



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
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 7 JANUARI 2020**

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—————
**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 7 JANVIER 2020**

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. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
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. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf 5

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

betreffende "het arrest van de Raad van State over het wildparkeren van freefloating gemotoriseerde tweewielers op het grondgebied van een Brusselse gemeente".

Mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Pauthier 10

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

betreffende "de vervanging van bus 84 in het kader van het jongste busplan van de MIVB".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 13

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

betreffende "de problematiek van de bussen tussen de Elsensesteenweg en de nieuwe busbaan met dubbele rijrichting aan de Regentlaan".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 17

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

SOMMAIRE

Question orale de M. Vincent De Wolf 5

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "l'arrêt du Conseil d'État portant sur le stationnement sauvage des engins à deux roues en libre-service sur le territoire d'une commune bruxelloise".

Question orale de Mme Isabelle Pauthier 10

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 remplacement du bus 84 lors du dernier plan bus de la STIB".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 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 "la problématique du passage des bus entre la chaussée d'Ixelles et le nouveau site bus bidirectionnel du boulevard du Régent".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 17

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

betreffende "het proefproject met eenrichtingsverkeer op de Neerstallesteenweg, tussen de Stallestraat en de Ruisbroeksesteenweg in Ukkel en naar Vorst".		concernant "le test du sens unique dans la chaussée de Neerstalle, entre la rue de Stalle et la chaussée de Ruisbroeck à Uccle et vers Forest".	
Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier	23	Question orale de Mme Ingrid Parmentier	23
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "het beheer van het artistieke erfgoed in de openbare ruimte door de MIVB en door Brussel Mobiliteit".		concernant "la gestion du patrimoine artistique dans l'espace public par la STIB et par Bruxelles Mobilité".	
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	30	Question orale de Mme Cieltje Van Achter	30
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de opstart van de interventiedienst voor ongevallen in de Brusselse tunnels".		concernant "le lancement du service d'intervention en cas d'accidents dans les tunnels bruxellois".	
Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock	33	Question orale de M. Emmanuel De Bock	33
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de evaluatie van Villo en het aantal m ² publicitaire oppervlakte in het Brussels Gewest".		concernant "l'évaluation de Villo et du nombre de mètres carrés publicitaires répartis dans la Région bruxelloise".	
Mondelinge vraag van de heer David Leisterh	38	Question orale de M. David Leisterh	38
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de samenwerking tussen de start-ups en de MIVB".		concernant "les collaborations entre les start-up et la STIB".	

*Voorzitterschap: de heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter.
Présidence : M. Arnaud Verstraete, premier vice-président.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
VINCENT DE WOLF**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "het arrest van de Raad van
State over het wildparkeren van freefloating
gemotoriseerde tweewielers op het
grondgebied van een Brusselse gemeente".**

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*-
*Er gebeuren steeds meer ongevallen met steps en
die zijn vaak ernstig omdat de mensen hun hoofd,
ellebogen en knieën niet beschermen. De
overheden moeten ingrijpen.*

*De gemeente Sint-Joost-ten-Node wilde via een
reglement het parkeren van deelsteps en elektrische
deelfietsen beperken tot een paar locaties in de
gemeente. Het gewest ging daartegen in beroep bij
de Raad van State en die vernietigde het reglement.*

*Volgens de Raad van State heeft het college van
burgemeester en schepenen immers geen
beslissingsmacht op dat vlak, als gevolg van de
ordonnantie van 29 november 2008.*

*Het gewest heeft de exploitatievoorwaarden en de
regels voor de licenties voor de operatoren
gereguleerd.*

*Op hun site eisen de operatoren dat de gebruikers
bepaalde gebruiksvoorwaarden naleven. Je mag
bijvoorbeeld niet met zijn tweeën of drieën op een
step. Alleen bestaan er geen wettelijke regels die
dat verbieden.*

*Volgens de ordonnantie mogen de gemeenten
parkeerbzones voor de deelvoertuigen opleggen of
delen van hun grondgebied verbieden voor die*

**QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE
WOLF**

**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'arrêt du Conseil d'État
portant sur le stationnement sauvage des
engins à deux roues en libre-service sur le
territoire d'une commune bruxelloise".**

M. Vincent De Wolf (MR).- Le nombre
d'accidents graves impliquant des trottinettes est en
constante augmentation. Les services d'urgence des
hôpitaux accueillent par ambulance un nombre
important d'accidentés graves de la route, qui se
déplaçaient en trottinette sans casque, sans
protection des coudes ou des genoux. Un
journaliste de notre connaissance a ainsi été très
longtemps dans le coma à la suite d'une chute sur la
tête.

Les pouvoirs publics doivent se mobiliser par
rapport à cette situation, qu'entoure un certain flou
juridique.

Le Conseil d'État a rendu un arrêt sur le règlement
adopté par la commune de Saint-Josse-ten-Noode
en vue de limiter le stationnement des engins à deux
roues en libre-service - trottinettes et vélos
électriques - à quelques emplacements sur son
territoire.

La Région a introduit un recours et a obtenu gain
de cause auprès du Conseil d'État, qui a annulé le
règlement communal, estimant que l'ordonnance
régionale du 29 novembre 2008 n'accordait aucune
compétence décisionnelle au collège des
bourgmestre et échevins en la matière. Cet arrêt
fera jurisprudence sur le plan de l'équilibre entre
l'action régionale et l'action communale en matière

voertuigen als het proefproject van Brussel Mobiliteit doorslaggevend zou zijn. Er is dus nog hoop dat de regering de gevaren zal aanpakken.

Naast de ongevallen, is er ook de overlast door het wildparkeren van de voertuigen. Er zijn al gevallen geweest waarbij blinden op de routes die voor hen ingericht zijn, gevallen zijn over deelsteps die daar waren achtergelaten. Zoiets kan de overheid niet laten gebeuren.

Ik heb daarom alle huidige federale en gewestelijke wetgeving grondig uitgepluisd en op basis daarvan heb ik in mijn eigen gemeente een gemeentelijke politieverordening uitgevaardigd. Uiteraard wil ik mijn ondervinding op dat vlak delen met wie dat wil.

Welke onmiddellijke maatregelen plant de regering om de gevaren door het vrij parkeren van deelvoertuigen te beperken?

Welke aanbevelingen zult u doen aan de plaatselijke besturen in afwachting van de resultaten van de proefprojecten van Brussel Mobiliteit?

Overlegt u met de federale overheid over de behandeling van elektrische steps en aanverwante voertuigen in de Wegcode? Waarover hebt u het precies?

Hoever staat de reglementering van wat de gebruikers al dan niet mogen doen? Zal de regering daarvoor de ordonnantie op de exploitatievoorwaarden uitbreiden? Ik pleit voor een globale gewestelijke wetgeving, in overleg met de gemeenten. De problemen zijn immers overal dezelfde.

Mijn standpunt wordt gedeeld door de Conferentie van Burgemeesters. Wij vragen alleen een regeling op gewestelijk niveau.

de stationnement des engins de déplacement de ce type.

La Région a légiféré sur la question des conditions d'exploitation et de la licence des opérateurs.

Nous pouvons constater sur le site des opérateurs que ces derniers exigent de la part des utilisateurs le respect de certaines conditions d'utilisation. Par exemple, il est interdit de monter à deux ou à trois sur une trottinette. Mais aucune réglementation spécifique ne l'interdit encore actuellement.

Le texte offre la possibilité à une commune d'identifier des zones d'exclusion ainsi que des zones de dépôt si le projet test mené aux quatre endroits sélectionnés par Bruxelles Mobilité devait se révéler concluant. Nous pouvons donc espérer que le gouvernement prendra conscience des réels dangers engendrés par ces engins de déplacement.

Dans ma commune, j'ai pu constater des accidents survenus sur la voie publique mais également de graves inconvénients occasionnés par le stationnement anarchique. Prenons l'exemple des cheminements aménagés au bénéfice des personnes malvoyantes ou aveugles, sur lesquels elles peuvent se repérer à l'aide de leur canne blanche. Lorsque ces personnes arrivent devant un passage pour piétons, ce dernier leur est signalé par un dallage podotactile et l'utilisateur malvoyant doit pouvoir être certain de ne rencontrer aucun obstacle à cet endroit-là. Or, nous avons constaté que des trottinettes placées perpendiculairement sur le cheminement destiné aux personnes aveugles ont occasionné des chutes et des blessures sérieuses.

En tant que pouvoir public, nous ne pouvons laisser ce genre de comportement perdurer.

Les communes se sentent assez désemparées face au caractère incomplet des réglementations régionales et fédérales en la matière. Avec ma collaboratrice, nous avons effectué un travail très approfondi sur l'état actuel de la législation. Nous avons examiné le Code de la route, la législation régionale, et les compétences résiduelles existant au niveau communal. C'est dans ce cadre que nous avons pris une ordonnance de police communale. Nous sommes bien sûr prêts à collaborer et à échanger nos expériences si vous le souhaitez.

En matière de stationnement des véhicules en libre-service intégral, quelles sont les mesures immédiates que le gouvernement entend adopter pour limiter les dangers réels qui surgissent sur la voie publique, et que je vous ai rappelés ?

En attendant les conclusions du test réalisé par Bruxelles Mobilité, quelles recommandations seront-elles partagées avec les pouvoirs locaux et les acteurs de terrain, directement confrontés aux dangers qu'implique l'absence de règles ou de connaissance des règles en matière de stationnement par les utilisateurs et/ou les opérateurs ?

Une concertation sur ce point est-elle en cours avec les autorités fédérales, compte tenu des dispositions du Code de la route qui s'appliqueraient aux trottinettes électriques et aux engins équivalents ? Si cette concertation existe, sur quels éléments a-t-elle ou va-t-elle porter ?

Qu'en est-il de la réglementation en matière de comportement prescrit pour les utilisateurs de ces engins ? Le gouvernement agira-t-il pour étendre l'ordonnance régionale, qui porte principalement sur les conditions d'exploitation devant être respectées par les opérateurs ? Il s'agit aujourd'hui de l'objectif essentiel de l'ordonnance. Pour ma part, je plaide pour que vous adoptiez une législation régionale qui s'applique globalement, ceci en concertation avec les communes. En effet, les problèmes sont les mêmes partout.

Dans l'attente de celle-ci, et vu l'urgence, nous avons adopté une position, partagée par la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale. Nous ne demandons cependant pas mieux que d'avoir une disposition sur le plan régional.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *Eerder hadden we het al over het veiligheidsaspect van elektrische steps, maar er zijn dus ook parkeerproblemen met dit soort tweewielers.*

Samen met de gemeenten, de politiezones en de verdelers van de steps willen we naar oplossingen zoeken. We hebben het idee gelanceerd om drop-offzones in het leven te roepen, maar het wordt

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous avons déjà eu des débats en commission sur les deux-roues en libre-service, notamment à propos des accidents et de la sécurité routière. Leur stationnement pose également problème et nous en sommes tous conscients. Des solutions doivent être trouvées.

Nous avons également lancé un projet avec les communes, les zones de police et les opérateurs de

moelijk om dat nog voor de zomer te realiseren. We mogen ook niet het risico lopen dat de gebruikers hun geloof verliezen in dit soort mobiliteit, dat wel degelijk zijn voordelen heeft.

Het gewest organiseert een proefproject met de drop-offzones. Die zullen liggen in gebieden met een hoge verkeersdruk, in de buurt van intermodale knooppunten, of vlakbij plekken waar de step niet mag worden achterlaten.

Ik zal de testen met een parkeerverbod in bepaalde zones evalueren alvorens te beslissen over de vraag van sommige gemeenten naar een ruimer parkeerverbod.

Daarnaast komen er veertien personen bij, die zullen controleren of de bedrijven die de voertuigen aanbieden aan de voorwaarden voldoen. Zij zullen bovendien de logistieke diensten van de operatoren aansporen om beter te communiceren, zodat klachten vlotter kunnen worden afgehandeld.

In de loop van 2020 komt er bovendien een bewustmakingscampagne over goede praktijken voor wie deelvoertuigen gebruikt.

Sancties en regelgeving zijn nodig, maar het publiek moet worden gewezen op de risico's die fout geparkeerde voertuigen voor anderen inhouden.

Volgens de Wegcode mag je met een elektrische step op de weg maximaal 25 km/u rijden. Op het voetpad is stapvoets rijden toegestaan.

Het is verplicht de steps op het voetpad te parkeren, zonder dat ze een gevaar vormen voor andere weggebruikers. Daarbij moet er minstens 1,5 m voetpad vrij blijven.

Uiteraard komt er geen uitzondering op de Wegcode, maar ik overweeg om gebruikers die hun step in een drop-offzone parkeren, te belonen, bijvoorbeeld met een korting, al moet ik daarover wel overleggen met de operatoren om na te gaan of dat haalbaar is.

Op 17 december 2019 kwam het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) een eerste keer samen. We bespraken onder andere een voorstel voor een nieuw federaal

trotinettes pour répondre à ces enjeux. Nous avons avancé sur certains points, notamment la création de zones de dépôt (drop-off), mais il reste du travail pour faire en sorte que nous trouvions des solutions d'ici l'été. Faute de quoi, le soutien du public à ce type de mobilité, qui présente des avantages, risque de diminuer.

La Région est en train de mener un projet pilote de zones de dépôt, qui vise à organiser le stationnement aux abords des zones à forte concentration, des nœuds intermodaux ou à proximité des zones où le parking est interdit.

La Région va également évaluer et consolider les zones d'interdiction de stationnement testées en ce moment. Certaines communes en demandent davantage, mais il est important de réaliser l'évaluation avant d'augmenter ces zones d'interdiction de stationnement si nécessaire.

La Région va également renforcer la procédure d'intervention en cas de stationnement non conforme via la désignation de quatorze agents, chargés notamment de contrôler le respect des conditions d'exploitation ainsi que la communication entre les services logistiques des opérateurs, en vue d'un meilleur traitement des plaintes. Si désormais existe un règlement, il est important d'en contrôler le respect.

Une campagne de sensibilisation aux bonnes pratiques à adopter pour utiliser ces modes de déplacement sera mise en place dans le courant de l'année 2020.

Il faut prévoir des sanctions, il faut établir un règlement, mais il faut également sensibiliser le public aux risques, notamment pour des personnes à mobilité réduite ou des personnes aveugles, qui ont besoin de leur espace. C'est une question de respect.

Le Code de la route impose une limite de vitesse maximale de 25 km/h en voirie et, sur le trottoir, une limitation à l'allure du pas.

Vous m'interrogez aussi sur les règles en matière de stationnement par les utilisateurs et les opérateurs. Le stationnement de ces engins de déplacement doit obligatoirement se faire sur le trottoir, sans présenter aucun danger pour les autres usagers.

verkeersreglement, waarin onder andere bepalingen over de nieuwe vervoersvormen zullen worden opgenomen.

In de ordonnantie staat er niets over hoe de gebruikers van de voertuigen zich moeten gedragen. Daarop is de Wegcode van toepassing. Ik zal echter wel nagaan of het aangewezen is om de maximumsnelheid in bepaalde zones te verlagen.

Om de parkeerproblemen met de steps op te lossen, voerde het gewest een systeem van drop-offzones in. De komende maanden overleg ik met de gemeenten, de politiezones en de operatoren. Daarbij kunnen andere systemen worden besproken.

Comme cette dernière notion reste relativement vague, nous avons repris une contrainte du règlement régional d'urbanisme (RRU) imposant une largeur de passage minimale de 1,5 m sur les trottoirs. Cette recommandation rend le message à faire passer auprès des utilisateurs plus concret et objectif.

Nous ne dérogerons bien entendu pas au Code de la route, mais il est envisagé d'encourager les utilisateurs à stationner sur les zones de dépôt (drop-off zones) par le biais d'une forme de récompense qui pourrait prendre différentes formes : une réduction sur le prix de la course ou un programme de fidélité. Cette méthode devra évidemment faire l'objet d'une concertation avec les opérateurs, afin d'évaluer ses faisabilités technique et économique.

En ce qui concerne la concertation avec les autorités fédérales, une première réunion du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM) a eu lieu le 17 décembre dernier. Nous y avons discuté, entre autres, d'une proposition de nouveau Code de la route fédéral. Celui-ci sera élaboré plus en détail dans les mois à venir et contiendra également des dispositions relatives à ces nouveaux types d'engins de déplacement.

Pour ce qui est de la réglementation en matière de comportements prescrits pour les utilisateurs de ces engins, l'ordonnance traite de l'exploitation des services de cyclopartage, mais pas du comportement de leurs utilisateurs. C'est le Code de la route qui établit les règles pour chaque mode de déplacement et s'applique au comportement des usagers. Nous allons néanmoins évaluer l'opportunité de créer des zones à vitesse modérée, qui permettraient de limiter la vitesse maximale des engins dans certaines zones spécifiques, comme le piétonnier. Une évaluation de la sécurité routière doit analyser cette possibilité.

Enfin, concernant le stationnement, nous avons lancé le système des zones de dépôt. D'autres systèmes peuvent également être envisagés. Cette question sera abordée lors des débats et négociations qui seront menés dans les semaines et mois à venir avec les communes, les zones de police et les opérateurs.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans)*.- *Het is een goede zaak dat u het probleem in overleg met de gemeenten en de politiezones wilt aanpakken. Ik blijf de situatie volgen en ik zal mijn medewerkers vragen om u een verslag van mijn ervaringen met de steps te bezorgen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE PAUTHIER

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de vervanging van bus 84 in het kader van het jongste busplan van de MIVB".

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Om de mobiliteit in het Brussels gewest te verbeteren, rekening houdend met de demografische evoluties, heeft de MIVB een nieuw busplan geïmplementeerd om te kunnen inspelen op de grote uitdagingen van de toekomst. Het plan is op 4 november in werking getreden en moet het mogelijk maken de frequenties en aansluitingen voor de honderdduizenden dagelijkse gebruikers te verbeteren.*

Nieuwe lijnen zijn toegevoegd, maar tegelijk zijn verschillende busroutes gewijzigd, wat vragen oproept. Nieuw is onder meer lijn 83 Heizel-Berchem Station, die de oude buslijn 84 vervangt en het aanbod in Neder-Over-Heembeek uitbreidt.

Volgens de MIVB speelt het plan in op de bevolkingsgroei in dit gebied in het noorden van

M. Vincent De Wolf (MR).- Je vous remercie, Mme la ministre, pour la qualité et la précision de votre réponse.

Je crois comprendre que vous voulez agir en concertation avec les autorités locales et les zones de police. Cela va dans le bon sens. Nous resterons attentifs à cette situation.

Par ailleurs, dans un esprit de collaboration positive, je me permettrai de demander à ma collaboratrice et à mon équipe de prendre contact avec votre cabinet, afin de vous communiquer nos expériences en la matière.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE PAUTHIER

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 remplacement du bus 84 lors du dernier plan bus de la STIB".

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Afin d'améliorer la mobilité en Région bruxelloise en tenant compte de ses évolutions démographiques, la STIB a mis en place un nouveau plan bus destiné à répondre aux grands enjeux de demain. Celui-ci est entré en vigueur le 4 novembre. Élaboré en concertation avec les acteurs concernés, il doit permettre d'améliorer les fréquences et les correspondances pour les centaines de milliers d'usagers quotidiens du réseau bruxellois.

Si ce plan bus a vu l'émergence de nouvelles lignes, il a également été l'occasion pour la STIB d'apporter de lourds changements à son réseau, en modifiant les itinéraires de plusieurs bus. Ce point pose justement question. Parmi les grandes nouveautés, nous constatons l'émergence de la ligne 83 Heysel-Berchem Station. Ce nouveau tracé remplace l'ancienne ligne de bus 84 en

ons gewest. Een belangrijk deel van het traject van de vroegere bus 84 is evenwel weggefallen, met name het traject tussen de bushaltes Basilix en Lowet. De vroegere bus 84 reed door een groot aantal volkswijken in Ganshoren en veel gebruikers hebben de gewoonte om deze bus te nemen en zich dan verder met de metro te verplaatsen.

De inwoners van deze wijken moeten nu overvolle bussen gebruiken, aangezien de frequentie van lijn 87 niet is verhoogd ter compensatie.

De situatie valt des te meer te betreuren omdat lijn 87 op piekuren te maken heeft met het fenomeen dat de ene bus na de andere rijdt, waarbij de ene vol zit en de volgende nagenoeg leeg is, en de uurregelingen die ophangen aan de haltes niet worden nageleefd.

Wordt het busplan binnenkort geëvalueerd? Zal de frequentie worden opgevoerd indien dat nodig blijkt? Hoe rechtvaardigt de MIVB dat bus 83 niet tussen Basilix en Lowet rijdt en daar nog alleen bus 87 rijdt? Welke stappen heeft de MIVB gezet om de frequentie op deze lijnen te evalueren en zo nodig te verhogen? Hoe wil de MIVB concreet het fenomeen aanpakken dat op deze lijn twee bussen elkaar vaak opvolgen, om de frequentie in real time te verbeteren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Omdat ik deze buslijn goed ken, begrijp ik de vragen.*

Allereerst wil ik eraan herinneren dat het busplan een meerjarenplan is, dat in opeenvolgende fasen

modifiant sa desserte, afin de renforcer celle de Neder-Over-Heembeek.

Selon la STIB, ce nouveau dispositif doit accompagner le processus d'urbanisation et de densification de la population en cours dans cette zone du nord de notre Région. Cependant, il apparaît désormais que ce nouveau tracé ampute malheureusement une importante partie du parcours de l'ancien bus 84, notamment sur son tronçon entre les arrêts Basilix et Lowet. Or cette zone desservait un grand nombre de quartiers populaires à Ganshoren et de nombreux usagers ont pris l'habitude de l'emprunter pour effectuer leurs correspondances avec le métro.

Aujourd'hui, il nous revient que les habitants de ces quartiers se retrouvent contraints d'utiliser des bus bondés, puisque cette amputation ne s'est a priori pas accompagnée d'une compensation de la fréquence de la ligne 87.

C'est d'autant plus regrettable que la ligne 87 est, aux heures de haute fréquentation, victime du phénomène bien connu des trains de bus, soit des bus qui se suivent l'un après l'autre, l'un rempli, l'autre pratiquement vide, sans respect ou avec un respect aléatoire et parfois imprévisible de la fréquence annoncée sur les horaires disponibles aux arrêts.

Une procédure d'évaluation du plan bus est-elle prochainement prévue ? Le cas échéant, et si elle s'avère nécessaire, une augmentation de la fréquence sera-t-elle instaurée ? Comment la STIB justifie-t-elle l'abandon du tronçon Basilix-Lowet par le 83 et le fait que ce tronçon ne soit plus desservi que par un seul bus, le 87 ? Quelles sont les démarches effectuées par la STIB pour évaluer et, si nécessaire, renforcer la fréquence sur ces lignes ? Comment la STIB compte-t-elle concrètement enrayer le phénomène des trains de bus sur cette ligne pour d'ores et déjà améliorer la fréquence en temps réel ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour bien connaître cette ligne de bus, je comprends les questions qui se posent.

Tout d'abord, je voudrais rappeler que le plan directeur du réseau bruxellois de bus est un plan

wordt uitgerold. Dit plan moet dus in zijn geheel worden bekeken. Het klopt dat de veranderingen die op 4 november in werking zijn getreden soms een positief en soms een negatief effect hebben op bepaalde wijken. Het plan is overigens besproken met de gemeenten.

De reorganisatie van lijn 84 komt er om het traject van deze lijn los te koppelen van dat van lijn 87 en aldus voor een groter aanbod op de Keizer Karellaan en de Maria van Hongarijelaan te zorgen en een nieuwe lijn naar het gemeentehuis van Ganshoren aan te bieden.

Wat de frequentie en de capaciteit van de voertuigen betreft, is het aanbod van lijn 87 in theorie voldoende om de vraag op het traject Basilix-Lowet op te vangen. Het gevoel dat de bussen overvol zijn, is vooral het gevolg van de problemen met de regelmatigheid van de lijn die in real time worden vastgesteld. We moeten oplossingen vinden om dat probleem te verhelpen.

De MIVB volgt de gereorganiseerde lijnen permanent op, en dat over meerdere maanden, zelfs jaren. Dit proces moet het mogelijk maken om zo nodig aanpassingen door te voeren.

Als reactie op de bussen die elkaar op deze lijn snel opvolgen, heeft de MIVB de controle op deze lijn in real time verscherpt en analyseert ze de indicatoren grondig om na te gaan hoe de kwaliteit van de dienstverlening op deze lijn kan worden verbeterd.

Deze bus wordt vaak belemmerd op het kruispunt van de Keizer Karellaan met de Gentsesteenweg. We moeten daarom verregaande oplossingen vinden en de wijk en de lanen mogelijk heraanleggen. De schepenen van de gemeente zijn ook bereid om oplossingen te zoeken. We moeten nu samenzitten om praktische oplossingen te vinden en bus 87 aangenaam, comfortabel en betrouwbaar te maken.

pluriannuel, déployé en phases successives. Les changements opérés sont donc intrinsèquement liés et c'est dans sa globalité que ce plan en cours de développement doit être considéré. Il est vrai que les changements entrés en vigueur le 4 novembre ont un effet tantôt négatif, tantôt positif sur certains quartiers. Précisons encore que le plan a été débattu et négocié avec les communes.

La réorganisation de la ligne 84 (devenue la nouvelle ligne 83), réalisée en concertation avec la commune de Ganshoren, découle d'une volonté de dissocier l'itinéraire de cette ligne de celui de la ligne 87, afin d'offrir une desserte complémentaire dans le secteur de l'avenue Charles-Quint et de l'avenue Marie de Hongrie notamment, mais aussi de proposer une nouvelle liaison inédite vers la maison communale de Ganshoren.

Sur le plan de la fréquence et de la capacité des véhicules, l'offre proposée sur la ligne 87 est théoriquement suffisante pour absorber la demande sur le tronçon Basilix-Lowet. Le ressenti de surcharge des véhicules, exprimé par les voyageurs, est avant tout la conséquence des problèmes de régularité de la ligne, observés en temps réel. Par exemple, un point noir bien connu de la ligne 87 concerne les abords du carrefour entre l'avenue Charles-Quint et la chaussée de Gand. Nous devons trouver des solutions pour remédier à ce problème de régularité.

Le suivi des lignes restructurées est un processus mené par la STIB en continu, s'étalant sur plusieurs mois, voire sur plusieurs années pour les nouvelles dessertes. Il doit permettre d'évaluer notamment l'évolution du niveau de fréquentation des lignes, leur performance et l'efficacité des aménagements réalisés. Ce suivi permet d'envisager, au besoin, des adaptations de l'offre ou des aménagements.

En réaction au phénomène des trains de bus constaté sur cette ligne, la STIB a intensifié la surveillance de la ligne en temps réel et analyse les indicateurs de manière approfondie afin de déterminer ce qui peut être mis en œuvre pour améliorer la qualité de service sur cette ligne.

Nous savons que cette ligne connaît des problèmes et que ce bus est notamment bloqué au carrefour formé par l'avenue Charles-Quint et la chaussée de Gand. Il faut trouver des solutions qui aillent un peu

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Ik noteer dat de openbare ruimte mogelijk wordt heringericht. Het is lovenswaardig dat u een goede bediening van de volkswijken nastreeft. Iedereen moet immers van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken en voor die buurtbewoners is het vaak de enige optie.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de problematiek van de bussen tussen de Elsensesteenweg en de nieuwe busbaan met dubbele rijrichting aan de Regentlaan".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans)*.- *Brussel Mobiliteit werkt momenteel aan fietspaden op de Kleine Ring. In de oorspronkelijke vergunningsaanvraag voor die werken ging het om de aanleg van twee van de rijbaan gescheiden fietspaden op de Regentlaan en de Marnixlaan en een busstrook met dubbele rijrichting voor lijn 71 op de Regentlaan. Die laatste moest ervoor zorgen dat de bussen niet langer vastzitten in het verkeer.*

Om de bussen die van de Elsensesteenweg komen op de busstrook te laten rijden, moest het kruispunt aan de Naamsepoort worden aangepast. In de

plus loin que le plan directeur du réseau bruxellois de bus et envisager le réaménagement du quartier et des avenues. Les échevins de la commune, que j'ai rencontrés cette semaine, sont aussi disposés à chercher des solutions. Nous devons maintenant nous mettre autour de la table pour trouver des solutions pratiques qui permettront, dans les mois ou les années qui viennent, de desservir au mieux la commune et surtout de rendre le bus 87 agréable, confortable, fréquent et fiable.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Je prends note qu'il y aura éventuellement des réaménagements des espaces publics. Votre intention de soutenir la desserte des quartiers populaires, où les habitants n'ont pas d'autre solution, est louable. En effet, il est souhaitable que l'ensemble de la population emprunte les transports publics.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "la problématique du passage des bus entre la chaussée d'Ixelles et le nouveau site bus bidirectionnel du boulevard du Régent".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Nous pouvons observer tous les jours, en circulant à Bruxelles, que Bruxelles Mobilité poursuit le réaménagement de la Petite ceinture dans le cadre des projets de création des pistes cyclables, en particulier à la hauteur de la porte de Namur, au sujet de laquelle je souhaite vous poser quelques questions.

Pour la contextualiser quelque peu, je rappelle que la demande initiale de permis de ce projet prévoit la création de deux pistes cyclables séparées sur le boulevard du Régent et l'avenue Marnix, en intégrant également une bande de bus

vergunningsaanvraag van Brussel Mobiliteit was een eigen bedding opgenomen voor de bussen ter hoogte van dat kruispunt, waardoor wagens het kruispunt niet langer konden oversteken.

De stad Brussel en de gemeente Elsene keurden de heraanleg van het kruispunt echter af, omdat ze vreesden voor opstoppingen in de Naamsestraat.

Sinds de Elsensesteenweg opnieuw toegankelijk is, zijn er wegmarkeringen en signalisatie aangebracht ter hoogte van de Naamsepoort. De bussen richting het centrum maken echter geen gebruik van de voorzieningen, waardoor ze nog steeds vastzitten in het verkeer.

Waarom maken de bussen geen gebruik van de nieuwe weginrichting? Zijn die werken nutteloos gebleken?

Valt een wijziging van de vergunning te verwachten? Zo ja, in welke zin? Welke gevolgen zal dat hebben voor de omliggende straten? Contacteerde u de gemeente Elsene en de stad Brussel daar al over?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De werken vallen onder het Avantiprogramma en moeten de regelmaat en de reïssnelheid op lijn 71 aanzienlijk verbeteren.*

Het kruispunt aan de Naamsepoort werd geïdentificeerd als een zwart punt op het traject van

bidirectionnelle destinée à la ligne 71 sur le boulevard du Régent - devant le siège d'Axa -, permettant aux bus allant vers la gare Centrale de ne plus se trouver dans le trafic comme c'est le cas actuellement. Cette bande bidirectionnelle n'existait pas précédemment.

Pour permettre au bus de la ligne 71 venant de la chaussée d'Ixelles de rejoindre cette bande de bus bidirectionnelle au niveau du boulevard du Régent, une modification du carrefour de la porte de Namur était nécessaire. Dans la demande de permis d'urbanisme introduite par Bruxelles Mobilité, un site propre était prévu pour le bus au niveau du carrefour de la porte de Namur, ce qui ne permettait plus aux voitures de le traverser.

Cependant, cette modification du carrefour de la porte de Namur a été rejetée par la Ville de Bruxelles et la commune d'Ixelles, qui souhaitent que la circulation ne soit pas modifiée, afin de ne pas congestionner la rue de Namur.

Depuis que la chaussée d'Ixelles est à nouveau accessible, divers aménagements ont été réalisés. Des marquages ont été appliqués et une signalisation a été posée au niveau de la porte de Namur et du boulevard du Régent. Toutefois, les bus de la ligne 71 vers la Ville de Bruxelles n'empruntent pas le dispositif tel qu'aménagé et se retrouvent donc à nouveau dans les embouteillages.

Pourquoi les bus de la ligne 71 n'utilisent-ils pas le nouvel aménagement réalisé par Bruxelles Mobilité ? Cet aménagement va-t-il s'ajouter à la liste des travaux inutiles ?

Doit-on s'attendre à une modification du permis ? Si oui, laquelle ? Quelles seront les conséquences de cette modification sur les rues avoisinantes, pour les habitants et les commerçants ? La commune d'Ixelles et la Ville de Bruxelles ont-elles été contactées à ce sujet ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce projet s'inscrit dans le cadre du programme Avanti et doit permettre d'améliorer sensiblement la régularité et la vitesse commerciale de la ligne de bus de la ligne 71 sur l'ensemble de son tracé, conformément aux orientations contenues dans le contrat de gestion 2019-2023.

bus 71. Er was een aanpassing van de weginrichting nodig om ervoor te zorgen dat de bus niet langer in het verkeer vastzit.

Brussel Mobiliteit stelde een plan op om het probleem aan te pakken en vroeg in 2017 een vergunning aan. Het was de bedoeling om twee van de rijweg gescheiden fietspaden op de Regentlaan aan te leggen, naast een busstrook met dubbele rijrichting voor bus 71.

Om ervoor te zorgen dat de bus aan de Naamsepoort de busstrook kon op draaien, moest echter het kruispunt daar worden heringericht.

Op 20 oktober 2017 stelde urban.brussels dat de ingreep tot het strikte minimum beperkt moest blijven en dat de bestaande situatie voor wagens aan de Naamsepoort moest worden behouden. De busstrook op de rotonde in de richting van de buitenwijken moest weg. Bovendien moest het plan beter worden afgestemd op het aansluitende stuk van de Kleine Ring, waarbij de fietsstroken niet over het voetpad op de Gulden Vlieslaan mochten lopen. De markeringen moesten op de rijweg komen in het verlengde van de bestaande of geplande fietspaden, parallel met de stoeprand.

Op basis daarvan stelde Brussel Mobiliteit een aangepast plan op. De wijzigingen die urban.brussels oplegde, leiden echter mogelijk tot blokkeringen van het autoverkeer op het kruispunt aan de Naamsepoort.

De stedenbouwkundige vergunning werd op 8 januari 2018 toegekend. De werken startten in de lente van 2019 en zijn afgerond. Het kruispunt is dus weer volledig in gebruik.

De verantwoordelijken bij de MIVB willen de nieuwe inrichting niet gebruiken omdat ze vrezen dat er ongelukken zullen gebeuren met voertuigen die uit de andere richting komen.

De werken zijn zeker niet nutteloos. Het probleem ligt niet bij de weginrichting, maar bij het verkeer en de wegmarkeringen.

Op termijn moeten aanpassingen ervoor zorgen dat de reissnelheid op lijn 71 verbetert. De bus rijdt nu al in één richting over een eigen bedding. Er moet een compromis worden gevonden, zodat dat in

Plus particulièrement, la traversée du carrefour de la porte de Namur et du boulevard du Régent par le bus 71 a été identifiée comme un point noir (le n° 9) nécessitant un aménagement de la voirie. Le problème qui se pose est analogue à celui rencontré sur la ligne 87 que nous venons d'évoquer : le trafic des bus est englué dans la circulation.

Pour résoudre le problème, un plan a été dessiné et une demande de permis d'urbanisme a été introduite dans le courant du mois de mars 2017. L'objectif principal du projet consistait à implanter deux pistes cyclables séparées sur le boulevard du Régent et à créer une bande de bus bidirectionnelle à destination de la ligne 71 devant le nouveau siège d'Axa, afin que ces bus ne soient plus englués dans le trafic de la Moyenne ceinture au moment où ils progressent vers la gare Centrale.

Une modification de la configuration du carrefour de la porte de Namur intégrée dans la demande de permis d'urbanisme était toutefois nécessaire pour permettre aux bus de s'engager sur cette bande de bus bidirectionnelle. En effet, le bus 71 articulé venant d'Ixelles ne peut pas accéder à la bande de bus du boulevard du Régent en passant à droite de la statue parce que l'axe de giration est insuffisant. Dès lors, il est prévu que le bus passe à gauche de cette statue.

Le 20 octobre 2017, urban.brussels a formulé l'article 191 imposant notamment les conditions suivantes :

- réduire l'intervention au strict minimum et maintenir la situation existante en matière de circulation au carrefour de la porte de Namur, en permettant aux véhicules qui viennent de la rue de Namur ou du nord de la Petite ceinture d'emprunter la chaussée d'Ixelles ou de faire demi-tour, en supprimant le site propre du bus sur le rond-point en direction des faubourgs. Il n'y a pas de distinction du revêtement de la chaussée et pas de marquages du site propre du bus en direction des faubourgs ;

- mieux articuler le projet avec le tronçon de la Petite ceinture limitrophe, et dans ce sens ne pas faire aboutir les pistes cyclables marquées (PCM) sur le trottoir de l'avenue de la Toison d'Or et réaliser les marquages en chaussée dans le

beide richtingen kan. Overleg tussen de MIVB en de gemeenten daarover is gepland. De busstrook is overigens maar één onderdeel van de werken.

Er loopt momenteel overleg met alle betrokken partijen, de gemeente Elsene en de stad Brussel inclus, in de hoop een oplossing te vinden waarvoor geen wijziging van de vergunning nodig is.

Alle mogelijkheden om de verkeersstromen, de wegmarkeringen en de signalisatie aan te passen moeten daarbij worden bekeken. De gevolgen hangen af van de keuzes die worden gemaakt, maar we streven ernaar om de toegang tot de omliggende straten voor handelaars en bewoners te behouden.

prolongement des pistes existantes et/ou projetées, parallèlement aux bordures.

Sur la base de ces prescriptions, un plan modificatif a été dessiné par Bruxelles Mobilité, lequel permettait aux voitures venant de la rue de Namur ou de la place du Trône d'emprunter le rond-point pour aller vers la chaussée d'Ixelles ou la rue de Stassart.

Ces modifications imposées par urban.brussels génèrent néanmoins une situation inhabituelle et potentiellement génératrice de blocages par le trafic automobile au niveau du carrefour.

Le permis d'urbanisme a été délivré le 8 janvier 2018, avec l'obligation de se conformer aux plans de l'article 191. L'exécution de ce permis pour ce périmètre a été entamée au printemps dernier et est actuellement terminée, de sorte que le carrefour est fonctionnel.

À l'heure actuelle, les responsables de la STIB ne souhaitent pas utiliser ce nouvel aménagement, en raison de l'estimation du risque d'accident impliquant les véhicules venant en sens inverse.

Il ne s'agit en aucun cas de travaux inutiles. Le problème ne réside pas dans l'aménagement, mais au niveau de la circulation et du marquage.

À terme, des aménagements doivent permettre d'améliorer la vitesse commerciale de la ligne 71. Sur le terrain, le bus emprunte déjà le site propre dans un sens. Un compromis devrait être trouvé pour qu'il l'emprunte dans les deux sens.

À cet égard, des rencontres avec la STIB et les communes sont prévues. En outre, ce double site propre ne représente qu'une partie des travaux, qui impliquent également la rue cyclable, le site propre dans un sens et les trottoirs élargis, qui sont déjà utilisés et bien accueillis par le public.

Concernant la modification du permis, des contacts ont été pris avec les différentes parties prenantes du projet. Des discussions sont en cours pour tenter de dégager une solution qui, a priori, n'implique pas de modification de permis.

Toutes les options d'adaptation de la circulation, de marquage et de signalisation doivent être envisagées lors de ces contacts. L'incidence est

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (*in het Frans*).- *Overleg tussen alle betrokkenen is noodzakelijk. Bovendien moet Brussel Mobiliteit de voorgestelde oplossing op haar technische haalbaarheid testen.*

Ik hoop dat het probleem snel opgelost geraakt.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "het proefproject met eenrichtingsverkeer op de Neerstallesteenweg, tussen de Stallestraat en de Ruisbroeksesteenweg in Ukkel en naar Vorst".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (*in het Frans*).- *De tramrails op de Neerstallesteenweg zijn aan vervanging toe. Omdat ze bij die gelegenheid de hele steenweg willen heraanleggen,*

variable en fonction de l'option retenue, mais nous tâchons toujours de maintenir les accès actuels aux rues avoisinantes pour les habitants et commerçants.

La commune d'Ixelles et la Ville de Bruxelles ont été contactées à ce sujet et des discussions sont en cours afin de trouver une solution pour cette ligne de bus et ses utilisateurs.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Une concertation est primordiale entre la Région, les communes, les acteurs de terrain, la police, la STIB et Bruxelles Mobilité. Le fruit de cette concertation doit également être vérifié techniquement par Bruxelles Mobilité. Il faut respecter le Code de la route, les règles de sécurité et les usagers. Les automobilistes ne doivent pas se perdre dans une confusion signalétique aux abords de ce carrefour.

J'espère, par ailleurs, que nous ne perdrons plus trop de temps dans ce dossier. Comme vous l'avez dit, les premières discussions relatives à la délivrance du permis datent de 2017. J'espère que nous pourrons avancer dans les semaines à venir.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "le test du sens unique dans la chaussée de Neerstalle, entre la rue de Stalle et la chaussée de Ruisbroeck à Uccle et vers Forest".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- La STIB doit renouveler prochainement ses rails de tram à la chaussée de Neerstalle. Afin de faire coïncider ce renouvellement des voies avec une requalification de l'espace public, la STIB et Bruxelles Mobilité

bereiden de MIVB en Brussel Mobiliteit een vergunningsaanvraag voor.

Het kruispunt Stalle in Ukkel vormt een van de toegangswegen tot het gewest, waar ook enkele tramlijnen langs lopen. Jammer genoeg zitten tram 82 en 97 tussen het kruispunt Stalle en de Ruisbroeksesteenweg regelmatig vast in het verkeer.

De gemeente Ukkel vroeg om een test met eenrichtingsverkeer op de Neerstallesteenweg tussen de Stallestraat en de Ruisbroeksesteenweg. Ze wilde nagaan welke invloed dat heeft op de verkeersdrukte in de omliggende woonwijken en of de reïssnelheid van de trams daardoor daadwerkelijk toeneemt.

Brussel Mobiliteit en de MIVB planden de test tijdens de werken die momenteel aan de gang zijn. Het gewest was daarvan op de hoogte.

De omwonenden kregen een folder in de bus en de informatie werd eveneens gepubliceerd in het Ukkelse gemeenteblad.

De verkeerssituatie is al chaotisch door de werken op de Ruisbroeksesteenweg en Brussel Mobiliteit doet daar nog een schep bovenop door tegelijkertijd een test met eenrichtingsverkeer uit te voeren!

Pas nadat er een storm van protest losbrak onder de inwoners van Drogenbos, die het nieuws in de krant lazen, besliste Brussel Mobiliteit om de test uit te stellen tot september 2020, wanneer de werken klaar zijn.

Daarnaast kreeg de MIVB blijkbaar de opdracht om een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen voor de heraanleg van de Neerstallesteenweg met eenrichtingsverkeer en dat nog voor de test is afgerond. Daarmee krijgen de inwoners van Ukkel de boodschap dat het resultaat van de test er niet toe doet, want het eenrichtingsverkeer komt er in elk geval.

Hoeveel tijd verliezen de trams op de lijnen 82 en 97 door de files tussen de Ruisbroeksesteenweg en het kruispunt Stalle?

préparent une demande de permis d'urbanisme pour réaménager intégralement cette chaussée.

Le carrefour de Stalle à Uccle est un des points d'entrée dans notre Région. De nombreux véhicules empruntent cette voie chaque jour. À cela s'ajoute également la circulation des trams. Malheureusement, les trams des lignes 82 et 97 se retrouvent régulièrement coincés dans les remontées de files de voitures entre le carrefour de Stalle et la chaussée de Ruisbroek.

Un test visant à mettre la chaussée de Neerstalle à sens unique entre la rue de Stalle et la chaussée de Ruisbroek a été demandé par la commune d'Uccle. Il vise à évaluer concrètement l'impact du report du trafic dans les voiries résidentielles ainsi que la réalité du gain de vitesse commerciale des trams.

Ce test a, dans un premier temps, été planifié par Bruxelles Mobilité et la STIB en plein milieu des travaux actuellement réalisés par Bruxelles Mobilité sur la chaussée de Ruisbroek, et ce, en totale connaissance de cause par l'administration régionale.

Un toutes-boîtes a été distribué à l'ensemble des riverains concernés et une information a été publiée dans Wolvendael, le journal communal ucclois.

Les travaux à la chaussée de Ruisbroek changent radicalement la circulation dans cette zone déjà très compliquée, puisque cette voirie est mise provisoirement en sens unique vers Drogenbos. Au chaos inévitable du chantier de la chaussée de Ruisbroek, Bruxelles Mobilité a délibérément choisi d'ajouter les inévitables tracasseries causées par un test de circulation !

C'est seulement à la suite de la levée de boucliers de la commune de Drogenbos, informée des démarches régionales par la presse, que ce test a finalement été reporté après les travaux de Bruxelles Mobilité à la chaussée de Ruisbroek, soit en septembre 2020.

Par ailleurs, il semblerait qu'il ait été donné mandat à la STIB d'introduire sa demande de permis d'urbanisme pour le réaménagement de la chaussée de Neerstalle en prévoyant le sens unique avant la fin du test et de ses conclusions. Quel beau message envoyé aux citoyens ucclois : "Nous faisons un test,

Wat bezielde de MIVB en Brussel Mobiliteit om tegelijkertijd met de werken op de Ruisbroeksesteenweg een test met eenrichtingsverkeer uit te voeren? Hoe wil Brussel Mobiliteit de resultaten beoordelen van een test in een door werken verstoorte situatie?

Hoe zullen Brussel Mobiliteit en de MIVB rekening houden met de resultaten van de test in de vergunningsaanvraag, die ze willen indienen terwijl de test nog loopt?

Hoe zullen Brussel Mobiliteit en de MIVB reageren als het resultaat van de test negatief is?

Waarom werd de gemeente Drogenbos niet bij de besprekingen betrokken?

Kregen de omwonenden informatie over het uitstel van de test? Worden zij nog voor de zomer van 2020 ingelicht over de nieuwe test?

Waarom krijgen de omwonenden geen inspraak over de heraanleg voor de vergunningsaanvraag wordt ingediend?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Uit studies blijkt dat het kruispunt Stalle een van de zwartste punten op het tramnet is.*

Als de trams op lijn 82 tussen de haltes Neerstalle en Keyenbempt tijdens de spits dezelfde reïssnelheid zouden halen als tussen 10 en 12 uur, zouden ze hun traject 3 minuten en 20 seconden sneller afleggen. Door het doorgaand verkeer te weren uit de zone, zou de MIVB bovendien de

mais peu importe ses résultats, la chaussée de Neerstalle sera de toute façon mise en sens unique !".

Quelle est la perte de temps de parcours des trams des lignes 82 et 97 causée par les remontées de files entre la chaussée de Ruisbroek et le carrefour de Stalle ?

Qu'est-ce qui a amené la STIB et Bruxelles Mobilité à organiser un tel test de circulation simultanément aux travaux de Bruxelles Mobilité sur la chaussée de Ruisbroek ? Comment Bruxelles Mobilité a-t-elle prévu d'interpréter les résultats d'un test sur la base d'une situation perturbée par des travaux ?

Comment Bruxelles Mobilité et la STIB tiendront-elles compte des résultats du test dans la demande de permis d'urbanisme qui sera déposée en plein milieu de ce même test ?

Quelle sera la position de la STIB et de Bruxelles Mobilité s'il s'avère, à la fin de l'été 2020, que le test est négatif ?

Pourquoi la commune de Drogenbos a-t-elle été écartée de l'ensemble des discussions ?

Une information ou une communication a-t-elle été envoyée aux riverains pour les informer du report du test ? Une information ou une communication aux riverains sera-t-elle envoyée avant l'été 2020 pour les informer du nouveau test ?

Pourquoi aucun processus participatif impliquant les riverains n'est-t-il prévu sur le projet de réaménagement avant le dépôt de la demande de permis d'urbanisme ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les études sur ce secteur montrent que le franchissement du carrefour Stalle est l'un des principaux points noirs du réseau de trams.

Sur la ligne 82, entre les arrêts Neerstalle et Keyenbempt, si la vitesse moyenne entre 10 et 12 heures était atteinte aux heures de pointe par la réduction de l'impact du trafic routier, la STIB

reisonderbreking aan de eindhalte met 5 minuten kunnen inkorten.

De MIVB, Brussel Mobiliteit en de gemeenten Ukkel en Vorst werken al twee jaar aan de plannen voor de heraanleg van de Neerstallesteenweg. De MIVB moet de tramsporen vervangen en wil de reïssnelheid van de trams verbeteren. De gemeente Vorst staat achter het plan, omdat het een belangrijke verkeersader op haar grondgebied nieuw leven kan inblazen. Brussel Mobiliteit ten slotte wil de omgeving rond Neerstalle ontlasten van het verkeer.

De MIVB vervangt de sporen in het voorjaar van 2022. Er zit weinig speling op die datum, omdat de sporen versleten zijn en gezien de andere werken in de omgeving. Daarom wil de MIVB al in februari 2020 een vergunningsaanvraag indienen.

De test komt er na een verzoek van het Ukkelse gemeentebestuur in september 2019. Gezien de strakke planning werd in onderling overleg beslist om de test tussen november 2019 en januari 2020 uit te voeren, ondanks de werken aan de Ruisbroeksesteenweg.

De resultaten van de test zouden worden beoordeeld op basis van een vergelijking van de testsituatie - met eenrichtingsverkeer op de Ruisbroeksesteenweg en de Neerstallesteenweg - met een referentiesituatie waarbij er eveneens eenrichtingsverkeer is op de Ruisbroeksesteenweg. In oktober 2019 werden er verscheidene metingen en tellingen in de zone uitgevoerd om die referentiesituatie te onderzoeken.

Het eenrichtingsverkeer op de Ruisbroeksesteenweg in het kader van de werken zorgde in eerste instantie voor een sterke toename van het verkeer in de Langestraat in Drogenbos, vooral door de voertuigen die bij het verlaten van het winkelcentrum van Drogenbos rechtsaf sloegen.

Daarop sloot de gemeente Drogenbos de Langestraat af voor doorgaand verkeer, waardoor alle verkeer dat van het winkelcentrum kwam, naar links moest. Gezien de beperkte capaciteit van het kruispunt met de Verlengde Stallestraat, namen de files op de Paul Gilsonlaan en de Ruisbroeksesteenweg op weekdagen tijdens de

pourrait réduire les temps de parcours de trois minutes et vingt secondes.

La suppression du trafic de transit dans cette zone permettrait aussi d'améliorer la régularité par une diminution du temps de battement nécessaire au terminus. Sur la ligne 82 entre Neerstalle et Keyenbempt, si la régularité était optimale, la STIB pourrait réduire le temps de régulation nécessaire de cinq minutes.

Depuis deux ans, la STIB, Bruxelles Mobilité et les communes d'Uccle et de Forest travaillent au projet de réaménagement de la chaussée de Neerstalle. La STIB doit répondre aux deux enjeux que sont le renouvellement de ses voies de tram et l'amélioration de la vitesse commerciale. Forest porte ce projet, car la commune y voit une occasion de redynamiser cette artère importante de son territoire en agissant de façade à façade. Enfin, Bruxelles Mobilité souhaite mettre en action l'apaisement de la maille Neerstalle, conformément au projet Good Move.

La STIB prévoit un renouvellement pour le printemps 2022. Cette fenêtre est très contraignante, du fait de l'usure des voies, mais également à cause de l'enchevêtrement de chantiers dans la zone Uccle-Forest (chaussée d'Alseberg, avenue Brugmann, station Albert...). Pour parvenir à cette date de chantier, le rétroplanning amène la STIB à déposer une demande de permis d'urbanisme en février 2020, compte tenu des délais liés à la délivrance du permis, à l'élaboration des plans d'exécution et à l'organisation du chantier.

Le test résulte d'une demande introduite en septembre 2019 par le collège de la commune d'Uccle. Au vu des contraintes de calendrier, le test a été planifié, d'un commun accord, de novembre 2019 à janvier 2020, malgré le chantier de la chaussée de Ruisbroek, qui se terminera à la fin de l'été 2020.

Il était prévu d'évaluer les résultats du test en comparant la situation de test (sens unique sur la chaussée de Ruisbroek s'additionnant au sens unique sur la chaussée de Neerstalle) avec une situation de référence incluant également le sens unique sur la chaussée de Ruisbroek. Différentes

avondspits en gedurende een groot deel van de zaterdagdag sterk toe. Dat probleem kon tijdens het uitwerken van de test niet worden voorzien.

Op basis van al die elementen beslisten Brussel Mobiliteit, de gemeenten Vorst, Ukkel en Drogenbos, de MIVB en ikzelf om de test uit te stellen tot na de werken. Hij kan dus ten vroegste eind 2022 plaatsvinden.

Gezien de strakke planning werd beslist dat de MIVB de stedenbouwkundige vergunning voor de uitvoering van de test zou aanvragen om zo weinig mogelijk tijd te verliezen. Het eenrichtingsverkeer op het zuidelijke deel van de Neerstallesteenweg zou daarin worden opgenomen. Mocht het resultaat van de test negatief zijn, dan zou de MIVB tijdens de procedure gewijzigde plannen met tweerichtingsverkeer indienen.

Het openbaar onderzoek zou in elk geval pas na de goedkeuring van de definitieve plannen plaatsvinden. Omdat die aanpak tot verwarring kan leiden, kozen Brussel Mobiliteit en de MIVB er uiteindelijk voor om de stedenbouwkundige vergunning in twee fasen aan te vragen. De aanvraag voor het gedeelte in Vorst kan in 2020 gebeuren, die voor het Ukkelse deel na de uitvoering en evaluatie van de test. Ondertussen kunnen de sporen op het zuidelijke deel van de Brusselsesesteenweg op identieke wijze worden vervangen.

In november vond er een overlegvergadering met de drie betrokken gemeenten, de MIVB en Brussel Mobiliteit plaats. Daar werd beslist om structureel overleg te organiseren, ook met het Vlaams Gewest, over mobiliteitsprojecten in de zone. Begin februari 2020 vindt een eerste technische vergadering plaats.

Voorts werd er overeengekomen dat elke betrokken partij via haar eigen kanalen zou communiceren over het uitstel van de test. Uiteraard worden de omwonenden van de nieuwe test op de hoogte gebracht zodra beslist is wanneer die wordt uitgevoerd.

De gemeente Vorst organiseerde inspraak in het kader van het duurzaam wijkcontract Abdij. De

mesures ont donc été prises en octobre 2019, afin d'analyser cette situation de référence :

- entre le 17 et le 24 octobre, des comptages de trafic en continu sur les voiries susceptibles d'être touchées par un report de trafic ont été effectués ;

- le 24 octobre, les remontées de files sur la rue du Roetaert jusqu'au pont du Merlo ont été observées par des caméras ;

- entre le 21 et le 27 octobre, la congestion existant dans un large périmètre - incluant l'entrée dans la ville par la rue de Stalle et la rue Prolongée de Stalle, par Drogenbos, Uccle et Forest - a été enregistrée en continu ;

- la vitesse et la régularité des trams des lignes 82 et 97 ont été contrôlées en continu.

Le sens unique mis en place chaussée de Ruisbroek dans le cadre du chantier de Bruxelles Mobilité sur cette voirie a, dans un premier temps, entraîné une forte augmentation du trafic dans la rue Longue, une voirie locale de Drogenbos, due notamment aux véhicules tournant à droite à la sortie du centre commercial de Drogenbos.

Pour répondre à cette situation, la commune de Drogenbos a fermé la rue Longue au trafic de transit, contraignant 100 % du trafic sortant du centre commercial à tourner à gauche. Étant donné la capacité limitée du carrefour avec la rue Prolongée de Stalle, ceci a eu pour conséquence d'accentuer fortement la remontée de file sur l'avenue Paul Gilson et la chaussée de Ruisbroek à l'heure de pointe du soir pendant la semaine et pendant une grande partie de la journée le samedi. Ce problème n'avait pas pu être anticipé au moment de la conception du test.

Au vu de ces éléments, il a été décidé, d'un commun accord par Bruxelles Mobilité, les communes de Forest, Uccle et Drogenbos, la STIB ainsi que mon cabinet, de reporter le test à la fin du chantier de la chaussée de Ruisbroek. Ce test ne pourra donc pas avoir lieu avant fin 2022.

Au vu du calendrier évoqué au début de mon intervention, il a été envisagé que la STIB introduise la demande de permis d'urbanisme avant la réalisation du test, afin de perdre le moins de

resultaten daarvan zijn verwerkt in de plannen voor de heraanleg van de Neerstallesteenweg.

Daarnaast organiseerden de gemeente, Brussel Mobiliteit en de MIVB in november 2018 een infoavond voor omwonenden over alle projecten in de omgeving.

Omdat dit project nog niet meer is dan een ruw schets, werd het nog niet voorgesteld aan de omwonenden. De eventuele organisatie van verdere inspraak zal onder meer afhangen van het verloop van de werken en de plannen.

temps possible pour l'instruction du dossier, l'établissement du dossier complet et les avis du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu). La demande de permis d'urbanisme aurait, par défaut, inclus le sens unique de la partie sud de la chaussée de Neerstalle. Dans l'hypothèse où le test se serait avéré non concluant, la STIB aurait introduit des plans modificatifs d'initiative en cours de procédure, intégrant un double sens.

L'enquête publique aurait de toute façon eu lieu après confirmation des plans définitifs. Cette manière de procéder prêtant néanmoins à confusion, Bruxelles Mobilité et la STIB, après réévaluation de la situation, proposent d'opter pour une demande de permis d'urbanisme en deux temps. La demande pour la partie forestoise pourrait être introduite au printemps 2020, et celle pour la partie ucquoise après le test et l'évaluation de celui-ci. Dans l'intervalle, les parties de rails fortement usées dans le sud de la chaussée de Bruxelles seront remplacées à l'identique.

Une réunion de concertation impliquant les trois communes concernées (Uccle, Forest et Drogenbos), la STIB et Bruxelles Mobilité a été organisée en novembre. Il y a été convenu de mettre sur pied une concertation structurelle entre tous les partenaires, en ce compris la Région flamande, pour les projets concernant la mobilité - tous modes de déplacement confondus - dans la zone. Une réunion technique est d'ores et déjà planifiée pour début février 2020.

Lors de la réunion de concertation de novembre, il a été convenu que chacune des parties (Uccle, Forest, Drogenbos, STIB, Bruxelles Mobilité) communiquerait par ses propres canaux sur l'annulation du test de début novembre et son report à l'issue du chantier de la chaussée de Ruisbroek.

Les riverains seront, bien entendu, avertis du nouveau test, une fois que la période de réalisation de celui-ci aura été déterminée, en fonction de l'état d'avancement du chantier de la chaussée de Ruisbroek.

La commune de Forest a mis en place un processus participatif dans le cadre du contrat de quartier durable Abbaye, au cœur de Forest. Le projet de réaménagement de la chaussée de Neerstalle, qui

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (*in het Frans*).- *Het verheugt me dat de vergunning pas na de test zal worden aangevraagd en dat de inwoners van Vorst en Ukkel werden gehoord.*

De gemeente Vorst organiseerde inspraakmomenten, waarvoor de inwoners van Ukkel echter niet werden uitgenodigd.

Ik hoop dat er over de test van eind 2020 voldoende en ruim vooraf wordt gecommuniceerd, om chaos op de toegangswegen naar Brussel te vermijden.

Het wordt tijd dat dit dossier wordt afgerond.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
INGRID PARMENTIER**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET**

s'élabore en coconstruction avec différents acteurs communaux et régionaux, s'est nourri des résultats de ce processus.

De plus, une soirée d'information des riverains, menée par les acteurs concernés - commune, Bruxelles Mobilité et STIB -, s'est tenue le 8 novembre 2018 afin de présenter l'ensemble des projets développés dans la zone.

Ce projet n'en étant qu'au stade de l'esquisse, il n'a pas encore été présenté aux riverains. Aucun trajet participatif plus poussé n'a été défini à ce jour. Cet aspect dépendra notamment de la suite des travaux et des plans.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je me félicite que ma question permette de faire évaluer la demande de dépôt de permis d'urbanisme après test, et donc de faire en sorte que l'on tienne compte du test avant d'introduire la demande de permis d'urbanisme. Je me réjouis également que les demandes des Forestois et des Ucclois soient entendues.

Concernant le processus participatif, il existe une différence de traitement entre la partie forestoise, qui a fait l'objet de processus décrits dans votre réponse, et la partie uccloise, qui n'a pas été concernée par ce mécanisme. En effet, les Ucclois n'ont pas été invités aux réunions mentionnées dans votre réponse.

Dans l'optique du test de fin 2020, j'espère qu'une communication vaste et efficace sera diffusée bien à l'avance pour éviter un chaos à l'entrée de Bruxelles, en termes de mobilité notamment. Tout comme celui évoqué dans ma précédente question orale, il est temps que ce dossier, en cours depuis quelques années, aboutisse.

- 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**

MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "het beheer van het artistieke erfgoed in de openbare ruimte door de MIVB en door Brussel Mobiliteit".

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- Wanneer kunstwerken in de openbare ruimte staan, krijgen meer mensen ze te zien, zonder naar een museum te hoeven gaan. Ook het imago van de stad vaart er wel bij. Parijs, Zürich en andere steden voeren daarom een beleid voor kunst in de openbare ruimte, en dus ook in de metrostations.

De Parijse metro was altijd al een plek voor creatieve expressie. Zo mochten architecten Hector Guimard en Jean-Michel Othoniel de ruimte vormgeven. De Parijse metromaatschappij heeft ook een richtschema en expertencomité voor culturele activiteiten.

In de Londense metro lopen sinds 2000 tijdelijke tentoonstellingen.

Napels heeft dan weer het project Stazioni dell'arte (kunststations) opgezet, met hedendaagse kunst.

In Montreal is de metro omgetoverd tot een ware kunstgalerij, met tientallen wandschilderingen, glasramen en kleurrijke beeldhouwwerken in de meeste stations.

Brussel hinkt niet achterop, want al bij het ontstaan van het Brusselse metroproject kreeg kunst een plekje in de nieuwe ondergrondse openbare ruimten. Zo werd in 1969 een artistieke commissie opgericht die de toenmalige bevoegde minister adviseerde bij de keuze van de kunstwerken en toezag op de uitvoering van de projecten.

Na de regionalisering nam de Artistieke Commissie van de Vervoerinfrastructuur (ACVI) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de fakkel over, tot zij in 2008 door de Brusselse regering werd opgeheven.

Hoeveel kunstwerken in de Brusselse metro zijn creaties van vrouwelijke kunstenaars? Spannen de MIVB en Brussel Mobiliteit zich bij de aankoop van

MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "la gestion du patrimoine artistique dans l'espace public par la STIB et par Bruxelles Mobilité".

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Les œuvres d'art présentes dans l'espace public contribuent à sa mise en valeur et permettent à tous d'avoir accès à l'art au cœur de la vie quotidienne, sans avoir à se déplacer dans un musée. Elles font partie de l'image et de l'atmosphère d'une ville, tant pour ses habitants que pour ses visiteurs. De nombreuses cités mènent dès lors une politique d'achat et de mise en valeur des œuvres d'art dans l'espace public.

Ainsi, la ville de Paris a décidé de soutenir la création artistique et de rendre l'art contemporain accessible à tous et mène une politique de commande d'œuvres d'art pour l'espace public.

À Zurich, l'art dans l'espace public fait partie du quotidien culturel de la cité. Lors d'une promenade à travers la ville, les curieux peuvent découvrir plus de 1.300 œuvres d'art en plein air.

L'espace public s'étend aussi aux infrastructures publiques de transport. Ainsi, plusieurs sociétés de transport mènent une politique culturelle au sein de leurs stations :

- depuis sa création, le métro parisien est un lieu d'expression artistique. Citons les entourages Art nouveau de l'architecte Hector Guimard et le Kiosque des noctambules de Jean-Michel Othoniel. L'union entre les transports publics parisiens et l'art a toujours été porteuse de création et d'innovation, qui bénéficient tout autant à l'image des réseaux qu'à celle de Paris ;

- la Société du Grand Paris s'est dotée d'un schéma directeur des actions culturelles ainsi que d'un comité d'experts des actions culturelles. Elle a en outre fait appel à une mission d'expertise et de conseil confiée à l'agence ARTER. Elle travaille en partenariat avec la direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France ;

nieuwe werken in voor een evenredige vertegenwoordiging van vrouwen?

Beschikt Brussel Mobiliteit over gespecialiseerd personeel om dat artistieke erfgoed te beheren? Wie beslist, en hoe, om een nieuw kunstwerk aan te kopen of een bestaand kunstwerk te verplaatsen, bijvoorbeeld in geval van wegenwerken?

Bestaat er een inventaris van de kunstwerken in de openbare ruimte waarvan Brussel Mobiliteit de eigenaar is? Hoe laat Brussel Mobiliteit dat artistieke erfgoed in de openbare ruimte tot haar recht komen?

- le programme londonien Art on the Underground, créé en 2000, coordonne des expositions temporaires dans le métro ;

- Naples a lancé le projet Stazioni dell'arte (stations artistiques), qui propose de décorer toutes les stations d'œuvres d'art moderne et, dans certains cas, d'exposer les stations elles-mêmes en tant qu'œuvres d'art ;

- le métro de Montréal est une véritable galerie d'art. Des dizaines d'œuvres murales, de vitraux et de sculptures de toutes les couleurs et de toutes formes ont été installés dans la plupart des 68 stations du réseau, au plus grand bénéfice des voyageurs.

Bruxelles n'est pas à la traîne, puisque, dès les débuts du projet de métro bruxellois, ses concepteurs ont décidé de donner une place à l'art dans les nouveaux espaces publics souterrains qui seraient aménagés. Fin 1969, une commission artistique est créée, qui a pour mission de conseiller le ministre des communications dans le choix des artistes auxquels pourraient être confiées les commandes d'œuvres destinées à la décoration des stations. Elle est aussi chargée de suivre les projets et leur exécution.

Après la régionalisation, la commission artistique cède la place, en 1990, à la Commission artistique des infrastructures de déplacement de la Région de Bruxelles-Capitale (CAID), qui effectue le choix et l'entretien des œuvres d'art du métro, mais aussi de certaines voiries régionales. En 2008, sur décision du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, la CAID disparaît à son tour.

Pouvez-vous nous donner la proportion d'œuvres réalisées par des femmes parmi celles exposées dans le métro bruxellois ? Des efforts sont-ils entrepris pour assurer une représentation équitable des femmes artistes dans l'achat de nouvelles œuvres d'art par la STIB et par Bruxelles Mobilité ?

Bruxelles Mobilité, en tant que gestionnaire des voiries et espaces publics régionaux, est également responsable et propriétaire d'œuvres d'art. Existe-t-il du personnel spécialisé en matière artistique au sein de Bruxelles Mobilité pour assurer la gestion de ce patrimoine ? Comment sont prises les décisions lorsqu'une œuvre doit être déplacée - lors

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In 2009 gaf de regering de Brusselse bouwmeester opdracht om een expertisecentrum voor openbare kunst op te richten. In 2010 ontmoette de eerste bouwmeester de culturele sector. Een adviescomité van deskundigen werd samengesteld met kunsthistorici, sociologen, architecten en stedenbouwkundigen.*

Het mandaat van de eerste bouwmeester liep tot 2014. In de opdrachtverklaring van zijn opvolger, de tweede bouwmeester, werd niet langer verwezen naar een beleid inzake kunst in de openbare ruimte.

Om de continuïteit vanaf 2015 te waarborgen, richtte Brussel Mobiliteit een aparte cel voor kunst en architectuur op. Die cel promoot, kiest, koopt, plaatst en onderhoudt kunstwerken in metrostations.

Duurzame artistieke projecten zijn nodig, maar evenzeer tijdelijke artistieke projecten met een sociaal-culturele inslag. Daarom werkt de administratieve cel samen met deskundigen uit de openbare kunstsector, met plaatselijke culturele instanties (buurthuizen, wijkwerkingen, gemeenschapscentra enzovoort), de MIVB en het bevoegde kabinet.

De administratieve cel kan ook helpen bij het toezicht op artistieke projecten op onze gewestwegen. Artistieke projecten worden ter goedkeuring voorgelegd aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

MIVB-medewerkers met een artistieke achtergrond beheren de kunstwerken in de metro, werken mee aan tijdelijke kunstprojecten en sturen overleggroepen aan. Die laatste zijn wisselend

du réaménagement d'un espace public, par exemple - ou lors de l'achat d'une nouvelle œuvre d'art ?

Existe-t-il un inventaire des œuvres d'art dans l'espace public qui appartiennent à Bruxelles Mobilité ?

De quelle façon le patrimoine artistique dans l'espace public géré par Bruxelles Mobilité est-il mis en valeur ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En 2009, le gouvernement confie la mission de créer un pôle d'expertise en art public au maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale.

En 2010, le premier maître-architecte rencontre le secteur culturel, des grands principes sont établis et un processus, mis en place. Celui-ci implique la mise en place d'une chambre d'experts en art public, composée notamment d'historiens de l'art, de sociologues, d'architectes et d'urbanistes.

En 2014, son mandat s'achève. La lettre de mission du second maître-architecte ne comporte pas de stratégie concernant l'art public, discipline dont il n'estimait pas avoir une parfaite maîtrise.

Pour assurer la continuité dans le suivi des projets artistiques, en 2015, la direction de l'infrastructure des transports publics de Bruxelles Mobilité crée la cellule art et architecture. Elle a pour mission d'assurer le développement de l'art public par la promotion, l'acquisition, l'installation et la maintenance des œuvres d'art dans les stations de métro.

Outre l'intégration de projets artistiques pérennes, il est question d'activer l'art dans l'espace public des stations de métro par les dynamiques socioculturelles et l'intégration de projets artistiques éphémères. Pour ce faire, la cellule art et architecture s'entoure d'experts en art public issus de la chambre d'experts et collabore avec des acteurs culturels locaux - communes, quartiers, réseaux culturels, etc. -, ainsi que la STIB et le cabinet responsable.

samengesteld, afhankelijk van het project, en bestaan uit vertegenwoordigers van het kabinet, de MIVB, de gemeenten en andere overheden, sociologen, historici enzovoort.

Slechts vier van de 91 kunstwerken in het Brusselse metronetwerk zijn het geesteskind van vrouwen. Twee van de drie werken in wording komen van vrouwen. Het werk van Françoise Plissart in het Warandepark komt er pas naar aanleiding van de renovatie van het metrostation en het werk van Sarah Vanagt voor het metrostation Ossegem moet nog door mij worden goedgekeurd.

Bij de recente tijdelijke sociaal-culturele projecten zaten steeds meer aanvragen van vrouwelijke artiesten, vaak geruggensteund door plaatselijke culturele partners. Dat getuigt van een paradigmaverschuiving in onze samenleving. Wij staan daar volledig achter. Ik ben ervan overtuigd dat we de trend kunnen keren.

De cel voor kunst en architectuur van de administratie telt personen met grote deskundigheid op het gebied van kunst, architectuur en stadsplanning. Regelmatig toezicht op en onderhoud van de kunstwerken is nodig.

Wanneer renovatiewerkzaamheden in metrostations een impact hebben op een bestaand kunstwerk, heeft de kunstenaar het recht om zijn kunstwerk aan te passen aan de nieuwe context. Dat is een kwestie van auteursrecht. Benoît Van Innis deed dat in metrostation Maalbeek na de aanslagen en Jephân de Villiers in metrostation Albert. Indien de kunstenaar overleden is, doet de cel Kunst en Architectuur het nodige.

Er zijn twee mogelijke aankoopprocedures voor nieuwe kunstwerken: enerzijds de uitnodiging tot het indienen van een open of beperkt artistiek project, anderzijds de rechtstreekse procedure voor aanstelling van één bepaalde kunstenaar, waarbij de meest geschikte kunstenaar wordt voorgedragen. Die tweede procedure leunt nauw aan bij de vroegere werkwijze van de voormalige Artistieke Commissie van de Vervoersinfrastructuur. Zij vertoont enkele beperkingen en wordt daarom minder toegepast dan de eerstgenoemde procedure.

Parallèlement, la cellule art et architecture participe, à la demande, au suivi des projets artistiques sur les voiries régionales.

Les projets artistiques sont soumis à l'approbation du ministre chargé de la mobilité et des travaux publics.

Des fonctionnaires de la STIB ayant des compétences artistiques, plus particulièrement la cellule art et architecture au sein de la direction de l'infrastructure des transports publics de Bruxelles Mobilité, sont en effet chargés de la gestion des œuvres d'art pérennes dans le métro.

Cette cellule met en place et pilote des comités d'art public, composés de représentants du cabinet, de la STIB (au niveau de la communication, du marketing ou du parcours client), des communes ou autres institutions concernées, des experts en art public (sociologues, historiens et autres), dont la composition est déterminée en fonction du contexte ou du sujet. La cellule est également à la disposition de la STIB dans le cas des projets éphémères.

Sur les 91 œuvres d'art pérennes que compte le réseau de métro de Bruxelles, quatre seulement ont été réalisées par des femmes. Néanmoins, les deux œuvres en cours de conception, sur les trois en cours d'acquisition, seront réalisées par des femmes : l'œuvre de Françoise Plissart à la station Parc, qui attend la rénovation de la station, et l'œuvre de Sarah Vanagt à la station Ossegem, qui attend ma validation.

Ceci étant, dans le cadre des projets socioculturels temporaires réalisés ces dernières années, nous constatons que de plus en plus d'artistes féminines nous sollicitent, souvent soutenues par des associations ou institutions culturelles locales. Ceci témoigne d'un changement de paradigme dans notre société que nous soutenons et auquel nous sommes attentifs. Je suis contente que l'on puisse changer cette dynamique.

La cellule art et architecture est composée de personnes hautement spécialisées en matières artistique, architecturale et urbanistique. Comme les œuvres d'art contribuent à la qualité de l'espace public dans son ensemble, l'expertise doit être cohérente et transversale.

Wat de beleidsontwikkeling betreft, komt er een richtplan voor 2020-2021 inzake kunst in metrostations.

Er bestaat een overzicht van zowel duurzame als tijdelijke kunstwerken in de metrostations en op onze wegen.

Met de kunstenaar en de architect bepalen we de beste manier om het kunstwerk tot zijn recht te laten komen: ofwel is het kunstwerk volledig ingebed in de ruimte, ofwel krijgt het kunstwerk verlichting op maat, zodat het duidelijk zichtbaar is in de ondergrondse ruimte.

Om de kunstwerken te promoten worden meerdere middelen gebruikt. Ik vermeld een MIVB-catalogus van alle kunstwerken in de metro, een interactieve kaart met kunstwerken op de website van de MIVB, een naamplaatje bij ieder kunstwerk met daarop de titel van het werk, de naam van de kunstenaar enzovoort, rondleidingen in de metrostations door de vzw Arkadia en rondleidingen tijdens de Open Monumentendagen door Brussel Mobiliteit.

Le suivi et la maintenance des œuvres d'art sont assurés de manière régulière, ainsi que leur restauration et conservation.

Dans le cas des travaux de rénovation des stations de métro qui touchent à une œuvre d'art préexistante, que ce soit un déplacement ou une action similaire, l'auteur de l'œuvre, s'il est encore en vie, est invité à réintégrer son œuvre dans le nouveau contexte. Il s'agit d'une question de droits d'auteur. Cela fut le cas des œuvres de Benoît Van Innis à la station Maelbeek après les attentats et de Jephhan de Villiers à la station Albert. Si l'artiste est décédé, la cellule art et architecture prend les dispositions nécessaires pour protéger l'œuvre d'art dans l'esprit de l'artiste sur la base d'archives, de contacts avec les ayants droit, comme des fondations ou la famille, pour consultation, etc. Dans les deux cas, un comité d'accompagnement composé d'experts en art est mis en place.

Par rapport à l'acquisition de nouvelles œuvres d'art, il existe deux types de procédures qui tiennent compte des complexités du contexte et de la localisation de l'œuvre. La première procédure est la procédure d'appel à un projet artistique ouvert ou restreint, sur la base d'une concertation préalable avec les acteurs principaux du projet et les experts en art public.

La deuxième procédure est la procédure directe de désignation d'un seul artiste, c'est-à-dire la proposition de l'artiste le plus approprié par le comité d'art public, à l'instar de l'ancienne procédure de la Commission artistique des infrastructures de déplacement (CAID) et de la chambre d'experts, ou par l'architecte, mais avec validation par le comité. Cette procédure ayant montré ses limites, elle n'est que rarement appliquée, au profit de la première procédure.

Enfin, par rapport au développement stratégique, la cellule art et architecture a l'intention de réaliser un schéma directeur de l'art dans l'espace public régional des stations de métro en 2020-2021.

Un inventaire des œuvres d'art dans l'espace public existe. Il s'agit d'une liste reprenant les œuvres d'art présentes dans le métro et sur la voirie : œuvres pérennes et éphémères, ainsi que dynamiques culturelles.

La mise en valeur de ces œuvres, étudiée avec l'artiste et l'architecte du projet, intègre deux dimensions :

- soit l'œuvre est complètement "intégrée" dans son contexte à l'aide d'une scénographie synergique entre l'art et l'architecture ;
- soit la scénographie est soutenue par la lumière, élément essentiel à la lecture de l'œuvre, surtout dans un espace souterrain.

Enfin, la communication au sujet des œuvres se déploie grâce aux moyens suivants :

- un catalogue recensant toutes les œuvres du métro, publié par la STIB, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, en 2008, 2012 et 2018 ;
- une cartographie interactive des œuvres est visible par les usagers des transports en commun sur le site de la STIB ;
- la présence d'un cartel à proximité de l'œuvre comprenant son titre, le nom de l'artiste, l'année d'inauguration et les matériaux constituant l'œuvre ;
- des visites guidées organisées de manière aléatoire, en fonction de la programmation, par l'asbl Arkadia dans le métro ;
- des visites guidées organisées à l'occasion des Journées du patrimoine par Bruxelles Mobilité en septembre 2019.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ik hoor dat de MIVB de aankoop, het onderhoud en de promotie zeer degelijk aanpakt.*

Met amper vier van de 91 kunstwerken zijn vrouwelijke kunstenaars schromelijk ondervertegenwoordigd. U kunt niet beweren dat vrouwen geen talent voor kunst hebben. Nieuwe aankopen moeten de gelegenheid vormen om meer vrouwen aan bod te laten komen.

De aanpak van Brussel Mobiliteit overtuigt me minder. Begrijp ik het goed dat de cel voor kunst en architectuur van de MIVB Brussel Mobiliteit kan

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- J'ai le sentiment que le système est très bien organisé au niveau de la STIB, à la fois pour l'acquisition, l'entretien des œuvres et leur mise en valeur.

Seules quatre œuvres sur les 91 concernées ont été réalisées par des femmes. Je n'ose croire que la raison réside dans un manque de talent de la part des femmes. Il existe donc un vrai problème de représentation féminine. Une attention est nécessaire pour rétablir l'équilibre, en tout cas dans les nouveaux achats.

helpen met beslissingen over de aankoop en aanpassing van kunstwerken? De taken en verantwoordelijkheden van de betrokken instanties moeten worden verduidelijkt. Misschien moet Brussel Mobiliteit een gelijkaardige cel krijgen. Een werfleider die een kunstwerk aantreft op zijn bouwplaats, weet niet precies wie hij moet contacteren. Indien er al een duidelijke procedure zou bestaan bij Brussel Mobiliteit, dan is die minder goed georganiseerd als bij de MIVB.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de opstart van de
interventiedienst voor ongevallen in de
Brusselse tunnels".**

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In 2016 kondigde uw voorganger, de heer Smet, een interventieteam voor ongevallen in de Brusselse tunnels aan. De bedoeling van zo'n snel interventieteam is de verkeershinder ten gevolge van ongevallen in de tunnels te beperken en de reactietijd van de hulpdiensten te verhogen.

Dat bleek gemakkelijker gezegd dan gedaan. Eerst en vooral was er een verkeerde openbare aanbesteding, vervolgens moest de nieuwe versie worden verduidelijkt en ten slotte werd de deadline tot tweemaal toe niet gehaald.

In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag van juli 2018 gaf de minister duidelijk te kennen dat de

En revanche, je ne pense pas que la procédure soit aussi bien organisée à Bruxelles Mobilité. D'après votre réponse, la cellule art et architecture de la STIB peut, au besoin, donner un coup de main à Bruxelles Mobilité lorsqu'elle doit acheter ou prendre des décisions concernant une œuvre d'art. Une réflexion est nécessaire pour étendre officiellement les compétences de cette cellule aux décisions à prendre pour les œuvres d'art de Bruxelles Mobilité, ou alors pour créer une cellule similaire au sein de Bruxelles Mobilité. En effet, actuellement, lorsqu'un chef de projet est confronté à une œuvre d'art sur un terrain réaménagé, il ne sait pas très bien à qui il doit s'adresser. Je ne pense pas qu'il existe une procédure bien établie au sein de Bruxelles Mobilité ou, si elle existe, elle n'est pas aussi bien organisée qu'à la STIB.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

**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 lancement du service
d'intervention en cas d'accidents dans les
tunnels bruxellois".**

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *En 2016, votre prédécesseur, M. Smet, avait annoncé la création d'une équipe d'intervention en cas d'accidents dans les tunnels bruxellois.*

Cela s'est révélé plus facile à dire qu'à faire. Tout d'abord, il y a eu un mauvais appel d'offres, puis la nouvelle version a dû être clarifiée et enfin, le délai n'a pu être respecté à deux reprises.

Dans sa réponse à ma question écrite de juillet 2018, M. Smet avait indiqué que le service serait opérationnel au premier semestre 2019. Peu de temps après les élections de 2019, nous avons appris qu'aucune entreprise n'avait répondu à

dienst tijdens het eerste semester van 2019 van start zou gaan. Net na de verkiezingen van 2019 raakte bekend dat geen enkel bedrijf was ingegaan op de openbare aanbesteding. Brussel Mobiliteit werkte daarop verder aan een aangepaste versie op basis van feedback van initieel geïnteresseerde bedrijven die toch nog hadden afgehaakt.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot dat snelle-interventieteam voor de Brusselse tunnels? Bevestigt u het takenpakket dat uw voorganger heeft bekendgemaakt?

Hoeveel ongevallen vonden er de voorbije jaren plaats in de Brusselse tunnels?

Wat is momenteel de gemiddelde reactietijd van de hulpdiensten? Welke reactietijd geldt als doelstelling voor het snelle interventieteam?

Wat doet de regering om verkeershinder ten gevolge van verkeersongevallen op belangrijke invalswegen tegen te gaan en hulpdiensten een vlotte doorgang te bieden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Brussel Mobiliteit stelt momenteel een verzoek op om de overheidsopdracht voor het patrouillecontract (rapid response service) te gunnen. Gezien de aard van het contract, moet dat goedgekeurd worden door de regering. De gunning van overheidsopdrachten gaat altijd gepaard met onvoorziene omstandigheden, maar het is de bedoeling dat dit contract tegen het einde van het eerste semester van 2020 gegund wordt.

Het aantal vastgestelde ongevallen in de wegentunnels verhoudt zich als volgt: 278 ongevallen in 2015, 314 in 2016, 347 in 2017 en 351 ongevallen in 2018.

De reactietijd van de hulpdiensten hangt af van de ernst en de aard van het incident. Bij ongevallen met enkel blikshade is het niet ongewoon dat er helemaal geen politiepatrouille wordt uitgestuurd. Over het algemeen is de politie binnen de tien minuten na de melding ter plaatse, de ambulances binnen vijftien minuten en de brandweer na ongeveer twintig minuten. De interventiermijn voor de dienstverlener van de snelle

l'appel d'offres. Bruxelles Mobilité a ensuite poursuivi son travail sur une version adaptée, basée sur les retours des entreprises initialement intéressées.

Qu'en est-il de cette équipe d'intervention rapide ? Confirmez-vous les missions annoncées par votre prédécesseur ?

Combien d'accidents se sont-ils produits dans les tunnels bruxellois ces dernières années ?

Quel est le temps de réaction moyen des services d'urgence ? Quel est le temps de réaction idéal pour l'équipe d'intervention rapide ?

Que fait le gouvernement pour prévenir les embarras de circulation provoqués par des accidents sur les voies d'accès et pour garantir le passage des services d'urgence ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Bruxelles Mobilité prépare une demande d'attribution de marché public pour le service d'intervention rapide. Vu la nature du contrat, celui-ci doit être approuvé par le gouvernement et devrait être attribué vers la fin du premier semestre 2020.

Le nombre d'accidents constatés dans les tunnels routiers est de 278 en 2015, 314 en 2016, 347 en 2017 et 351 en 2018.

Le temps de réaction des services d'urgence dépend de la nature et de la gravité de l'incident. En général, la police est sur les lieux dans les dix minutes qui suivent le signalement, les ambulances dans les quinze minutes et les pompiers dans les vingt minutes environ. Dans le cahier des charges précédent, le délai d'intervention était de vingt minutes maximum après le signalement.

Le Centre de mobilité de Bruxelles Mobilité entend devenir, dans un futur proche, un véritable gestionnaire de la mobilité et assurer une gestion dynamique de celle-ci, qui tient compte de la demande et des incidents en temps réel. Cela

interventiedienst lag in het vorige bestek op maximaal twintig minuten na de melding.

Het Mobiliteitscentrum van Brussel Mobiliteit wil op korte termijn ontwikkelen tot een echte mobiliteitsbeheerder. De bedoeling is de mobiliteit op een dynamische manier te beheren en rekening te houden met de vraag en de incidenten in real time. Daarbij zal het ook mogelijk zijn om scenario's te activeren voor gekende incidenten, zoals bijvoorbeeld tunnelsluitingen en evenementen. Bij het opstellen van die verkeerslichtenscenario's wordt ook rekening gehouden met een versnelde evacuatie van het verkeer uit de buurt van het incident, bijvoorbeeld bij een tunnelbrand.

De brandweerkazerne aan de Helihavenlaan kan de verkeerslichten in beperkte mate op afstand beïnvloeden bij het uitrijden van de brandweerwagens.

Op termijn moet het mogelijk worden om de verkeerslichten in real time bij te sturen afhankelijk van de verkeerssituatie.

Voorts volgen we natuurlijk ook de ontwikkelingen rond connected ITS (Intelligent Transport Systems). Die technologie kan toegepast worden om een betere doorstroming voor de hulpdiensten te faciliteren.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is me nog niet helemaal duidelijk. De opdracht is uitgeschreven en er heeft iemand op ingetekend. Is de contractfase al begonnen of zitten we nog in een vroegere fase?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Brussel Mobiliteit bereidt momenteel de gunning van de overheidsopdracht voor. Ik zet die dan op de agenda van de regering en in principe kan de opdracht gegund worden tegen halfweg 2020.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het dossier zit dus nog in dezelfde fase waarin minister Smet het heeft achtergelaten.

Ik dacht dat het al mogelijk was om de verkeerslichten van op afstand te bedienen. De

permettra également d'activer des scénarios pour des incidents prévisibles, comme des fermetures de tunnels et des événements, et pour ceux qui nécessitent une évacuation rapide, comme un incendie dans un tunnel.

La caserne de pompiers de l'avenue de l'Héliport peut, dans une certaine mesure, commander les feux de signalisation à distance au moment de la sortie de ses camions.

À terme, il devrait être possible de régler les feux de circulation en temps réel, en fonction de la situation du trafic.

Bien entendu, nous suivons également les développements liés aux systèmes de transport intelligents (STI), qui pourraient faciliter la circulation des véhicules d'urgence.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *La phase contractuelle a-t-elle débuté ou sommes-nous encore dans une phase antérieure ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).*- *Bruxelles Mobilité prépare l'attribution du marché public, qui devrait avoir lieu vers la mi-2020.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Le dossier se trouve donc toujours dans la phase dans laquelle le ministre Smet l'a laissé.*

centrale werkt al sinds 2013. Ik weet wel dat niet alle verkeerslichten daarop zijn aangesloten, dat is een andere kwestie. Maar in principe is de bediening vanop afstand toch al mogelijk, of niet?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Voor een aantal situaties is dat nu al mogelijk. Het is de bedoeling om het op termijn overal zo aan te pakken, maar dat vergt investeringen en technologie.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de evaluatie van Villo en het aantal m² publicitaire oppervlakte in het Brussels Gewest".

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (*in het Frans*).- *Er is in de pers veel te doen over de free-floatingdeelfietsen en -steps en over de kosten van het Villo-systeem. We moeten de overeenkomst van het gewest met Villo evalueren. Het Uitgebreid Bureau heeft intussen ook beslist om het debat daarover te heropenen.*

Hoe wordt deze overeenkomst geëvalueerd? Is het gebruik van Villo-fietsen inderdaad gedaald sinds de komst van de free-floatingdeelfietsen? Op het moment dat het gewest de overeenkomst aanging, was het ondenkbaar dat de publieke sector zelf een dergelijke dienst zou aanbieden. Ter compensatie van de Villo-stations werden er overal in de stad reclamepanelen geplaatst. De vraag is of dit geen negatieve invloed heeft gehad op de advertentie-inkomsten van de andere aanbieders. Om hoeveel vierkante meter publicitaire ruimte gaat het?

Een kwestie die zelden ter sprake komt, zijn de kosten voor het leefmilieu van Villo. Dat geldt

La centrale fonctionne depuis 2013. Même si tous les feux de circulation n'y sont pas reliés, la commande à distance des feux de circulation n'est-elle pas déjà possible ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (*en néerlandais*).- *Elle est possible dans un certain nombre de cas. L'objectif est de généraliser le système à terme, ce qui exige des investissements et de la technologie.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

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 de Villo et du nombre de mètres carrés publicitaires répartis dans la Région bruxelloise".

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Ces derniers jours, la presse évoque les difficultés posées par certains opérateurs de libre-service intégral et le coût sociétal du système Villo. Il est temps d'amorcer le débat de l'évaluation de la convention qui lie notre Région à Villo. Je voudrais vous poser cinq questions afin de faire le point sur la question. Nous rouvrirons bientôt ce débat, comme le Bureau élargi l'a décidé, vu l'intérêt qu'il présente.

Quelle évaluation avez-vous dressée de cette convention? Confirmez-vous la baisse de fréquentation chez Villo depuis l'arrivée des vélos en accès libre?

Lorsque le service Villo a été concédé, il était évidemment impossible pour le secteur public d'assumer un tel système. La contrepartie était de poser des mètres carrés publicitaires un peu partout dans la ville. On peut se demander si cela n'a pas eu un impact sur le coût des publicités des autres opérateurs, puisque doubler le nombre de mètres

overigens ook voor de free-floatingssystemen: in de pers was te lezen dat de steps en fietsen na enkele weken of maanden zomaar weggegooid of achtergelaten worden. Voor de deur van het Brussels Parlement zie je ook vaak bestelwagens die fietsen komen laden of lossen.

Hoe lang is het geweest nog gebonden door het contract met Villo? Als ik me niet vergis, zijn de beloofde elektrische fietsen nog niet beschikbaar.

Hebt u de mogelijkheden van een ander systeem onderzocht?

De voorzitter.- Zoals de heer De Bock net zei, heeft het Uitgebreid Bureau gisteren beslist om binnenkort een debat aan Villo te wijden. We maken dus een uitzondering op de driemaandenregel. Alle politieke fracties zijn het erover eens om uitleg te vragen en in de loop van de volgende weken een uitgebreid debat te voeren. U kunt vandaag echter al ingaan op de vraag van de heer De Bock.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH).- Er wordt dus een uitzondering gemaakt voor de vraag van collega De Bock, want de drie maanden zijn nog niet voorbij.

De voorzitter.- De driemaandenregel vervalt als er nieuws is en daarom werd de vraag van de heer De Bock aanvaard. Uiteindelijk heeft het Uitgebreid Bureau gisteren beslist om alle fracties toe te staan om een vraag om uitleg te stellen. In de komende weken zullen we daarover dus een groot debat houden.

carrés publicitaires dans la Région a sans doute eu un effet négatif sur les autres recettes éventuellement perçues en matière de publicité. Combien de mètres carrés de publicités ont-ils été répartis dans la Région en compensation des stations Villo ?

Autre aspect rarement abordé : quel est le coût environnemental du système Villo ? Cela s'applique également aux systèmes de libre-service intégral : plusieurs articles ont souligné qu'un certain nombre de trottinettes ou de vélos étaient mis à la décharge ou abandonnés après quelques semaines ou quelques mois. Il est important d'évaluer le système actuel. En sortant du Parlement bruxellois, on voit tout le temps des camionnettes qui chargent ou déchargent des vélos pour les replacer dans des stations, surtout celles du bas de la ville.

Pour combien de temps le contrat initial lie-t-il encore la Région à Villo ? On a promis des vélos électriques aux Bruxellois prochainement, mais on ne les a pas encore vus, sauf erreur de ma part.

Avez-vous fait l'évaluation d'un autre système ?

M. le président.- Comme l'a dit M. De Bock, la Bureau élargi a décidé de consacrer bientôt un débat à Villo. Nous faisons donc une exception à la règle des trois mois. Tous les groupes politiques sont d'accord de demander des explications et de mener un débat approfondi dans les prochaines semaines. Aujourd'hui, vous pouvez cependant déjà répondre à la question de M. De Bock.

M. Christophe De Beukelaer (cdH) (en néerlandais).- *Nous faisons donc une exception pour la question de M. De Bock.*

M. le président.- La règle des trois mois devient caduque lorsque des faits nouveaux se produisent. C'est pourquoi la question de M. De Bock a été acceptée.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Sinds enkele weken is het systeem van elektrische Villo-fietsen in gebruik. Ze lijken sterk op de klassieke fietsen, maar beschikken daarenboven over een batterij.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Hoeveel zijn er?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ongeveer 1.800.*

Tussen januari en augustus 2019 was er inderdaad een daling in het gebruik, in vergelijking met 2017. In dezelfde periode zijn de free-floatingfietsen geleidelijk in het straatbeeld verschenen. Die vermindering mag echter niet gelinkt worden aan de komst van de andere deelfietsen en -steps. Die andere aanbieders verschillen namelijk qua aanbod, geografische spreiding, flexibiliteit en tarifiering.

Nog andere factoren kunnen een rol spelen, maar de daling in het gebruik is al bij al beperkt. Er is geen verder onderzoek naar gedaan. Met het aanbieden van de elektrische Villo-fietsen willen we die tendens ombuigen. Voorlopig gaat het om hybride modellen, de gebruiker kan dus kiezen of hij elektrisch fietst of niet.

Het contract voorziet in de volgende publicitaire voorzieningen:

- 260 advertentieboarden aan de stations;

- 354 publiciteitsboarden van 2 m² waarop één zijde beschikbaar is voor het gewest; 97 boarden tonen de beschikbaarheden van de andere stations in real time;

- 85 tweezijdige boarden van 4 m²;

- advertentieruimte op de Villo-fietsen zelf.

Het contract voorziet in de vervanging van 1.800 fietsen door elektrische, en dat is intussen ook gebeurd. In ruil mag JCDecaux maximaal 200 papieren publiciteitsboarden van 2 m² vervangen

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je prends acte des décisions du Bureau élargi. Pour répondre à la question de M. De Bock, la présence des véhicules Villo électriques dans les rues est bien réelle et le système est opérationnel depuis quelques semaines. Les véhicules Villo électriques ne sont pas très différents des autres, hormis la batterie dont ils sont équipés.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Combien y en a-t-il ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Quelque 1.800. Je fournirai des chiffres précis dans ma réponse.

Les résultats partiels de 2019, portant de janvier à août, indiquent en effet une diminution de l'usage des véhicules Villo par rapport à l'année 2017. Parallèlement, les résultats indiquent l'arrivée progressive du vélo partagé en libre-service intégral.

Cependant, cette diminution ne peut être directement attribuée à l'arrivée des opérateurs de vélos et de trottinettes partagés. En effet, les différents prestataires de services de mobilité ne proposent pas le même type d'offres, qu'il s'agisse de la couverture géographique, de la flexibilité ou des tarifs.

D'autres facteurs peuvent également influencer l'usage du Villo, par exemple le taux de possession d'un vélo personnel et le recours à la marche. Il n'existe pas d'étude publiée à ce sujet, mais nous avons bien constaté une diminution de l'utilisation du Villo depuis 2017.

Cette diminution reste encore limitée. Le but de l'utilisation des véhicules Villo électriques est bien sûr d'inverser la tendance. Pour l'instant, ces vélos sont encore hybrides : ils sont électriques ou non, selon le choix de l'utilisateur.

Le nombre de dispositifs publicitaires, tels que prévus dans le contrat de concession et ses avenants, est fixé comme suit :

- 260 dispositifs de publicité au niveau des bornes des stations ;

door digitale. De firma mag hetzelfde doen voor maximaal 15 borden van 8 m².

Voor de transfer van de fietsen tussen de verschillende stations gebruikt JCDecaux zes bestelwagens met een aanhangwagen. Zes dagen per week worden er drie rondes gedaan; op zondag zijn er twee. Per ronde wordt 70 km afgelegd.

Het contract tussen het gewest en JCDecaux loopt af op 16 september 2026.

Het Villo-systeem is goedkoper dan het free-floating-systeem. Daarom is het belangrijk dat deze publieke voorziening blijft bestaan, naast andere oplossingen om de micromobiliteit te bevorderen. Maar we moeten het zeker ook blijven evalueren en verbeteren.

Een elektrische deelstep of een Jump-fiets kosten ongeveer 2,5 euro per minuut (1 euro voor de ontgrendeling en 0,15 euro per minuut); die tijd is nodig om 3,5 km af te leggen. Een elektrische Villo-fiets kost ongeveer 85 euro per jaar. Dat is een duidelijk prijsverschil, en ook het gebruik is anders. Villo is nu al beschikbaar in alle Brusselse wijken.

- 354 dispositifs de publicité de 2 m² dont une face est réservée à la Région et dont 97 indiquent la disponibilité des stations en temps réel ;

- 85 dispositifs de publicité de 4 m² double face ;

- les espaces publicitaires sur les véhicules Villo.

Le troisième avenant du contrat, lié à l'électrification des véhicules Villo, précise qu'en échange du remplacement de 1800 vélos existants par des vélos à assistance électrique - ce qui a été fait -, JCDecaux peut remplacer un maximum de 200 emplacements accueillant des dispositifs publicitaires de 2 m² en papier par des dispositifs qui emploient des technologies d'affichage numérique. JCDecaux peut également remplacer un maximum de quinze emplacements accueillant des dispositifs publicitaires de 8 m² par des dispositifs qui emploient des technologies d'affichage numérique.

Pour ce qui est de la régulation des vélos entre les différentes stations, JCDecaux utilise six camionnettes avec remorque, conduites par un total de neuf régulateurs. Trois tournées sont organisées chaque jour : entre 6h et 14h, entre 14h et 22h et entre 22h et 6h.

La régulation s'organise sur six jours par semaine et est complétée par deux régulations le dimanche. En moyenne, chaque régulateur parcourt 70 km par jour, ce qui vous donne une idée du kilométrage total.

Le contrat de concession liant la Région à JCDecaux, dont j'ai pris acte car il a été établi avant mon entrée en fonction, prendra fin le 16 septembre 2026.

Le système Villo permet de proposer un service de location de vélos à un coût bien inférieur pour l'utilisateur que ceux proposés par les opérateurs de cyclopartage en libre-service. Il est donc important qu'une telle offre de service public continue d'exister dans le paysage bruxellois, en parallèle avec d'autres solutions de micromobilité. Il est également important de continuer à travailler à l'évaluation et à l'amélioration, si nécessaire, du service proposé.

De voorzitter.- Het grote debat zal vermoedelijk voor eind januari zijn want de vraag moet eerst worden voorgelegd aan het Uitgebreid Bureau.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *U spreekt van een afname van het gebruik, maar u zegt niet hoe groot die is.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De rotatiegraad, of de verhouding van het aantal ritten tot het aantal fietsen, bedroeg 0,80 voor januari tot augustus 2019 en 0,98 voor het hele jaar. Het aantal ritten bedroeg 114.300 per maand. In 2018 was dat 130.500. In vergelijking met 2017 is het verschil groter: toen bedroeg de rotatiegraad 1,13 en het aantal ritten 140.000.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Er is dus een gemiddelde daling van 15 à 20 procent.*

Die daling is niet alleen het gevolg van de opkomst van het freefloatingsysteem. Er spelen andere factoren mee, zoals het beleid van het gewest in verband met de aankoop van fietsen. Meerdere gemeenten betalen een premie voor de aankoop van een fiets. Veel mensen willen liever een eigen fiets en sommige werkgevers stellen fietsen ter beschikking van hun personeel. Daar kan je alleen blij mee zijn.

We moeten ons alleszins afvragen of het Villo-systeem nog performant genoeg is.

Pour comparer les prix, sachez qu'une trottinette électrique ou un vélo Jump coûte environ 2,5 euros pour dix minutes (1 euro pour le déblocage et 0,15 euro par minute), soit le temps de parcourir 3,5 km. Le véhicule Villo électrique coûte, pour sa part, environ 85 euros par an. La différence de prix est assez significative, et l'usage est également différent. Villo est déjà présent dans tous les quartiers de Bruxelles.

M. le président.- Le grand débat se tiendra probablement fin janvier, car la question doit d'abord être soumise au Bureau élargi.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Vous avez parlé de la baisse de 2019 par rapport à 2017 mais vous n'avez pas indiqué l'ampleur de cette baisse.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le taux de rotation, c'est-à-dire le nombre de locations par rapport au nombre de vélos, est de 0,80 de janvier à août 2019, pour 0,98 en 2018 sur l'année complète.

Le nombre de locations est de près de 114.300 par mois en 2019. Ce nombre était de 130.500 en 2018.

La différence est, par contre, plus marquée par rapport aux chiffres de 2017, puisque le taux de rotation était alors de 1,13 et le nombre de locations de 140.000 par mois.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je relirai attentivement les réponses que vous avez données pour bien intégrer les chiffres. Je souhaiterais faire l'évaluation de ce système avec les chiffres donnés puisque ceux-ci correspondent à une baisse moyenne de 15 à 20 % tant du taux de rotation que du nombre de locations.

Ce constat n'est pas seulement dû au libre-service intégral mais à de multiples facteurs tels que la politique de la Région à l'égard de l'acquisition de vélos. En effet, des primes à l'achat de vélos sont octroyées dans plusieurs communes. Les gens sont de plus en plus enclins à ne pas se limiter à la location à court terme et à posséder leur vélo. Les entreprises mettent également des vélos à la

Ik stel ook vast dat er ter compensatie 1000 m² reclameruimte wordt aangeboden aan Villo. Dat is erg veel. Ook dat systeem moeten we evalueren. Misschien moeten de tarieven verhoogd worden en kunnen we die reclameruimte beter zelf beheren? Met de opbrengst die we zo op tien tot vijftien jaar hadden kunnen realiseren, hadden we misschien aan één op de twee Brusselaars een fiets kunnen aanbieden. We moeten immers zoveel mogelijk mensen op de fiets krijgen, met of zonder Villo.

- Het incident is gesloten.

disposition de leurs employés. Il faut s'en réjouir, indépendamment de la baisse des chiffres de Villo.

Cependant, nous devons aussi nous demander si le système Villo, tel qu'il existe ou tel qu'il évoluera, sera encore performant pour atteindre les objectifs fixés.

Pour le reste, je note quand même qu'on en est à plus de 1.000 m² de publicités en compensation, ce qui n'est pas rien. Là aussi, il faut s'interroger sur la contrepartie de ces publicités. Faut-il passer par un système comme celui de Villo ou plutôt augmenter les primes et gérer nous-mêmes ces espaces publicitaires ? Si l'on considère la recette globale que la Région aurait pu percevoir à ce niveau en dix ou quinze ans, nous aurions pu peut-être offrir un vélo à un Bruxellois sur deux. Je pose cette question eu égard aux moyens déployés pour inciter un maximum de personnes à utiliser le vélo. Villo n'est pas forcément la meilleure option, ni la moins mauvaise. Il faut surtout être prospectif et anticipatif à l'avenir.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DAVID LEISTERH**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de samenwerking tussen de
start-ups en de MIVB".**

De heer David Leisterh (MR) *(in het Frans).*- *Buitenlandse initiatieven kunnen ons inspireren. Zes start-ups die technologische oplossingen ontwikkelen voor een verhoogd reizigerscomfort en schonere lucht, twee doelstellingen die ook de MIVB nastreeft, worden gedurende minstens zes maanden begeleid bij levensechte testen van hun projecten door deskundigen van de Parijse openbaarvervoersmaatschappij Régie Autonome*

**QUESTION ORALE DE M. DAVID
LEISTERH**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE CHARGÉE DE LA
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "les collaborations entre les
start-up et la STIB".**

M. David Leisterh (MR).- Parfois, il est bon de s'arrêter aux initiatives développées à l'étranger. J'ai pu voir qu'en France, la Régie autonome des transports parisiens (RATP) avait lancé un accélérateur de start-up dédié aux nouvelles mobilités et à la smart city dans le but d'accompagner, pendant au moins six mois, six start-up qui doivent développer des solutions technologiques pour améliorer l'expérience des clients mais aussi la qualité de l'air. Autant

des Transports Parisiens (RATP) en van het startersinitiatief Start-up Leadership Program.

Welke initiatieven plant de MIVB om technologische oplossingen te ontwikkelen in samenwerking met Belgische startende ondernemingen? Heeft het gewest daar al ervaring mee?

Hebt u het idee geopperd om een soortgelijk initiatief te lanceren voor de mobiliteit in Brussel? Zo niet, waarom niet?

Neemt u het voorstel van een mobiliteitshackaton op als doelstelling in het nieuwe beheerscontract? Zo niet, waarom niet?

Hoe wil de MIVB de luchtkwaliteit in de metrostations verbeteren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De MIVB volgt ontwikkelingen van startende ondernemingen in verband met mobiliteit op de voet, terwijl ze ook deelneemt aan de werkzaamheden van de commissies van de International Association of Public Transport (UITP) en regelmatig contact met de RATP onderhoudt. Gaandeweg integreerde de UITP ook openbaarvervoersmaatschappijen die nieuwe mobiliteitsoplossingen voorstaan, waaronder enkele start-ups.*

In het algemeen ziet de MIVB startende ondernemingen zeker op lokaal vlak, naast de academische wereld, als belangrijke partners van haar ecosysteem. Haar belangstelling gaat vooral uit naar digitalisering, kunstmatige intelligentie, vraaggestuurde mobiliteit, mobiliteit als dienst (MaaS), big data en het internet der dingen. Ze zoekt bij startende ondernemingen oplossingen of producten die haar kernactiviteiten verbeteren,

d'objectifs que la STIB tente de poursuivre également.

Cette initiative française présente un autre intérêt : elle propose de financer les expérimentations sur le terrain, le tout accompagné d'experts de la RATP ou d'autres experts du programme d'accélération de start-up Startup Leadership Program. Il s'agit là d'une vraie possibilité de tester de nouvelles solutions en conditions réelles, avec le soutien de la RATP.

Quelles sont les initiatives retenues par la STIB afin de faire émerger les solutions technologiques en collaboration avec les start-up présentes en Belgique ? Quelles sont les expériences passées en la matière ?

Avez-vous retenu l'idée de lancer un tel accélérateur de start-up lié à la mobilité en Région bruxelloise ? Si non, pourquoi ?

Eu égard aux objectifs du nouveau contrat de gestion, avez-vous retenu l'idée de lancer un hackathon de la mobilité ? Si non, pourquoi ?

Quelles sont les solutions mises en place par la STIB afin d'améliorer la qualité de l'air dans les stations de métro ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne la collaboration entre la STIB et les start-up, la STIB observe ce que les sociétés homologues développent. Dans ce cadre, la STIB rencontre régulièrement la RATP. Plus largement, la STIB participe activement aux travaux des commissions de l'Union internationale des transports publics (International Association of Public Transport, UITP), où elle échange et travaille avec les autres opérateurs.

Au départ, l'UITP est une fédération des transports publics qui a intégré progressivement, au cours des dernières années, des sociétés proposant de nouvelles solutions de mobilité comme le vélo, le taxi ou les trottinettes partagées. Certaines d'entre elles sont des start-up. L'UITP travaille aussi, depuis peu, à une implication spécifique et plus poussée des start-up.

zoals realtimegeleiding, opleiding, uitzonderlijke onderhoudswerkzaamheden en passagiersinformatie.

Ook al heeft de MIVB vooralsnog geen eigen accelerator voor start-ups opgericht, ze sluit een dergelijk initiatief, dat zou bijdragen tot de noodzakelijke innovatie ter voorbereiding van de mobiliteit van morgen, niet uit. Trouwens, zij bestudeert manieren om samen te werken met startende ondernemingen, hetzij alleen, hetzij met andere vervoerspartners.

De MIVB werkt ook in het kader van een project van Innoviris op Europese innoverende markten. Daarbij komen consortia tot stand waar start-ups bij betrokken zijn.

Zo werkte de MIVB samen met de start-up Nextmoov aan de Smart Mobility Planner (SMOP), waarmee de reiziger in reële tijd reisroutes kan plannen op basis van trajectinformatie afkomstig van de vier grote maatschappijen voor openbaar vervoer. Op termijn zullen andere vormen van mobiliteit worden toegevoegd, zoals deelfietsen.

Voorts onderhoudt zij contact met start-ups die MaaS-apps ontwikkelen of die een nieuwe mobiliteitsdienst in Brussel aanbieden, zoals Ush (dat de ontwikkeling van autonome pendelvoertuigen steunt) of Padam (dat vervoer op aanvraag organiseert).

De MIVB plant een hackathon in het tweede trimester van 2020, na een succesvolle eerste editie in 2018 die inzoomde op personen met een beperkte mobiliteit.

Over de luchtkwaliteit in de metrostations kunnen we niet klagen, omdat de MIVB-metrostellen metalen wielen hebben. Die veroorzaken minder fijnstof dan rubberen wielen. Bovendien gebeurt het remmen niet mechanisch, maar elektrisch, wat ook milieuvriendelijker is. De slijtage aan de wielen bedraagt daardoor minder dan 0,4 mm per 10.000 km, wat een referentie is in de industrie. Al die factoren zorgen ervoor dat er weinig fijn stof ontstaat.

De manière générale, la STIB perçoit pleinement l'intérêt de collaborer davantage avec les start-up, en particulier au niveau local. La STIB les considère comme des partenaires-clés de son écosystème, à côté des partenaires académiques, dont sont aussi issus des entreprises dérivées (spin-off) et des partenaires industriels.

La STIB attache un intérêt spécifique aux sujets suivants, dont la liste n'est pas exhaustive : le numérique, l'intelligence artificielle appliquée aux transports, le système de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS), les mégadonnées, les capteurs de l'internet des objets, etc.

La STIB est aussi intéressée par les solutions ou produits développés par des start-up qui touchent à son métier de base, c'est-à-dire l'exploitation de services de transports publics, comme les solutions contribuant à la régulation en temps réel et à la formation (Hub Up, par exemple), les travaux de maintenance exceptionnels et l'information des voyageurs, pour lesquels de nombreuses start-up développent aussi des solutions.

À ce stade, la STIB n'a pas mis sur pied de projet d'accélérateur de start-up. Toutefois, elle n'exclut pas cette éventualité qui aiderait à développer les nécessaires innovations pour se préparer ainsi que la Région à la mobilité de demain.

Par ailleurs, la STIB étudie les possibilités de collaboration avec des start-up, seule ou en partenariat avec d'autres acteurs publics ou d'autres entreprises du secteur des transports.

La STIB travaille aussi, dans le cadre d'un projet avec Innoviris, sur des marchés innovants. Dans le contexte de ses projets d'innovation européens et ses partenariats avec Innoviris, des consortiums impliquant des start-up voient le jour.

En ce qui concerne les collaborations concrètes, la STIB a travaillé avec la start-up Nextmoov sur le dossier du Smart Mobility Planner (SMOP), qui consiste à réaliser un planificateur d'itinéraires en temps réel pour les quatre opérateurs de transports publics. Celui-ci sera étendu graduellement aux autres formes de mobilité telles que le cyclopartage.

Des contacts ont aussi été établis avec de nombreuses start-up, comme celle proposant ou développant une application de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) - et des start-up exploitant un nouveau service de mobilité à Bruxelles.

Dans le cadre du projet de navettes autonomes, la STIB a également travaillé avec Ush, une start-up offrant un support au développement de projets de navettes autonomes, et Padam, qui propose une solution de transport à la demande.

La STIB a prévu d'organiser un hackathon au deuxième trimestre de 2020. Elle en avait déjà organisé un en 2018 sur le thème des personnes à mobilité réduite et celui-ci avait rencontré un franc succès.

Au niveau des mesures de prévention pour améliorer la qualité de l'air dans le métro, la STIB utilise un matériel doté de roues en fer, contrairement aux réseaux utilisant les pneus en caoutchouc, qui libèrent des poussières par frottement. Par ailleurs, le freinage des rames a toujours été électrique, contrairement au freinage mécanique utilisé sur des réseaux plus anciens, qui génère des poussières par l'abrasion des semelles de frein sur les disques ou les roues.

Enfin, la STIB présente un contact rails-roues particulièrement soigné, qui limite fortement l'abrasion des roues par le contact avec les rails. Il est inférieur à 0,4 mm pour 10.000 km, ce qui constitue une référence dans l'industrie.

Tous ces éléments font partie de la prévention par la limitation de la production de poussières à la source.

De heer David Leisterh (MR) (in het Frans).- *Het is goed dat de MIVB heel wat contacten onderhoudt met start-ups en met de RATP. De MIVB kan zo mee het ondernemersklimaat en het comfort van de reizigers in Brussel helpen verbeteren.*

- *Het incident is gesloten.*

M. David Leisterh (MR).- J'entends que la STIB a entrepris de nombreux contacts et différentes démarches avec des start-up - ce qui constitue déjà un bon début - et qu'elle rencontre régulièrement la RATP.

Vouloir faire progresser Bruxelles en tant qu'écosystème entrepreneurial pourrait aussi passer par la STIB, en structurant davantage ces différents contacts que vous avez entrepris.

Je siége, certes, dans l'opposition, mais j'espère être le plus constructif possible et je pense que toute volonté de suivre l'exemple de la RATP pourrait être bénéfique à la STIB, aux start-up qui veulent s'investir dans cette nouvelle technologie, et surtout à ceux qui y travaillent - puisqu'il s'agit d'emploi -, et in fine, à l'expérience client.

Je ne manquerai pas de revenir sur le sujet dans le courant des trois ou six prochains mois.

- *L'incident est clos.*