.

Il importe également de noter qu'en plus de Bruxelles Mobilité, de nombreux acteurs contribuent à la mise en œuvre du plan Good Move. Bruxelles Mobilité a, par exemple, cherché à renforcer les ressources humaines des communes par l'entremise des subsides liés aux contrats locaux de mobilité, ou encore par l'arrivée des coordinateurs de la sécurité routière, qui aident à renforcer la capacité des communes à agir dans ce cadre.

M. Sadik Köksal (MR).- Vos effectifs auraient été augmentés à hauteur de 76 postes en 2020. C'est une bonne chose, mais l'évaluation aurait pu être réalisée depuis. Respecter le calendrier et soumettre une évaluation finalisée au Parlement aurait permis au futur gouvernement de tenir compte des résultats. En annonçant un rapport final qui ne serait présenté que fin 2024 ou début 2025, vous handicapez déjà le futur gouvernement.

À entendre les partenaires de la majorité, vous seriez seule à décider du plan Good Move et de toutes les actions de mobilité au sein de ce gouvernement, qui se désolidarise, tel un membre du Parti socialiste il y a quelques jours encore. Madame la Ministre,

1271 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Elke beslissing van de regering wordt genomen met de goedkeuring van al haar leden.*

1271 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Het zal misschien aan de nakende verkiezingen liggen.*

- *Het incident is gesloten.*

1279 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1279 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1279 **betreffende de nieuwe brand in een MIVB-remise.**

1281 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Op 24 januari 2024 brak er brand uit in de busremise van Haren. De brand zou zijn ontstaan aan de achterkant van een dieselbus en veroorzaakte ook schade aan een bus die ernaast geparkeerd stond.*

Wat was de oorzaak van de brand? Het voorbije jaar zijn er zes busbranden in de MIVB-remises geweest. Welke procedures zijn er ingesteld om soortgelijke incidenten in de toekomst te voorkomen?

Wat heeft het incident de MIVB gekost?

Het is niet de eerste keer dat een brandende bus andere bussen in de buurt beschadigt. Hoe kan dat worden verklaard? Bestaat er een procedure om te voorkomen dat zo'n brand zich uitbreidt? Waarom wordt de afstand tussen de voertuigen niet vergroot?

De MIVB overwoog quarantainezones in te stellen. Is dat het geval in de remise van Haren?

décidez-vous seule au sein de ce gouvernement ? Le ministre-président n'en avalise-t-il pas les décisions ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Chaque décision du gouvernement est prise avec l'accord de tous les partenaires présents autour de la table.

M. Sadik Köksal (MR).- Il est utile de le rappeler, puisqu'on entend tout et son contraire : on fait une chose, mais on en défend une autre. Par rapport aux partenaires de la majorité, je ne comprends pas. Cependant, les élections approchent, le compte à rebours a commencé et je comprends leurs craintes.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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 un nouvel incendie dans un dépôt de la STIB.

M. David Weytsman (MR).- Un incendie a eu lieu dans le dépôt de bus de Haren le mercredi 24 janvier 2024. Il serait apparemment parti de l'arrière d'un bus diesel rentré au dépôt en fin de journée. Le feu aurait également causé des dégâts sur un autre bus stationné à côté. Heureusement, on ne déplore aucun blessé, mais uniquement des dégâts matériels.

Ce nouvel incident fait suite aux incendies de bus qui ont touché le dépôt Marly et celui d'Anderlecht. Au total, on dénombre six bus incendiés en un peu plus d'un an. De tels incidents démontrent que nous pouvons faire mieux en matière de contrôle des bus pour assurer la sécurité des travailleurs ainsi que l'intégrité du matériel roulant et des dépôts.

La qualité de service et le maintien d'une offre optimale exigent également de conserver dans la flotte un maximum de véhicules. La perte de véhicules représente un préjudice pour la STIB, mais aussi pour les clients. J'aimerais dès lors connaître l'origine de l'incendie, mais aussi et surtout les procédures mises en place pour éviter de tels incidents à l'avenir, en particulier les dégâts aux autres bus.

Quel a été le coût de l'incident pour la STIB (matériel, réparation du dépôt, indisponibilité des véhicules) ?

Pouvez-vous nous communiquer l'origine de l'incendie dans le premier bus ?

Ce n'est pas la première fois qu'un bus en feu endommage les autres bus à proximité. Comment l'expliquer ? Existe-t-il une procédure pour éviter pareille propagation ? Pourquoi ne pas augmenter la distance entre les véhicules ?

1283 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *U hebt wellicht het artikel in de krant gelezen, maar het ging slechts om een klein incident.*

De brand brak uit aan de motor van een bus, maar het onderhoudspersoneel kreeg die snel onder controle, nog voordat de brandweer ter plaatse was. De motor van de betreffende bus liep maar beperkte schade op, niemand raakte gewond en er was geen schade aan de remise. Ook de schade aan de andere bus, die enkele meters verderop geparkeerd stond, was minimaal, aangezien alleen een externe reflector smolt. De precieze schade is nog niet vastgesteld, maar zal waarschijnlijk niet meer dan een paar duizend euro bedragen.

Bij een busbrand in een remise worden direct de hulpdiensten gebeld en is de veiligheid van het personeel prioritair. Personeelsleden mogen de voertuigen en de infrastructuur enkel proberen te redden op vrijwillige basis en als hun veiligheid gegarandeerd is.

In dit geval had de onderhoudsmedewerker een verdachte geur waargenomen en besloot hij de bus verder weg van de andere bussen te parkeren, maar niet in de quarantainezone.

Het personeel van de MIVB-remises zal worden herinnerd aan de procedures. Bovendien zijn we bezig met een reorganisatie van de remise. Dat is niet alleen nodig omdat er oplaadinfrastructuur voor elektrische bussen nodig is, maar ook om veiligheidsredenen.

- Het incident is gesloten.

Une réflexion était en cours à l'initiative de la STIB pour définir des emplacements de zone de quarantaine. Est-ce le cas au dépôt de Haren ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Sans doute avez-vous lu l'article paru dans la presse. Il faut toutefois préciser qu'il ne s'agissait pas d'un gros incendie. Il y a eu un départ de feu dans le compartiment moteur d'un bus. Ce départ de feu a pu être très rapidement maîtrisé par le personnel de maintenance avant même l'arrivée des pompiers, appelés sur place par mesure de précaution. Il s'agit donc d'un incident limité, et non d'un incendie dans le dépôt. Je comprends cependant que la manière dont cet incident a été relaté dans la presse vous a donné une autre impression.

Le moteur du bus concerné a subi quelques dommages limités, qui doivent encore être détaillés. Personne n'a été blessé et il n'y a eu aucun dégât à l'infrastructure du dépôt. Un autre bus, qui était garé à plusieurs mètres, a subi des dégâts minimes, puisque seul un catadioptre extérieur a fondu. Les coûts précis liés aux dommages subis aux véhicules n'ont pas encore été déterminés, mais ne devraient heureusement pas dépasser quelques milliers d'euros.

Quant à l'origine de l'incendie d'un autre bus au dépôt Marly, survenu dans la nuit du 10 au 11 mars 2023, elle fait toujours l'objet d'analyses par les différents experts mandatés par la STIB, Volvo et les compagnies d'assurances.

La procédure en vigueur au sein de la STIB en cas d'incendie d'un bus au dépôt est de privilégier l'appel aux services spécialisés de secours et d'intervention, ainsi que la sécurité du personnel présent sur le site. La sauvegarde des véhicules et des infrastructures ne peut être envisagée par le personnel que sur une base volontaire et uniquement si sa propre sécurité est garantie.

Dans le cas survenu au dépôt de Haren en janvier 2024, l'agent de maintenance ayant détecté une odeur suspecte a décidé de garer le bus à un endroit plus éloigné des autres bus, mais pas dans la zone de quarantaine qui existe à Haren. La procédure de sauvegarde fera bien entendu l'objet d'un rappel au personnel des différents dépôts de la STIB.

J'espère que ma réponse aura permis de quelque peu nuancer le récit qui a été fait dans la presse. Je rappelle par ailleurs que si une réorganisation de nos dépôts s'impose, ce n'est pas uniquement parce que les bus électriques requièrent un entreposage différent pour leur électrification, mais aussi par mesure de sécurité. C'est pourquoi nous procédons à la transformation de tous les dépôts. Il s'agit d'un enjeu gigantesque au sein de la STIB.

- L'incident est clos.

1287 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER

1287 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1287 **betreffende de vooruitgang bij de aanleg van voetgangersboulevards.**

1289 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).**- *Onlangs kwamen in deze commissie vertegenwoordigers van walk.brussels en Heroes for Zero hun prioriteiten voor verkeersveiligheid toelichten, alsook de moeilijkheden die voetgangers nog ondervinden.*

Stappen is de ideale verplaatsingsmodus op alle vlakken tegelijk: het is gratis, het is goed voor economie en handel, het bevordert sociaal contact, het is milieuvriendelijk en klimaatneutraal, het is veilig en gezond en het laat zich vlot combineren met collectieve vervoersmodi.

Daarom voorziet Good Move in zeven voetgangersboulevards van in totaal meer dan elf kilometer lang: een netwerk van grote voetgangerswegen waarmee je op een aangename manier de belangrijkste economische, toeristische, vrijetijds- en cultuurplekken van het stadscentrum kunt bereiken.

In 2021 zei u dat van die elf kilometer al 14% als voetgangersboulevard ingericht was. Hoeveel procent is nu klaar? Is 30% tegen 2025 haalbaar? Wat waren en zijn de voornaamste hindernissen bij de aanleg?

Wordt er nagedacht over een specifieke identiteit en bewegwijzering van deze boulevards?

Hebt u het werk van Brussels Studies Institute (BSI) over de Steenweg, dat op de website van perspective.brussels staat, in uw plannen opgenomen?

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'état d'avancement de l'aménagement des magistrales piétonnes.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Nous avons récemment eu le plaisir d'entendre, dans cette commission, les représentants de la plateforme walk.brussels et de l'ASBL Heroes for Zero, qui nous ont exposé leurs priorités pour une meilleure sécurité routière. Cela a également été l'occasion de remettre en lumière les difficultés rencontrées par les piétons, alors que, comme le déclarait la plateforme, la marche est sans conteste la seule mobilité à rassembler toutes les vertus.

La marche est en effet :

- la plus économique, puisqu'elle ne coûte rien, et est bénéfique pour les finances étatiques et le commerce ;
- la plus sociale, car elle permet facilement l'interaction ;
- la plus propre, vu son impact très positif sur l'espace public ;
- la plus saine : elle n'exerce pas d'externalité négative en matière de qualité de l'air ;
- bénéfique pour la santé ;
- gratuite pour toutes et tous ;
- l'alliée des transports collectifs ;
- une excellente réponse dans la lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air ainsi que par rapport aux problèmes de sécurité routière.

La marche, ce déplacement de base, doit bien entendu être favorisée partout dans la ville et plus particulièrement dans les magistrales piétonnes prévues dans le plan Good Move. Celui-ci les définit comme des axes particuliers du réseau piéton. À partir du piétonnier du centre-ville, un réseau de grands itinéraires piétons doit permettre de rejoindre les principaux pôles économiques, touristiques, récréatifs ou culturels du centre-ville par des cheminements larges, lisibles, agréables et confortables.

J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger sur l'état d'avancement de l'aménagement de ces magistrales piétonnes en 2022. En cette fin de législature, le moment est venu de dresser le bilan de ce qui a été réalisé, de ce qui est en cours et de ce qu'il reste à faire.

Quelles avancées ont-elles été réalisées depuis 2020 dans l'aménagement des sept magistrales piétonnes reprises dans le plan Good Move ?

¹²⁹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We zijn allemaal voetgangers. De voorbije tien jaar is stappen de belangrijkste verplaatsingswijze in Brussel geworden. Vandaag wordt 36% van alle verplaatsingen te voet afgelegd, tegenover 32% in 2010.*

Good Move is gebaseerd op het STOP-principe. Het verbeteren van het comfort van voetgangers staat centraal in ons mobiliteitsbeleid. We hebben veel vooruitgang geboekt, met name dankzij grote hervormingen als de invoering van de stad 30, die de snelheid van automobilisten met 10% heeft verminderd.

Inzake infrastructuur hebben we drie nieuwe voetgangers- en fietsbruggen over het kanaal geplaatst en het aantal ongevalgevoelige zones verminderd.

Om stappen aan te moedigen, hebben we natuurlijk ook goede trottoirs en veilige oversteekplaatsen nodig. We hebben een meetrolstoel ontwikkeld, waarmee al 5 km trottoirs zijn getest. Daarnaast worden er elk jaar honderden reparaties uitgevoerd, die met name worden gemeld via Fix My Street.

Het budget voor het onderhoud van trottoirs is gestegen tot 12 miljoen euro in 2023. Elk jaar wordt ongeveer 25.000 m² aan trottoirs gerenoveerd. Daarnaast zijn 400 oversteekplaatsen veiliger gemaakt.

We hebben ook gewerkt aan veiligere schoolomgevingen via infrastructuuringrepen en bewustmakingsacties.

En 2021, vous nous aviez informés que les sept magistrales piétonnes représentaient plus de onze kilomètres de voirie, dont quelque 14 % atteignaient un niveau de magistrale. Qu'en est-il de ce pourcentage aujourd'hui ? Peut-on raisonnablement penser atteindre l'objectif des 30 % réalisés en 2025 ?

Quels ont été et quels sont les freins principaux à leur aménagement en bonne et due forme ?

Une réflexion est-elle en cours pour leur donner une identité propre et une signalétique ?

Enfin, avez-vous intégré le travail du Observatoire du centre-ville/piétonnier sur le Steenweg publié sur le site de perspective.brussels ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous sommes tous des piétons ! En dix ans, la marche est devenue le premier mode de déplacement des Bruxellois. Aujourd'hui, 36 % des déplacements se font à pied, contre 32 % en 2010. Et c'est une excellente nouvelle pour la santé des Bruxellois évidemment, mais aussi pour la santé de notre ville. C'est bon pour la santé, la convivialité et l'environnement.

Les piétons doivent rester au cœur de la vision du plan Good Move. Avec le principe STOP, qui est inscrit dans le plan, l'amélioration du confort des piétons est au centre de toutes les politiques de mobilité menées au cours de cette législature. S'agissant de la marche, il faut relever quelques avancées importantes.

D'abord, il y a les grandes réformes comme la ville 30, qui a diminué la vitesse réelle des automobilistes de 10 %, réduit le bruit et les émissions aux abords des routes et permis, dans le même temps, de rendre la marche plus sûre et plus agréable.

J'en viens à présent à l'infrastructure sur laquelle porte essentiellement votre question orale. Nous avons mis en place trois nouvelles passerelles cyclo-piétonnes sur le canal de Bruxelles pour réparer peu à peu la fracture piétonne ouest-est qui existait dans notre ville. Nous avons également réduit le nombre de zones à concentration d'accidents.

Bien sûr, pour encourager la marche, nous avons également besoin de trottoirs de qualité et des passages pour piétons sécurisés. C'est pour cette raison que nous avons travaillé au développement d'une méthodologie d'audit au moyen d'une chaise roulante mesureuse. C'est ainsi que 5 km de trottoir ont déjà pu profiter de cette méthodologie en test. Parallèlement, des centaines de réparations ponctuelles sont faites par an, renseignées notamment via l'application Fix My Street dont les fonctionnalités ont été modifiées pour mieux répondre aux réclamations des piétons.

L'investissement dans l'entretien des trottoirs n'a fait qu'augmenter ces dernières années pour arriver à 12 millions d'euros en 2023, pour environ 25.000 m² de trottoirs rénovés annuellement. De plus, 400 traversées piétonnes ont été

¹²⁹³ *Meerdere grote voetgangersprojecten zitten momenteel in de studie-, plannings- of uitvoeringsfase. Een van de projecten die worden bestudeerd, is de heraanleg van gevel tot gevel van de verbinding tussen Thurn & Taxis en het Noordstation, die de voetgangersboulevard en de nieuwe tramlijn 15 omvat. In april wordt de vergunning aangevraagd.*

In 2024 wordt ook een mobiliteitsstudie voor de Louizalaan uitgevoerd. Daarna volgen heraanlegplannen met inbegrip van een voetgangersboulevard.

Rond de Adolphe Maxlaan en de Beurs zijn in 2023 werken aan de voetgangerszone voltooid en er zijn verbeteringen aangebracht aan de voetpaden in de Jacquainlaan.

Er wordt gewerkt aan het Schumanplein om er een stuk van de voetgangersboulevard in te integreren.

Er lopen vergunningsaanvragen voor de aanleg van voetgangersboulevards op het Koningsplein, de Gulden-Vlieslaan en de Stalingradlaan.

De belangrijkste hinderpaal voor de volledige aanleg van voetgangersboulevards is de complexe toestand op bepaalde plekken, waardoor allesomvattende plannen moeten worden uitgewerkt.

Een volledige voetgangersboulevard loopt meestal langs straten met meerdere beheerders, wat tot allerlei parkeer- en doorstromingsproblemen leidt tijdens de aanleg.

In 2024 komt er een aanbesteding om specifieke aanlegcriteria te bepalen die de voetgangersboulevards een eigen identiteit moeten geven. Er wordt ook gewerkt aan een update van de voorwaarden voor voetgangerstoegankelijkheid. Alles bij elkaar gebeurt er heel wat, maar we hebben een enorme achterstand in te halen.

sécurisées, notamment grâce à l'installation d'arceaux à vélos visant à garantir une bonne visibilité.

Nous avons aussi travaillé sur la mobilité scolaire, tant via l'infrastructure que par la sensibilisation, afin de sécuriser les abords des écoles.

Pour ce qui est de la matérialisation des magistrales piétonnes dans des grands projets d'infrastructure en axes structurants piétons, plusieurs projets d'envergure sont actuellement à divers stades de planification, de réalisation ou d'étude pour concrétiser ces itinéraires.

Concernant les études, parmi les initiatives notables figure le projet de réaménagement de façade à façade de l'axe Tour & Taxis - gare du Nord, où passe l'itinéraire de la magistrale piétonne et la nouvelle ligne de tram 15. Ce projet est en cours d'étude et une demande de permis devrait être déposée en avril 2024.

Une étude de mobilité pour l'avenue Louise est également programmée en 2024. Elle sera suivie d'un projet de réaménagement intégrant la magistrale.

Concernant les aménagements réalisés ou en cours de réalisation, les travaux, en lien avec les aménagements du piétonnier, ont été achevés en 2023 autour du boulevard Adolphe Max et de la Bourse, et des améliorations ont été apportées aux cheminements piétons sur le boulevard Jacquain.

Des travaux sont également en cours au niveau du rond-point Schuman et de ses abords, intégrant un tronçon de magistrale.

Des demandes de permis d'urbanisme sont aussi en cours sur différents tronçons de magistrales :

- la place Royale, qui est actuellement en travaux et qui va permettre d'offrir un espace et un confort piétonnier beaucoup plus importants ;

- l'avenue de la Toison d'Or, qui fait encore l'objet de débats ;

- l'avenue Stalingrad, qui est également au centre d'importants enjeux.

Les principaux freins à l'aménagement complet des magistrales résident dans la complexité des enjeux à certains endroits, qui impliquent des visions d'axe complètes et partagées et des procédures plus longues.

Une magistrale complète passe en général par des voiries qui relèvent de plusieurs gestionnaires, ce qui ne facilite jamais le bon avancement du projet. Si le principe STOP est formellement partagé par beaucoup de partenaires, il est parfois négligé au stade de la concrétisation, qui se heurte à des objections en matière de stationnement, de fluidité du trafic motorisé, etc.

Le lancement d'un marché d'accompagnement prévu en 2024 a pour objectif de définir des critères d'aménagement spécifiques visant à conférer aux magistrales une identité propre. Ce processus inclut l'élaboration de recommandations garantissant la qualité tant de l'aménagement que de l'usage de ces espaces. Parallèlement, il s'agit de sensibiliser les porteurs de projets à l'enjeu des magistrales, conformément aux futures prescriptions et à celles déjà existantes du plan régional de mobilité, ainsi qu'aux besoins d'une ville « marchable ».

Concernant le chantier de l'accessibilité piétonne, qui sera d'application sur le réseau piéton, mais en particulier sur les magistrales, une mise à jour est en cours.

Dans l'ensemble, nous faisons beaucoup pour la marche, mais nous avons toujours un grand déficit au niveau de l'infrastructure et de la culture piétonne de notre Région. Nous devrions pouvoir regarder en arrière dans quelques années et constater que le tournant vers une ville parfaitement piétonne, accessible aux personnes à mobilité réduite, a été amorcé.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- La fin de votre réponse correspond à ce que j'allais dire. Beaucoup de choses sont faites pour les piétons, mais elles sont généralement noyées dans un projet plus complet qui n'est dès lors pas perçu comme un véritable aménagement pour ces mêmes piétons. Parfois aussi, des arbitrages ne respectent pas tout à fait le principe STOP. C'est dommage.

Si j'insiste sur les magistrales piétonnes, c'est qu'il faut très clairement y mettre en avant les piétons. Le fait que le piéton y est roi, même si d'autres modes de transport coexistent, et que tout est prévu pour son confort et celui des personnes à mobilité réduite doit être lisible.

Je me doute que ce n'est pas facile et que vous faites votre possible. Il suffirait pourtant de concrétiser une magistrale piétonne bien aménagée, avec une signalétique claire, qui marque la place du piéton en ville et permet de réaliser la distance que l'on peut parcourir à pied dans un cadre agréable et en toute sécurité, et d'autres magistrales piétonnes suivront.

- *L'incident est clos.*

¹²⁹⁵ **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Er gebeurt inderdaad van alles voor voetgangers, maar dat verdwijnt allemaal in algemene projecten, waardoor die niet als voetgangersvriendelijke heraanleg worden beschouwd. Soms wordt het STOP-principe ook niet helemaal toegepast en dat is jammer. Op voetgangersboulevards moeten de voetgangers koning zijn.*

Ik weet wel dat u al het mogelijke doet. Toch zouden we een goed aangelegde voetgangersboulevard moeten afwerken, want dan volgen de andere vanzelf.

- *Het incident is gesloten.*