

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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

**INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET  
DES QUESTIONS**

**COMMISSIE VOOR DE MOBILITEIT**

**BELAST MET HET OPENBAAR VERVOER, DE OPENBARE WERKEN EN DE VERKEERSVEILIGHEID**

**COMMISSION DE LA MOBILITÉ**

**CHARGÉE DES TRANSPORTS PUBLICS, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**VERGADERING VAN DINSDAG 11 FEBRUARI 2020**

**RÉUNION DU MARDI 11 FÉVRIER 2020**

**VOORLOPIG VERSLAG**

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.  
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

**COMPTE RENDU PROVISoire**

Non encore approuvé par les orateurs.  
Ne pas citer sans mentionner la source.

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

[105]

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant "l'opinion défavorable de la Cour des comptes sur le compte général de parking.brussels pour l'année 2018".**

[107]

*(M. Julien Uyttendaele, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Dans le premier fascicule de son 24e cahier, la Cour des comptes a formulé une opinion défavorable sur le compte général 2018 de parking.brussels.

La Cour des comptes définit ce qu'est une opinion défavorable comme suit : "Une opinion défavorable est émise lorsque, après avoir recueilli des éléments probants suffisants et appropriés, des anomalies, prises individuellement ou en cumulé, ont à la fois une incidence significative et un caractère diffus dans les états financiers."

Nous sommes donc passés d'une opinion d'abstention sur le compte général 2017 à une opinion défavorable pour 2018. D'une situation particulièrement nébuleuse, nous nous retrouvons dans une situation un peu plus claire, et des efforts supplémentaires devront absolument être accomplis pour qu'en 2021, l'on puisse lire que la Cour des comptes émet une opinion plus favorable.

Nos organismes publics doivent montrer l'exemple et gérer leurs comptes de façon rigoureuse. Peut-être y a-t-il des explications à certains problèmes pointés par la Cour des comptes. Il n'en demeure pas moins que parking.brussels devra, de son côté, montrer les signes de cette bonne gestion.

La Cour des comptes pointe quatre types d'éléments dans son cahier :

- des éléments de nature comptable et/ou administrative : erreurs d'imputation, surévaluation des provisions pour charges de rétrocession de recettes de stationnement aux communes, sous-évaluation des charges à imputer, remboursement des avances excédentaires versées par les communes durant les années antérieures imputé en diminution des recettes au lieu de l'être en dépenses, méconnaissance du principe budgétaire de non-compensation entre recettes et dépenses, erreurs de calcul pour les pécules de vacances et les jours de congé non pris ;
- des éléments de nature informatique : paramétrage incorrect du nouveau logiciel comptable entraînant une surévaluation de l'actif et du résultat comptable, lacunes du logiciel de gestion des redevances de

stationnement durant les années précédentes entraînant une sous-évaluation d'un montant de créances et d'amendes administratives supérieur à 2 millions d'euros par rapport aux données du logiciel ;

- des éléments de nature légale. Je reprends ici les termes du rapport de la Cour des comptes. "Plusieurs arrêtés du gouvernement relatifs au personnel font défaut ou sont devenus partiellement obsolètes (cadres linguistiques, concordance avec les arrêtés de 2018, description de fonctions des stewards de stationnement, chèques-repas, base de données commune concernant le personnel, service des plaintes, harcèlement, assistance en justice, contrôle médical, télétravail)."

"Les annulations des créances de recettes de stationnement considérées comme irrécouvrables n'ont pas été imputées budgétairement et n'ont pas été décidées par le conseil d'administration, en contravention à l'article 49 de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle (OOBCC). Il en résulte une surévaluation du résultat budgétaire de 1.477.132 euros."

"Le rapport prévu à l'article 7 de l'ordonnance du 14 décembre 2017 a été annexé au compte général officiellement transmis. Toutefois, bien que ce rapport ait été publié dans son intégralité sur le site internet de l'organisme, l'inventaire de tous les marchés publics conclus n'a pas été inclus dans le compte transmis par le gouvernement" ;

[111]

- des éléments en relation avec une série de communes bruxelloises. "Les communes qui exercent directement les missions de contrôle et de perception des redevances de stationnement n'ont pas toutes transmis leurs relevés annuels des coûts et recettes liés à ces missions ; ces retards entraînent une sous-évaluation des créances et des recettes d'un montant estimé par la Cour des comptes à 2,7 millions d'euros sur la base des montants confirmés des relevés transmis durant les années précédentes."

Compte tenu de ce qui précède, j'aimerais interroger le gouvernement sur les points suivants : Où en est l'intégration de la comptabilité générale et budgétaire de parking.brussels ? La comptabilité de parking.brussels est-elle bien et correctement reliée au progiciel de gestion intégré SAP (PGI SAP) régional ? Le logiciel supplémentaire nécessaire à la gestion de certains éléments spécifiques annoncé l'an dernier est-il opérationnel ? L'an dernier, votre prédécesseur avait annoncé que l'on allait interfacier tous les logiciels spécialisés à SAP pour permettre le transfert automatique des données financières au système comptable de parking.brussels. Cette vaste opération avait commencé avec le logiciel CityControl de Sigmax. Les autres applications spécialisées de contrôle et de perception ont-elles suivi ce mouvement ? Les problèmes de paramétrage épinglés par la Cour des comptes sont-ils réglés ?

Quelles actions avez-vous entreprises pour prendre ou mettre à jour les arrêtés du gouvernement relatifs au personnel de parking.brussels ? Dans quel délai ?

Comment expliquez-vous que des annulations de créances de recettes de stationnement considérées comme irrécouvrables n'aient pas été décidées par le conseil d'administration, en contravention avec l'Ordonnance organique portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle ?

Pourriez-vous également nous éclairer sur les raisons pour lesquelles l'inventaire de tous les marchés publics conclus n'a pas été inclus dans le compte transmis par le gouvernement ?

---

Comment expliquez-vous que parking.brussels ne dispose toujours pas d'engagement écrit du Parc des expositions de Bruxelles (Brussels Expo) sur l'utilisation de la somme de 4 millions d'euros versée en 2016 dans le cadre de l'aménagement d'un parking souterrain à l'emplacement de l'actuel parking C du Heysel ?

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le souligner dans le cadre de l'examen du budget 2020, si parking.brussels disposait d'un fond de roulement, elle devrait logiquement être à même de s'autogérer. La situation, qui consiste pour la Région à devoir pallier - via l'octroi d'un prêt remboursable et une augmentation de la dotation de fonctionnement de parking.brussels - l'incertitude créée quant aux recettes en provenance d'une série de communes, est intenable à long terme. Quelles sont les communes qui ne transmettent pas leurs relevés annuels des coûts et recettes liés à ces missions ? Avez-vous connaissance des raisons invoquées par ces communes pour ne pas assurer cette transmission ? L'état actuel de la gestion de l'agence pourrait-il en être la cause ? Des pistes sont-elles explorées pour améliorer la collaboration entre parking.brussels et les communes ?

[113]

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Het parkeerbeleid in het Brussels Gewest is een ramp. In feite is er geen sprake van een gewestelijk parkeerbeleid, maar van een parkeerbeleid in de negentien gemeenten waar een gewestelijk sausje over wordt gegoten. Maar dat lukt niet helemaal.

Sinds 2009 probeert de regering met de Parkeerordonnantie het parkeerbeleid te harmoniseren, maar dat is nog altijd niet gestroomlijnd. Wie zijn auto wil parkeren, heeft het nog altijd moeilijk om zich een weg te banen in de kakofonie van reglementen en gegevens. Een aantal gemeenten blijft zelf het parkeerbeleid beheren. Sommige gemeenten hebben bovendien nog altijd geen parkeeractieplan opgesteld, terwijl de Parkeerordonnantie dit verplicht. Bij een aantal ervan is er zelfs sprake van wanbetaling. Deze wanbetalingen lieden volgens het Rekenhof al sinds de inwerkingtreding van de ordonnantie tot fouten in schuldvorderingen en ontvangsten en tot ernstige thesaurieproblemen. Het gewest draait daar telkens voor op.

U beseft volgens mij ook dat het gewestelijke parkeerbeleid niet werkt. Voormalig minister Smet beloofde na de rapporten van het Rekenhof tijdens de vorige regeerperiode beterschap, maar dat is nog altijd niet het geval. In uw beleidsnota zegt u dat de Parkeerordonnantie aangepast moet worden en dat harmonisering essentieel is. De regering is echter al tien jaar aan het harmoniseren. Blijven vasthouden aan dezelfde methodologie van harmonisatie van het gemeentelijke beleid is niet de juiste weg.

[115]

Anderzijds treft ook het Parkeeragentschap van het Brussels Gewest (parking.brussels) zelf schuld. Ik heb er dan ook begrip voor dat de gemeenten af en toe op de rem gaan staan. Uiteraard hebben we een efficiënt parking.brussels nodig dat een goed beleid voert. Nu is de inning van de boetes ondermaats. Bij de overnames doken er meermaals technische problemen op en bij de tarifiering en de afwerking van sommige park-and-rides (P+R) kunnen terecht vragen worden gesteld. Het Rekenhof gaf in zijn 24ste boek dan ook een afkeurend oordeel op basis van sterke argumenten. Een afkeurend oordeel is het zwaarste oordeel dat het Rekenhof kan leveren. Een en ander wijst dus op zeer grote problemen.

Welke is de stand van zaken met betrekking tot de schriftelijke verbintenis ten belope van 4 miljoen euro voor de parkings bij Neo?

Welke acties onderneemt u om te voorkomen dat er nog een negatief advies zou worden gegeven?

---

Welke acties onderneemt u om de transparantievoorwaarden te doen respecteren bij parking.brussels?

Welke acties hebt u ondernomen om het inningspercentage van de parkeerboetes op te krikken?

Kortom, wat onderneemt u om de werking van parking.brussels te verbeteren?

[117]

**M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Les remarques formulées et les questions posées par mon collègue sur la base du cahier de la Cour des comptes sont pertinentes. Sans chercher à relativiser l'importance de ces éléments, il convient également de souligner l'expansion rapide de cette agence qui, partie de rien, gère aujourd'hui le contrôle du stationnement de huit communes, et non des moindres.

De la même manière, l'intégration dans SAP du processus de gestion de l'agence devait mener à une gestion plus rigoureuse et plus agile que ce qu'elle était à ses débuts. Certains points soulevés par la Cour des comptes ont sans doute évolué depuis lors.

Par ailleurs, l'autonomie financière de l'agence et l'affectation des recettes sont, elles aussi, cruciales. Si le modèle économique de l'agence pouvait jusqu'ici poser question, la généralisation du stationnement payant dans certaines communes et l'automatisation de certains opérateurs de contrôle par le biais du système scan-car devraient également changer la donne à court terme.

L'ouverture du conseil d'administration de l'agence aux communes est un dernier élément à souligner en rapport avec le renforcement de son contrôle interne. Cette nouveauté sera notamment l'occasion, pour elles, de mieux évaluer et contrôler la qualité des missions déléguées à l'agence.

Dès lors, c'est avec intérêt que nous entendrons les réponses que vous pourrez apporter à mon collègue. Je souhaiterais cependant adresser, au nom de mon groupe, une proposition à la commission. Nous pourrions inviter la direction de parking.brussels à nous présenter son rapport d'activité 2019 et à répondre elle-même aux éventuelles questions qui subsisteraient.

[119]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- M. Dönmez, notre commission a prévu une visite à parking.brussels. Les commissaires auront alors la possibilité d'obtenir les réponses à leurs questions et de suivre une présentation du rapport.

Mme la ministre, j'aurais préféré vous interpellier après cette visite, en ayant déjà une série de réponses qui permettraient d'y voir plus clair. Au regard des nombreux dysfonctionnements évoqués par la Cour des comptes, je souhaite cependant vous poser quelques questions complémentaires à celles de mes collègues.

La déclaration de politique générale (DPG) annonçait que la Région redéfinirait les missions de parking.brussels. Qu'avez-vous décidé, à ce stade, au sujet de cette réorganisation ? Faudrait-il supprimer certaines de ses missions pour se recentrer sur d'autres ? Lesquelles et selon quel calendrier ?

Le logiciel de gestion des redevances de stationnement connaît de sérieuses lacunes, apparues d'abord à Ganshoren, puis à Ixelles. Pour l'année 2018, ces lacunes entraînent une sous-évaluation d'un montant de 2,5 millions d'euros. Elles doivent impérativement être corrigées. Qu'en est-il du remplacement ou de la révision complète du logiciel actuel ? Quel est le délai prévu ? Quel est le montant disponible ?

Avez-vous décidé de revoir le cadre législatif afin de pouvoir forcer, à l'avenir, les communes à communiquer leur relevé annuel des coûts et recettes ? Quelles sont les mesures en cours d'élaboration qui permettront de trouver des solutions ? Comment expliquez-vous que la méthode utilisée pour calculer les provisions pour charge de rétrocession de recettes de stationnement aux communes ne tienne pas compte des futurs coûts de recouvrement des recettes qui ne sont pas encore perçues ? Qu'avez-vous mis en place pour y remédier ?

Il y a un an, la comptabilité de parking.brussels a basculé dans la plate-forme régionale de comptabilité analytique. Le service financier a été réorganisé et renforcé, et le personnel administratif a été formé aux procédures comptables internes. Comment expliquez-vous, dans ce contexte, que des factures à recevoir n'aient pas été comptabilisées et que d'autres n'aient pas fait l'objet d'une imputation budgétaire ? Quelles sont les autres mesures à prendre pour bénéficier d'une comptabilité lisible et correcte ?

Enfin, les données reprises par l'Observatoire de la mobilité ne sont pas du tout actualisées. En effet, elles reposent sur des données de stationnement de 2014. Quand bénéficierons-nous de données de stationnement en temps réel, ou presque, permettant d'avoir une cartographie précise de la situation actuelle ? Qu'en est-il de la clé de compensation des emplacements supprimés en voirie ?

[121]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Voor Groen en Ecolo is het parkeerprobleem wellicht een van de belangrijkste werven in het mobiliteitsbeleid. In Brussel bestaan hierover veel misverstanden en er is geen gedeeld inzicht over hoe we dit probleem moeten aanpakken.

Het heeft veel moeite gekost om het parkeerbeleid van de gemeenten naar het gewest over te brengen. Die beweging is toen afgekocht met de afspraak dat 85% van de parkeerinkomsten naar de gemeenten zouden gaan en 15% naar het gewest. Met die 15% moet het gewest parking.brussels organiseren en uitbaten.

Het Rekenhof wijst er nu op dat veel gemeenten hun wettelijke verplichtingen niet nakomen. Ze leggen de ordonnantie naast zich neer en nemen zelfs de moeite niet om het gewest te informeren over de jaarlijkse parkeerinkomsten.

[123]

Zo is het moeilijk samenwerken. Sommige gemeenten staan helemaal geen inkomsten af, maar klagen achteraf wel dat alles niet perfect georganiseerd is en noemen dat als reden om niet te willen samenwerken. Dat gaat te ver.

Het parlement heeft de nodige ordonnanties goedgekeurd en de parlementsleden moeten allemaal de ambassadeurs zijn van die ordonnanties en mee zorgen voor de naleving ervan.

Het Rekenhof raamt het tekort op 2,7 miljoen euro. Klopt die schatting? Klopt het dat sommige gemeenten niet betalen? Ik heb daarover een tijd geleden een schriftelijke vraag ingediend, maar ik wacht nog op het antwoord.

Als de regels die het parlement heeft goedgekeurd inderdaad onvoldoende worden nageleefd, hoe zullen we dat dan aanpakken? Moeten we de ordonnantie dan niet herzien opdat het gewest het parkeerbeleid volledig kan overnemen als een gemeente het compleet negeert, zoals bijvoorbeeld Sint-Joost-ten-Node? Hebt u hefbomen om op te treden wanneer ordonnanties niet worden nageleefd?

Het Rekenhof wijst op een aantal problemen in de werking van parking.brussels. Ziet u nog belangrijke tekortkomingen? Wat doet u om daaraan te verhelpen?

[125]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Nous avons indiqué, en réponse à une question écrite du 31 décembre 2019, que trois communes avaient versé une contribution provisoire à parking.brussels : Auderghem, Uccle et Woluwe-Saint-Pierre. En effet, une partie des communes non déléguées ne respectent pas, malgré les rappels réguliers, le prescrit de l'ordonnance du 29 janvier 2009 et ses arrêtés d'exécution. En l'absence de régime de sanction, il est peu probable que cette situation évolue. Nous sommes donc en train de revoir l'ordonnance et le système régional.

[127]

Le basculement sur la plate-forme régionale SAP est intervenu le 1er janvier 2018 dans un contexte fort mouvementé : la réorganisation complète du service financier s'opérait en même temps. Plus de six mois ont été nécessaires pour se familiariser à l'outil, corriger certains écueils ou problèmes techniques et entamer le nettoyage des comptes affectés par la migration des données historiques du logiciel comptable PIA.

La reprise en main de la supervision comptable par un nouveau chef comptable n'est intervenue qu'en octobre 2018, période trop avancée dans l'année pour contribuer de manière déterminante à la qualité des comptes 2018. Rappelons enfin que l'adhésion à la plate-forme SAP se déroule en deux temps : la comptabilité intégrée des dépenses (Drop 1) et la comptabilité automatisée des recettes (Drop 2), qui impliquent l'interfaçage des outils métiers à SAP.

Ce second volet est devenu opérationnel pour les redevances en juin 2019. Pour les cartes de dérogation, il le sera en 2020. Les recettes pour l'année 2018 ont donc toujours été comptabilisées à partir des résultats de rapports venant des logiciels métiers.

Rappelons que ces retards sont imputables à une sous-estimation, par la plate-forme, de la complexité liée à la perception et au recouvrement des recettes de stationnement. En outre, les équipes du ministère qui sont chargées d'effectuer les développements ont été réquisitionnées pour procéder au basculement du service public régional de Bruxelles (SPRB) sur la nouvelle version SAP de la plate-forme. Long et complexe, ce processus est toujours en cours. L'agence vient d'ailleurs de renforcer son équipe chargée des technologies de l'information (IT), avec l'arrivée d'un responsable IT sélectionné par Iristeam afin de mieux encadrer ce programme.

[129]

Un nouveau projet de statut du personnel de parking.brussels est en cours d'élaboration. Il fait pour le moment l'objet d'une concertation syndicale.

Le logiciel de contrôle ne permettait pas de sortir des rapports détaillés des redevances annulées, mais le logiciel SAP est, quant à lui, en mesure de les produire. À l'avenir, le conseil d'administration sera donc en mesure d'agir conformément aux dispositions réglementaires.

Nous avons effectivement constaté que le précédent gouvernement avait négligé d'inclure toutes les données, mais je ne suis pas en mesure de vous en donner la raison.

En ce qui concerne le parking C, nous avons sollicité Brussels Expo pour connaître ses intentions et attendons une réponse pour l'instant.

[131]

*(verder in het Nederlands)*

Dan waren er nog enkele vragen over het bedrijfsplan en de algemene werking.

We zijn de herziening van de ordonnantie van 2009 aan het voorbereiden en hopen in 2020 vooruitgang te boeken. Tegelijk zullen we evalueren hoe het systeem in het verleden heeft gewerkt, hoe de packs werden toegepast enzovoort.

Daarnaast krijgt parking.brussels een nieuw beheerscontract en zullen de missies en doelstellingen van het agentschap opnieuw tegen het licht gehouden worden.

Parking.brussels stelt momenteel een bedrijfsplan op dat het binnenkort in de praktijk zal brengen. Het personeelsplan wordt uitgevoerd, de personeelsstatuten worden herbekeken en er wordt ook projectmanagement software opgezet.

We maken verder werk van het opleidingsplan voor het personeel en de integratie van SAP-software.

Een interne audit heeft een aantal aanbevelingen opgeleverd. Ook die brengen we stuk voor stuk in de praktijk. Zulke processen vergen een zekere tijd, maar ze zijn belangrijk.

Voorts waren er een aantal vragen over gemeenten die hun verplichtingen al dan niet nakomen. Het klopt dat niet alle gemeenten dat momenteel doen. De herziening van de ordonnantie biedt ons de gelegenheid om de zaak langs beide kanten te bekijken. Het gaat immers niet altijd om slechte wil. Soms zijn er begrijpelijke redenen waarom maatregelen niet, gedeeltelijk of slecht worden uitgevoerd. Als we die kennen, kunnen we een systeem uitwerken waarin iedereen zich kan vinden en dat door iedereen gerespecteerd kan worden.

Bij de herziening van de ordonnantie zullen we ook een mechanisme invoeren om het budgettaire evenwicht te allen tijde te bewaren.

[133]

*(poursuivant en français)*

Mme d'Ursel, je ne peux pas vous communiquer le nombre d'emplacements de parking supprimés, car l'état des lieux se fait rue par rue. C'est lors de chaque projet de réaménagement que nous constatons un éventuel manque de places pour combiner chaussée, bande pour les transports en commun, piste cyclable et places de stationnement. Nous devons alors opérer des choix et il arrive donc que des emplacements de parking soient supprimés.

J'entends votre demande d'actualiser les données. Nous y travaillons, l'objectif étant de disposer d'une vue globale des emplacements de parking en Région bruxelloise. Je précise que nous offrons deux fois plus d'emplacements qu'à Paris et que les tarifs pratiqués dans notre Région sont beaucoup moins élevés que dans bon nombre d'autres villes. Nous devons imaginer un système rationnel et efficace.



[135]

*(verder in het Nederlands)*

De vragen van de heer Verstraete over de exacte cijfers van de financiële engagementen van de gemeenten zullen schriftelijk worden beantwoord.

[137]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Comme vous le savez, notre parti est très sensible à la bonne gouvernance. Nos institutions publiques ont un rôle exemplaire à jouer en la matière, en particulier un organisme comme parking.brussels, au regard de ses missions, de sa dynamique et de ses relations avec les communes.

Mes questions ne visaient pas à tirer à boulets rouges sur l'agence, mais plutôt à jouer mon rôle de contrôle parlementaire de l'action gouvernementale et des institutions qui en dépendent. Je m'interrogeais aussi sur la gestion et sur les conditions d'une relation de confiance mutuelle entre l'agence et les communes, des actes devant être posés de part et d'autre.

La clé de répartition 85-15 du financement était connue au départ de l'agence. J'entends aujourd'hui qu'il faut la revoir et pallier une insuffisance, mais le modèle a été construit de la sorte : peut-être faut-il dès lors circonscrire les missions de parking.brussels en fonction de cette limite et s'appuyer sur les recettes communales - notamment celles liées à la redevance de stationnement - pour assurer une gestion plus efficace.

Il y a sans doute des ajustements à faire de part et d'autre : parking.brussels a certainement des missions supplémentaires à remplir, par rapport à celles qui étaient gérées uniquement par les communes, comme le contrôle du stationnement.

Avez-vous connaissance des raisons invoquées par certaines communes pour ne pas assurer la transmission des informations ? La confiance est-elle rompue ? Ainsi, parking.brussels défend le modèle de contrôle par l'agence en proposant une évaluation budgétaire très attractive pour les communes concernées. À Forest par exemple, la première année, le résultat était de 350.000 euros pour un résultat escompté de 1 million d'euros. L'année suivante, le résultat atteignait un peu plus de 500.000 euros. Aujourd'hui, on prévoit un budget d'environ 1 million d'euros, mais le résultat pourrait être fort différent.

[139]

La confiance doit être mutuelle et il importe de disposer de bonnes informations pour prendre de bonnes décisions. Il importe aussi que ni l'agence ni la Région ni les communes, qui sont partenaires ou qui devraient le devenir, ne soient frustrées par la relation et par le service rendu par l'agence.

En fin de compte, l'objectif est en effet d'œuvrer toujours pour le bien commun, que ce soit à l'échelon régional ou communal. Faisons-le de la manière la plus efficace et avec la meilleure gestion possible.

[141]

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik hoop dat u het tij kunt keren, want het vorige oordeel van het Rekenhof was een onthoudend oordeel. Ditmaal is het een afkeurend oordeel. Het gaat dus van kwaad naar erger.

De stad Brussel en de gemeente Sint-Joost-ten-Node hebben zelf geen parkeeractieplan ingediend. Hoever staat u op dat vlak? De ordonnantie biedt de regering toch de mogelijkheid om zich in de plaats te stellen van de gemeenten en zelf een parkeeractieplan op te maken.

Wat is het tijdschema voor de beheersovereenkomst die moet worden gesloten?

[143]

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- En réalité, vous nous annoncez une réforme globale. Vous comptez en effet revoir l'ordonnance, les missions, la gestion du personnel, la comptabilité et le logiciel de gestion des places de parking. En revanche, pour ce qui est de la suppression des places de parking et des données dont doit disposer l'agence, vous affirmez vouloir travailler au cas par cas, quartier par quartier, voire rue par rue.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ce n'est pas ce que j'ai dit.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous vous demandons précisément une vision globale. Comment comptez-vous gérer ces suppressions ? Comment et où allez-vous les compenser ? Dans quels délais ? Ces questions me paraissent fondamentales. J'entends qu'un grand chantier est en cours, faisant suite à la demande de la Cour des comptes, mais aussi de tous les Bruxellois.

M. Verstraete nous le rappelait, la politique du stationnement est fondamentale pour la mobilité. J'aimerais que vous nous aidiez à y voir plus clair. Quelles missions seront supprimées ou éventuellement ajoutées ? Notre visite à l'agence, dans quelques jours, devrait également contribuer à faire la lumière dans ce dossier.

[145]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Gezien het belang van het onderwerp zullen we hierop nog moeten terugkomen in de commissie. Bovendien is er nog geen overeenstemming onder de collega's. De visie over een parkeerbeleid dat past binnen het globaal mobiliteitsbeleid lijkt me nochtans duidelijk in Good Move. Blijkbaar is er nog behoefte aan duiding en overleg. Als de parlementsleden hier zelf niet achter staan, dan kan de bevolking zeker moeilijk volgen.

Bij de evaluatie van de werking van parking.brussels moedig ik u aan om de absurde planlast en de traagheid, die veroorzaakt wordt door de regels die we hebben aangenomen, onder de loep te nemen. De regering moet eerst een Gewestelijk Mobiliteitsplan en dan een Gewestelijk Parkeerbeleidsplan goedkeuren, daarna moet elk gemeentebestuur nog een gemeentelijk parkeeractieplan aannemen. Kunnen we niet snoeien in al die plannen? Wat doet de regering als gemeenten de ordonnantie niet respecteren?

[147]

*(poursuivant en français)*

C'est ce que je visais en évoquant les chiffres de 85 % et 15 %. Je constate que certaines communes ne respectent pas les ordonnances. Elles préfèrent ne pas informer la Région comme il se doit et ne pas payer leur dû. C'est regrettable. Quand on parle de bonne gouvernance, c'est à cette attitude qu'il faut absolument mettre un terme.

[149]

*(verder in het Nederlands)*

---

Als we goed willen samenwerken in het belang van de burgers, moet iedereen de regels respecteren.

[151]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Plusieurs députés m'ont interrogée par écrit au sujet des montants exacts reversés par parking.brussels aux différentes communes. Je dispose de ces chiffres. Je n'affirme pas que les vôtres soient inexacts, mais il convient également de souligner l'évolution de la situation.

Parking.brussels rend un bon service et, comme vous le dites, il faut une confiance mutuelle entre les communes, l'agence et la Région. Nous savons que certains problèmes se posent et nous allons les résoudre. Nous devons donc instaurer un processus positif à cet effet.

[153]

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter, in de loop van dit jaar zullen we het beheerscontract en de ordonnantie vernieuwen. Hoewel beide niet losstaan van elkaar, gaat het toch om twee afzonderlijke processen, die ook een evaluatie omvatten.

[155]

Mme d'Ursel, soit je ne comprends pas votre question, soit vous m'avez mal comprise. Nous n'allons pas annoncer la suppression d'emplacements de parking au niveau régional. Notre intention, en cas de réaménagement d'une rue, est d'organiser le stationnement dans un quartier en fonction de la situation locale. L'objectif est de promouvoir le stationnement hors voirie. Le travail est donc effectué rue par rue au moment du réaménagement de la voirie.

Nous savons que de façon générale, il est possible de mieux utiliser les emplacements hors voirie. Pour ce faire, nous devons les rendre plus attractifs. Trouver des solutions pour encourager les automobilistes à se garer hors voirie, tel sera notre travail pour cette année. Ce faisant, nous pourrons libérer de la place en voirie pour créer des aires de jeux, des terrasses, des bandes bus, des pistes cyclables.

Je vous rejoins sur l'importance d'avoir une vue d'ensemble de la situation. Nous devons disposer de chiffres actualisés sur le nombre d'emplacements en voirie et hors voirie. Ces données doivent être collectées et actualisées régulièrement pour obtenir une vue globale.

*- L'incident est clos.*

[159]

## **VRAAG OM UITLEG 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 stand van zaken van de fietsbruggen langs het kanaal”.**

[161]

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Op 13 januari 2020 maakte u samen met staatssecretaris Smet bekend dat het ontwerp bureau Gijs Van Vaerenbergh officieel de opdracht kreeg om de langverwachte voetgangers- en fietsverbindingen in de Kanaalzone te ontwerpen. Dat ontwerp moet het mogelijk maken om veilig en comfortabel onder belangrijke verkeersbruggen te fietsen en te wandelen. Dat is geen overbodige luxe, aangezien de desbetreffende bruggen bij menig Brusselaar bekendstaan als zwarte kruispunten en vaak de media halen vanwege verkeersongevallen.

Dit project heeft al heel wat voeten in de aarde gehad: in 2017 werd er al een wedstrijd voor georganiseerd, maar vanwege juridische beslommingen en de opmaak van een beeldkwaliteitsplan voor de Kanaalzone en een stadsvernieuwingscontract, werd het vervolgens verlengd. Dat er ten tijde van de initiële oproep geen rekening werd gehouden met die elementen, roept vragen op over de interne communicatie van de verschillende Brusselse administraties en de coördinatie tussen de toenmalige ministers. Er werd op dat moment gesproken over de aanstelling van een ontwerp team begin 2019.

Nu, begin 2020, is er pas definitief een ontwerp gekozen. Het project heeft dus nog een jaar vertraging opgelopen. Zoals gezegd staan we aan het begin van een lang proces: het bureau zal nu een definitief ontwerp voorleggen, er moet een stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd en vervolgens moet er nog een aannemer gevonden worden om het ontwerp in de praktijk te brengen. Het zal dus wellicht nog een aantal jaar duren alvorens we effectief zullen kunnen fietsen onder die gevaarlijke knooppunten.

[163]

Door de opgelopen vertraging stel ik me ook vragen over de financiering van dat project, waarvoor een aanzienlijk bedrag van ongeveer 5 miljoen euro wordt uitgetrokken. Uw voorganger had aangegeven dat voor het project middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) werden aangewend, en ook nu maakt Bruzz gewag van een aanzienlijk bedrag dat via het EFRO-budget zal worden bekostigd. Volgens andere media zou het dan weer over ongeveer een derde van het bedrag gaan.

EFRO-middelen aanwenden voor projecten uit de begroting 2014-2020 kent echter een operationele einddatum, namelijk 31 december 2023.

Waarom werd de officiële bekendmaking van het gekozen ontwerp uitgesteld van begin 2019 naar begin 2020?

Waarover gaat het juridische geschil dat in de media aan bod komt en dat voor vertraging zorgt?

Welke zijn de volgende fasen in de totstandkoming van het project? Is er al een voorlopige opleveringsdatum?

Wat zijn de exacte totale kosten? Welk percentage daarvan komt uit het EFRO-fonds? Heeft het herhaaldelijke uitstel gevolgen voor de EFRO-financiering? Hebt u daarover contact gehad met de Europese Commissie? Kunt u met zekerheid bevestigen dat de EFRO-middelen wel degelijk kunnen worden aangewend voor het project?

[165]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Le projet de passerelles cyclables sous les ponts du canal revêt une grande importance pour les cyclistes bruxellois. En effet, l'itinéraire relativement plat le long du canal est la colonne vertébrale du réseau cyclable bruxellois, qui permet de traverser notre Région de part en part.

La traversée des trois carrefours concernés au niveau des ponts à hauteur de la place Saintelette, du square Jules De Trooz et du pont Van Praet constitue actuellement trois points noirs de cet itinéraire. Elle est fastidieuse et implique des temps d'attente fort longs, dans un environnement touché par les nuisances sonores et la pollution.

Il s'agit également d'un enjeu de sécurité routière, puisque la traversée sous les ponts ne présente pratiquement aucun risque par rapport à la traversée des carrefours. Aussi, nous déplorons le retard qu'a pris ce projet et nous espérons que toutes les mesures nécessaires seront prises afin que ces passerelles puissent être aménagées sans plus tarder.

Comment l'intégration des passerelles cyclables sous les ponts sera-t-elle organisée par rapport aux espaces publics voisins existants et futurs, ainsi qu'aux pistes cyclables qui permettent de rejoindre l'itinéraire longeant le canal ? Je pense en particulier au projet de réaménagement de la place et du square Saintelette, au parc du quai des Matériaux, au réaménagement de l'avenue du Port, ainsi qu'au parc du Monument au travail.

Comment la circulation sur les passerelles sera-t-elle organisée afin d'éviter les conflits entre cyclistes et piétons ? Un travail sur l'éclairage et l'habillage des murs de quai est-il prévu en vue d'agréments et de sécuriser le passage sous les ponts ?

Enfin, certains piétons auront peut-être peur d'emprunter les passages sous les ponts la nuit. Dès lors, des mesures seront-elles prises afin d'améliorer les traversées piétonnes et cyclistes des carrefours concernés ?

[167]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Ik ben al lang actief bij de fietsbewegingen in Brussel. Er wordt al lang over gesproken over het plan om langs het kanaal fietsbruggen aan te leggen zodat fietsers een lange continue route kunnen volgen zoals in Gent. Dat maakt een enorm verschil. Het is veel veiliger, aangeneramer en aantrekkelijker om er met kinderen te rijden. Proficiat dat dit eindelijk wordt gerealiseerd.

Wanneer zullen de fietsers kunnen genieten van de nieuwe onderbruggingen? Wat zijn de verschillende fasen van het project?

Wat het veiligheidsgevoel betreft, hangt veel af van de technische details in de vormgeving. Als de brug breed genoeg en voldoende verlicht is, kan die 's nachts probleemloos worden gebruikt. Dat is in Gent trouwens ook het geval. Daar zijn veel goed verlichte onderbruggingen. Op die manier is er dag en nacht veilig verkeer mogelijk.

[169]

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Dit dossier heeft in het verleden inderdaad vertraging opgelopen. Dat is betreurenswaardig, maar het belangrijkste is om ervoor te zorgen dat de zaken vanaf nu wel opschieten. Het gaat tenslotte om een belangrijk project waaraan een grote behoefte bestaat en waar ook een groot draagvlak voor is.

Er zijn verschillende redenen waarom het zoveel tijd heeft gekost. Tijdens het onderzoek van de offertes bleek bijvoorbeeld dat de technische inhoud van de meest interessante offerte gedeeltelijk afweek van de clausules in het bestek. De gunning van de opdracht aan de betrokken inschrijver zou dan ook een juridisch risico met zich meebrengen. Dat leidde tot een langdurige discussie over hoe daarmee om te springen.

Tussen begin 2019 en begin 2020 vonden daarover uitwisselingen plaats tussen de administratie en het kabinet van de minister, gevolgd door de regeling van de technische problemen die zich voordoen bij het geautomatiseerde beheer van de contractdossiers, de informatie aan de inschrijvers, de statusperiode en de kennisgeving van het contract.

Het vervolg van het traject is gepland als volgt:

- studie- en ontwerptraject vanaf nu tot de herfst van 2020;
- vergunningsaanvraag in de herfst van 2020;
- aflevering van de vergunning tegen de zomer van 2021, waarna een nieuwe openbare aanbesteding voor de werken wordt uitgeschreven;
- uitvoering van de werken in 2022-2023.

De kostprijs van het project, afgezien van onvoorziene uitgaven, kan als volgt worden uitgesplitst:

- iets meer dan 500.000 euro (zonder btw) voor studies;
- iets meer dan 5 miljoen euro (zonder btw) voor de werken.

Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) trekt 1.500.000 euro uit voor het project. Het bedrag nodig voor de eventuele verplaatsing van nutsvoorzieningen is op dit moment nog niet bekend en werd dus ook nog niet mee in rekening genomen.

Op basis van het huidige tijdschema, dat ook wat bufferruimte omvat voor onvoorziene omstandigheden, zal het geld van het EFRO-fonds op tijd worden gebruikt.

[171]

*(poursuivant en français)*

Les questions de Mme Parmentier sur les conflits entre piétons et cyclistes, l'intégration aux carrefours et l'éclairage sont pertinentes. À ce stade de l'élaboration des plans, je ne peux vous répondre en détail, mais vos remarques seront utiles pour livrer des projets de qualité.

[173]

*(verder in het Nederlands)*

Het sluit ook aan bij de vragen van de heer Verstraete. Tot nu toe is alleen de ontwerper aangesteld. Op basis van zijn ontwerp kunnen we voor hoogstaande projecten kiezen zonder conflicten tussen voetgangers en fietsers, afdoende verlichting en een vlotte verbinding met de openbare weg aan de drie kruispunten. Dat zijn zeker aandachtspunten, maar voorlopig hebben we dus alleen nog maar een ontwerper aangesteld.

[175]

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Hopelijk zijn de technische problemen die zich bij de gunning stelden, definitief van de baan en kan het project van start gaan. De vooropgestelde timing is krap, en al dan niet 1,5 miljoen euro in de wacht slepen maakt een groot verschil. U wilt dus ongetwijfeld dat er schot in de zaak komt. De bruggen zijn al lang aangekondigd en hebben al heel wat vertraging opgelopen. Hopelijk kunnen we er in 2023 eindelijk met onze kinderen over fietsen.

[177]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je suppose que vous serez attentive à l'ensemble des éléments évoqués. Nous n'en sommes toutefois qu'à la désignation de l'auteur de projet. Les plans seront donc élaborés par la suite.

Les trois endroits sont complexes, car une série de projets y ont cours. Toute la difficulté consiste à coordonner les différents auteurs de projet, parfois issus d'instances différentes, de façon à ce que toutes ces connexions cyclables soient efficaces et bien intégrées dans l'espace public.

[179]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- We kijken uit naar 2023 en de volledige realisatie van de verbinding.

Bij de vormgeving van de onderbrugging moeten we ervoor zorgen dat voetgangers zich altijd veilig voelen. Een fysieke scheiding tussen voetgangers en fietsers lijkt daarom aangewezen, omdat fietsers tijdens de daling aan snelheid winnen, wat conflicten met voetgangers en een gevoel van onveiligheid zou kunnen veroorzaken.

[183]

#### **QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

**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 miroirs de sécurité sur les voiries de la Région bruxelloise".**

[185]

**Mme Françoise Schepmans (MR).**- J'évoquerai ici le cas d'une copropriété sise sur le boulevard Mettwie, à Molenbeek, dont les habitants ont récemment introduit une demande pour l'installation d'un miroir de sécurité et de potelets.

En effet, ce bâtiment étant situé le long du boulevard, à hauteur d'une sinuosité, la visibilité de la route est obstruée par les voitures et camions en stationnement. Cela rend les sorties de véhicules potentiellement dangereuses pour les habitants. L'installation d'un miroir à cet endroit rendrait ces sorties nettement plus sûres.

C'est donc avec un grand étonnement que j'ai découvert, dans un courriel de Bruxelles Mobilité du 6 janvier dernier, que la Région refuse d'installer des miroirs sur les voiries régionales "de manière systématique".

Ce refus est notamment justifié par le fait que la pose de miroirs peut induire des comportements dangereux. Selon l'explication fournie, le danger proviendrait en premier lieu d'une mauvaise estimation des distances par l'effet de déformation des images. Dans un second temps, il est indiqué que l'efficacité des miroirs peut être mise en doute, par temps humide, lorsque ceux-ci sont recouverts de buée. Enfin, Bruxelles Mobilité estime que ces miroirs permettent aussi aux usagers de se lancer dans la circulation sans tenir compte des traversées piétonnes souvent proches, offrant un faux sentiment de sécurité.

Autrement dit, l'administration trouverait plus sécurisant que les automobilistes pénètrent sur le boulevard quasiment à l'aveugle plutôt qu'en disposant d'un miroir qui offrirait une visibilité supplémentaire, malgré les réticences formulées. Est-ce bien ainsi qu'il faut le comprendre ! De telles réticences me paraissent contestables.

[187]

Combien d'incidents ont-ils remis en cause le placement de ces miroirs ? Comment Bruxelles Mobilité a-t-elle conclu au manque d'efficacité de ces derniers, qui justifierait d'arrêter leur installation ? L'annonce de la cessation de leur placement a-t-elle été faite au préalable ? Combien de demandes ont-elles été refusées ces dernières années ?

Le miroir de sécurité reste utile dans certaines situations, notamment à la sortie des parkings, dans la mesure où il apporte une information supplémentaire aux conducteurs. Or il n'existe aucune réglementation portant sur leur installation. Ne serait-il pas plus intéressant de travailler sur ladite réglementation, au lieu de tout simplement refuser les requêtes ?

Par ailleurs, il existe plusieurs types de miroirs de sécurité, qui sont fonction du nombre de directions à prendre en considération. Enfin, la buée par temps humide peut tout à fait être évitée par un type de miroir spécifique.

[189]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La sécurité routière est une thématique importante, et il convient de s'assurer qu'elle soit renforcée. Votre question ouvre donc un débat.

L'administration de Bruxelles Mobilité n'a jamais été condamnée dans le cadre d'un accident lié à un miroir, sans doute parce que, depuis plusieurs années, les demandes de mise en place de tels dispositifs sur les voiries régionales sont refusées parce qu'ils créent un faux sentiment de sécurité.

À la personne qui sort son véhicule d'un garage, le miroir semble un instrument efficace pour repérer le trafic dans la rue, et son efficacité amoindrie par des causes comme l'humidité peut être contrée, comme vous venez de le souligner. La déformation des images peut également induire à une mauvaise estimation des distances. Il existe donc des risques, mais le plus important est d'offrir une vision claire de la situation. Cela peut se faire en supprimant des places de parking à proximité de la sortie de garage, mesure qui apportera plus de sécurité qu'un miroir qui ne fera que donner un sentiment de sécurité.

Le jugement rendu à Houthulst en 2014, qui a condamné la commune dans le cas d'un accident ayant coûté la vie à un motard en 1999, a d'ailleurs confirmé les craintes de mon administration. En effet, les conclusions de l'expert nommé par le tribunal ont condamné sans équivoque le gestionnaire, en prouvant que le miroir mis en cause a donné à l'automobiliste une image erronée de la distance par rapport au trafic en approche et a donc induit celui-ci en erreur. Ce jugement soutient la position de mon administration.



[191]

Aujourd'hui, nous maintenons notre position : dès lors qu'ils sont courbes, ou embués par exemple, ces dispositifs n'offrent aucune garantie ni d'usage, ni de sécurité. Le contraire est prouvé. Ils ne doivent donc en aucun cas être généralisés. Nous privilégions d'autres solutions de sécurisation pour le conducteur sortant, dont certaines au détriment du stationnement.

Concernant le boulevard Louis Mettwie, un bon de commande a ainsi été lancé pour interdire le stationnement en amont de la sortie problématique par des marquages d'évitement. Par ailleurs, la vitesse est régulièrement contrôlée sur l'ensemble du boulevard au moyen du système lidar (light detection and ranging).

Une autre recommandation visant les sorties d'immeubles via la voirie locale du côté de l'avenue du Condor pourrait également être suggérée au demandeur si une circulation est possible sur le terrain privé. Je ne peux contrôler la faisabilité de cette option.

Dans certains rares cas, si aucune autre solution de sécurisation n'a pu être trouvée, Bruxelles Mobilité peut envisager le placement de miroirs sur ses propres voiries, aux frais et à la responsabilité du demandeur. Par ailleurs, si le dispositif doit faire l'objet d'un permis de bâtir, il est à charge du demandeur de fournir les pièces justificatives.

Bruxelles Mobilité n'a pas connaissance des décisions et réglementations qui seraient prises au niveau communal.

Concernant le traitement des demandes adressées à mon administration, la dizaine de demandes de placement de miroir que nous recevons par an est systématiquement rejetée au profit de solutions alternatives, plus durables et sûres, comme la suppression du stationnement gênant que j'évoquais précédemment.

Par ailleurs, le demandeur peut toujours installer ce type de dispositif sur un terrain privé qui ne relève pas de notre juridiction.

[193]

Je vous rappelle qu'avant de se concentrer sur le trafic en approche pour s'insérer dans la circulation, le conducteur, qui sort de son emplacement de parking ou de son garage, doit d'abord faire preuve de la plus grande prudence, à l'égard des premiers piétons et cyclistes qu'il pourrait rencontrer. Poser un miroir qui faciliterait cette sortie pourrait influencer le conducteur et l'inciter, à tort, à être moins vigilant, en particulier vis-à-vis des usagers venant à sa droite. En milieu urbain, l'augmentation du nombre de pistes cyclables bidirectionnelles pourrait accroître de manière significative les risques de collision avec les cyclistes venant à contresens de la circulation. C'est pourquoi une réglementation autorisant la multiplication des miroirs de sécurité n'est pas à l'ordre du jour.

[195]

**Mme Françoise Schepmans (MR).**- Je maintiens mon avis. Selon moi, interdire les miroirs de façon générale est une mauvaise décision. Il vaudrait mieux prendre les décisions au cas par cas. J'attire l'attention de la ministre et de l'administration sur le fait qu'il y a souvent des artères masquées, notamment par de la signalisation mal placée ou par des panneaux publicitaires.

[197]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Si un tableau publicitaire bouche la vue, il faut l'enlever. L'idée de l'administration est d'examiner ces situations au cas par cas, mais la plupart du temps, le miroir n'est pas la meilleure solution.

- *L'incident est clos.*

[201]

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW HILDE SABBE**

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TERRITORIALE ONTWIKKELING EN STADSVERNIEUWING, TOERISME, DE PROMOTIE VAN HET IMAGO VAN BRUSSEL EN BICULTURELE ZAKEN VAN GEWESTELIJK BELANG,**

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

**betreffende "de controle op parkeren en de fietsbrigades".**

[203]

**Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).**- Een goed parkeerbeleid betekent ook dat de politie optreedt tegen foutparkeren. De fietsbrigades van de politie spelen daarin een grote rol. Die kosten geld en inzet van mankracht, maar ze leveren ook heel wat op. In augustus 2019 leverde een actie met vijf agenten uit de fietsbrigade van de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene 390 boetes op: 230 voor inbreuken op de leefbaarheid, zoals foutparkeren en overdreven snelheid, en 160 voor auto's die de busbaan gebruiken. De actie vond plaats tussen 17 uur en 1 uur 's nachts.

Als de politiezone Marlow klaar is met de oprichting van haar fietsbrigade, is de politiezone Zuid de enige zonder fietsbrigade.

In oktober 2019 maakte Vias Institute de resultaten bekend voor de eerste helft van 2019. Daaruit bleek dat het aantal fietsongevallen in Brussel opnieuw is gestegen. Naar aanleiding daarvan zou u focussen op verkeersveiligheid, meer inzetten op de zone 30 en nieuwe weginrichting en de controle en handhaving verbeteren.

[205]

Schaarbeek is op het vlak van verkeersveiligheid lang de slechtste leerling van de klas geweest, met een opeenvolging van ongevallen en snelheidsduivels op onder andere de Lambermontlaan.

Op welke manier houdt u toezicht op de veiligheidsmaatregelen die de gemeente Schaarbeek neemt? Is er een nieuwe aanpak van foutparkeerders sinds Schaarbeek tot parking.brussels toetrad? Zo ja, wat heeft dat opgeleverd? Zo neen, wat wordt er dan aan gedaan? Wordt de fietsbrigade ingezet? Welke resultaten kan ze voorleggen? Hoe pakt de gemeente Sint-Gillis het aan sinds ze tot parking.brussels toetrad? Hoe houdt u

---

toezicht op de resultaten van de zes politiezones inzake verkeersveiligheids- en parkeercontroles? Hoe brengt u de impact van de fietsbrigades in kaart? Wat zijn de resultaten?

Het loont duidelijk om de krachten te bundelen. Hoe overleggen de politiezones met parking.brussels over de controle van foutparkeerders? In het regeerakkoord staat dat er specifieke ondersteuning van de politiezones komt met het oog op de veralgemening van met verkeersveiligheid belaste fietsbrigades. Wat houdt die steun precies in? Hoe wordt die verdeeld over de zes politiezones? Wanneer krijgt de politiezone Zuid een fietsbrigade?

[207]

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.** - We weten allemaal dat er in Schaarbeek een aantal dramatische ongevallen zijn gebeurd en dat de zaken vooruit moeten gaan. Dat geldt echter niet alleen voor Schaarbeek, in alle gemeenten en politiezones moet het beter worden. De politiezone waar Schaarbeek deel van uitmaakt, heeft van verkeersveiligheid haar prioriteit gemaakt. Dat is een positief signaal. De zone controleert ook actief op overdreven snelheid en neemt sinds kort voertuigen waarmee bestuurders andere weggebruikers in gevaar brengen, administratief in beslag. Dat zijn belangrijke stappen in de strijd tegen verkeersagressie.

Het is moeilijk om gemeenten onderling te vergelijken zonder rekening te houden met een aantal aspecten: de bevolkingsdichtheid, het aantal pendelaars of het feit of er al dan niet autoverkeer is toegelaten op bepaalde delen van de wegen. Uit het maandelijkse overzicht van de door de zes politiezones uitgevoerde snelheidscontroles op snelheid en het negeren van rode verkeerslichten blijkt wel hoe actief de politiezone Brussel-Noord op dat vlak is. Er is nog altijd een reëel probleem van verkeersonveiligheid, maar er zijn al wel degelijk stappen gezet.

We werken aan een meer nauwgezette en vooral geregelde monitoring van de evolutie van de snelheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Uit een incidentele analyse van bepaalde plaatsen blijkt dat de controles een positief effect hebben, zowel op de afname van de gemiddelde snelheid als op het aantal inbreuken. Wanneer er controles zijn, zullen er dus minder snelheidsovertredingen zijn, en bovendien zijn de overtredingen die nog gebeuren minder ernstig. We stellen ook vast dat de snelheid blijft afnemen in de tijd, wat een goed teken is.

In de analyses tekenen zich ook de plaatsen af waar er onvoldoende controles gebeuren, omdat het aantal inbreuken er onvoldoende afneemt. Als wijzigingen aan de infrastructuur niet mogelijk zijn, voeren we die controles uit. Maar soms moet ook de infrastructuur worden aangepast.

De controles worden het hele jaar door ondersteund door campagnes rond rijgedrag en overdreven snelheid. Infrastructuraanpassingen, controles en bewustmaking gaan dus altijd hand in hand.

[209]

Zoals ik reeds heb geantwoord aan mevrouw Debaets, werd enkele weken geleden in de politiezone Brussel-Noord de eerste fietsbrigade opgericht. Die valt onder de directie Wegverkeer en telt negen personen. Het is de bedoeling om dit aantal op te trekken tot twaalf. De brigade zal in 2020 over e-bikes beschikken.

Ook de politiezone Marlow is bezig met de oprichting van een dergelijke brigade. Die zou er in het voorjaar van 2020 moeten zijn en zou negen personen tellen. Er zijn momenteel vijf mannelijke kandidaten en één vrouwelijke kandidate.

De politiezone Zuid werkt eveneens aan de oprichting van een fietsbrigade. Die zal dertien personen tellen en operationeel zijn in drie divisies van de zone. Momenteel zijn elf personeelsleden geïnteresseerd, onder wie zeven vrouwen en vier mannen.

Kortom, alle zones hebben een operationele fietsbrigade of zullen die binnenkort hebben.

Het Brussels Gewest draagt daaraan bij aangezien het jaarlijks een subsidie toekent aan de politiezones, onder meer voor de aankoop van materiaal om de verkeersveiligheid te verbeteren. Die subsidie werd tot nu toe voornamelijk gebruikt om materiaal voor snelheids- en alcoholcontroles te kopen. Ook de aankoop van fietsen wordt nu gefinancierd voor de oprichting van de fietsbrigades. We willen tijdens deze regeerperiode en dit jaar de nadruk leggen op de fietsbrigades en hun werking.

Wat tot slot het parkeren betreft, is het belangrijk dat iedereen zijn of haar rol goed kent. Onwettig en hinderlijk parkeren is en blijft een politiebevoegdheid. Parking.brussels is verantwoordelijk voor de controle op het betalend parkeren.

De gemeente Schaarbeek heeft sinds 2 januari 2020 een partnerschap met parking.brussels. Het is dus nog te vroeg om een analyse te maken, maar we volgen het uiteraard nauwlettend. De gemeente Schaarbeek wil overigens zelf ook dat het op een correcte manier gebeurt en dat het parkeerbeleid behoorlijk wordt opgevolgd.

[211]

**Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).**- Ik ben heel blij met het antwoord en ook met het aantal vrouwelijke kandidaten voor diverse functies.

*- Het incident is gesloten.*

[215]

#### **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant "la lutte contre la fraude sur les lignes de la STIB".**

[217]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Du 28 novembre au 18 décembre 2019, la STIB a mené une campagne de sensibilisation contre la fraude. J'avais d'ailleurs introduit la question que je vais vous poser le 19 décembre 2019. Comme nous sommes à la mi-février, je suppose que les informations demandées seront bien communiquées.

Ces quatre dernières années, les chiffres des rapports annuels de la STIB ont livré des résultats relativement contrastés. Vous disposez tous du tableau qui les reprend et je ne les énumérerai donc pas ici.

On peut faire dire aux chiffres ce que l'on veut. Il me semble toutefois évident qu'avec un taux de fraude apparent moyen de 4,74 %, la lutte contre la fraude sur nos réseaux semble avoir encore de beaux jours devant elle. De même, on ne saura sans doute jamais combien de fraudeurs ont réussi à échapper aux agents de contrôle de la STIB. Toujours est-il que la STIB évalue le coût annuel de la fraude sur ses lignes à 11 millions d'euros et que 5 à 10 % des utilisateurs semblent avoir fait de la gratuité des transports en commun un mode de vie.

En 2016, la STIB s'était fixée comme objectif d'équiper ses 69 stations de métro de portiques d'ici 2019. Nous avons depuis peu dépassé ce délai. Le contrat de gestion 2019-2023 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB prévoit en son article 26 que la STIB s'engage à renforcer le système de contrôle garantissant la possession par la clientèle d'un titre de transport valable pour effectuer ses déplacements.

Le contrat de gestion prévoit encore que le renforcement de la politique de lutte contre la fraude sera développé par tout moyen utile, en misant notamment sur les solutions technologiques innovantes, comme les perspectives offertes par le développement de la billettique. La possession, par les voyageurs, de titres de transport valables fera l'objet de contrôles fréquents par les services ad hoc. Enfin, en vue de réduire les possibilités de fraude dans le métro et le prémétro, Bruxelles Mobilité et la STIB veillent à ce que, d'ici la fin du contrat de gestion, l'ensemble des stations soient équipées de portillons de contrôle d'accès et de sortie (check-in et check-out) activés. La Région s'engage quant à elle à fixer des incitants au paiement immédiat des surtaxes pour infractions.

[219]

Dans la synthèse des délais de mise en œuvre des engagements, qui se trouve à la page 28 du contrat de gestion, il est prévu que l'ensemble des stations soient équipées de portillons d'accès (check-in) et de sortie (check-out) activés à la fin du contrat, c'est-à-dire en 2023. Cette action sera menée par Bruxelles Mobilité et la STIB.

Au sujet de ces portillons et des fraudes, on peut aussi s'interroger sur l'attention portée à la technique du "tailgating" (un fraudeur se colle au voyageur en ordre de paiement, et ils passent le portique à deux), que certains fraudeurs semblent avoir choisie pour pouvoir voyager gratuitement. Dans certains cas, cette technique peut s'accompagner de pressions, voire de menaces, qui nuisent fortement à la sérénité de celles et de ceux qui sont encouragés à utiliser les lignes de la STIB.

Voici mes questions sur les chiffres issus des rapports annuels de la STIB. Quelle est la ventilation métro/tram/bus des chiffres pour les années 2017 et 2018 ? Comment la STIB explique-t-elle la diminution du nombre de voyageurs contrôlés entre 2017 et 2018 ? La ministre dispose-t-elle des chiffres pour 2019 ?

Dans les prochains rapports annuels de la STIB, ne faudrait-il pas introduire dans le volet relatif à la lutte contre la fraude de la partie comportant les indicateurs généraux, des informations concernant l'état d'avancement de l'équipement des stations de prémétro et de métro en portillons check-in et check-out, en sachant que l'objectif est d'arriver à 69 stations ? Où en sommes-nous année après année dans le rapport ?

Confirmez-vous que 49 stations de prémétro et de métro de la STIB sont déjà équipées de portillons check-in et check-out ? Confirmez-vous qu'il reste actuellement vingt stations à équiper de portillons ? Dans l'affirmative, le calendrier d'installation de ces portillons est-il prêt ? Si oui, pouvez-vous nous en faire part ? Dans la négative, quand sera-t-il disponible ?

Au sujet du phénomène du "tailgating", des plaintes ont-elles été déposées dans le courant de 2018 ou 2019 à ce sujet ? Si oui, combien ? Quelles mesures sont-elles prises pour lutter contre cette fraude ? Avec quels résultats ?

[221]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En 2017, près de 1,5 million de voyageurs ont été contrôlés : plus de la moitié dans le métro, le reste dans les bus et les trams. Sur l'ensemble des procès-verbaux dressés, 23 % l'ont été dans le bus, 33 % dans le tram et 44 % dans le métro.

En 2018, un peu moins de 1,2 million de voyageurs ont été contrôlés. Sur l'ensemble des procès-verbaux dressés, 28 % l'ont été dans le bus, 32 % dans le tram et 40 % dans le métro.

L'année 2019 venant juste de se terminer, la STIB ne dispose pas encore des chiffres définitifs et détaillés sur le nombre de contrôles réalisés sur son réseau. En ce qui concerne la diminution du nombre de contrôles effectués entre 2017 et 2018, je vous renvoie à la réponse apportée à la question écrite n° 78 de Mme Debaets.

Actuellement, 51 stations de la STIB sont équipées de portillons check-in et check-out, et 65 sont équipées de portillons check-in. Il reste dix-sept stations nécessitant une modification lourde des infrastructures ou des aménagements particuliers afin de pouvoir y installer des portillons. Pour d'autres stations, une rénovation complète étant prévue, les travaux seront mis à profit pour installer lesdits portillons. Il n'est dès lors pas possible de vous indiquer un planning précis pour l'installation de ces dispositifs. Par ailleurs, les portillons de la station Aumale seront adaptés dans le courant du 1er trimestre 2020 pour qu'y soit installé et activé le check-out.

[223]

En 2018, la STIB a enregistré dix-sept plaintes par courriel et par téléphone, ainsi que quinze réactions négatives sur les réseaux sociaux, plus précisément dans la catégorie "portillons-abus". Cette catégorie rassemble tous les phénomènes liés aux portillons tels que l'escalade ou le "tailgating", même si, dans la majorité des cas, il s'agit bien de ce dernier cas de figure.

La STIB étudie la possibilité de mettre en place un système qui intègre les caméras présentes sur le réseau et les portillons afin de lutter contre ce phénomène de tailgating. Elle dispose d'une présence fixe dans neuf stations de métro et de prémétro dont les plus importantes en termes de fréquentation.

Chaque jour, des missions de lutte contre la fraude à proximité directe des portillons sont planifiées pour les agents de sécurité de la STIB, généralement aux heures de pointe, dans le but de dissuader les voyageurs de frauder en se collant aux autres usagers pour passer les portillons.

[225]

- *L'incident est clos.*

[229]

**QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

**concernant "l'impact du passage des bus et des trams sur la voirie et le bâti".**

[231]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- L'achat de nouveaux véhicules de surface plus spacieux et plus respectueux de l'environnement est un impératif inhérent au développement technologique et à l'augmentation de la fréquentation de la STIB. Une série d'achats est donc en cours afin de moderniser le parc de véhicules. Des investissements importants ont été consentis ces dernières années : bus hybrides et électriques, trams T4000.

Cependant, l'arrivée de nouveaux véhicules peut occasionner des dommages à la voirie et aux bâtiments, ou causer des désagréments aux riverains. Ce fut notamment le cas dernièrement à Saint-Gilles, où les vibrations causées par le passage répété de trams plus lourds a provoqué des dommages aux constructions jouxtant les rails. Il en va de même à Ixelles, où le passage des nouveaux trams engendre des vibrations importantes. Enfin, le passage des bus sur le piétonnier du centre-ville semble déjà laisser entrevoir une dégradation des infrastructures.

Les nouveaux véhicules se caractérisent par un poids supérieur aux anciens modèles. Bus ou trams, le constat est le même : nous avons gagné au change sur le plan de la propreté et de l'espace, mais cela a un coût sur le plan du poids. Ainsi, à vide, la différence entre le T3000 et le T4000 est de 13,7 tonnes, même si elle est partiellement compensée par l'allongement des véhicules, qui permet une meilleure répartition du poids. Une hausse de plus d'une tonne marque la différence entre les EvoBus Citaro (11,7 tonnes) et les bus Volvo 7905 hybrides (12,7 tonnes). Quant aux bus hybrides articulés, ils sont 2,3 tonnes plus lourds que les anciens modèles, passant de 17,2 à 19,5 tonnes.

[233]

Existe-t-il une procédure permettant de vérifier que les nouveaux véhicules ne causent pas de dégâts lors de leur entrée en service ? Si oui, laquelle ?

Des études d'impact relatives aux bus hybrides et électriques, ainsi qu'aux T4000, ont-elles été réalisées depuis leur lancement ? Quelles en sont les conclusions ? Quelles lignes de tram sont-elles concernées par des vibrations excessives ? Quels moyens peuvent-ils être déployés afin de diminuer les effets de ces vibrations ?

D'éventuels dégâts à la voirie ont-ils été constatés à la suite du passage répété des bus ? Dans l'affirmative, quels véhicules sont-ils incriminés et sur quelle(s) ligne(s) ? Quelle option est-elle envisagée en cas de dégradation ? Enfin, quelle est la charge moyenne que peuvent supporter les voiries ? Existe-t-il des normes selon le type de revêtement ?

[235]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les bus sont soumis aux règles d'homologation européennes. Les caractéristiques techniques de leur châssis doivent donc répondre à ces exigences, qui assurent la compatibilité des véhicules avec les infrastructures routières urbaines. Le poids à vide des bus est

effectivement un élément dont la maîtrise est essentielle, parce qu'il détermine, outre les efforts transmis à la voirie, le nombre maximum de passagers qui peuvent être transportés dans le véhicule.

La STIB s'assure que les bus fournis répondent aux normes d'homologation, mais valorise par ailleurs, dans ses critères d'évaluation, les véhicules qui consomment moins d'énergie, qu'elle soit électrique ou thermique, et donc indirectement les véhicules plus légers.

La procédure légale actuelle prévoit que la masse en ordre de marche de chaque bus soit certifiée et garantie dans le certificat de conformité fourni par le fournisseur de tout bus acheté. Comme pour l'achat d'un véhicule individuel, ce certificat reprend toutes les caractéristiques du véhicule prouvant que ce dernier respecte toutes les dispositions légales qui conditionnent son utilisation.

Pour chaque véhicule, la STIB contrôle tous les aspects du certificat de conformité et vérifie s'il est apte à être mis en service. Les masses en ordre de marche de tous les modèles de bus, y compris les véhicules hybrides et électriques, que possède la STIB sont donc toutes inférieures aux masses maximales autorisées pour les véhicules à deux ou trois essieux en Région de Bruxelles-Capitale, telles que reprises dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Bien entendu, les bus de la STIB ne circulent pas sur les voiries régionales ou communales où un signal d'interdiction C21 n'autorise pas l'accès aux véhicules dont la masse dépasse celle indiquée sur ce panneau.

[237]

Concernant les trams, les exigences du contrat sont très poussées en matière de transmission de vibrations à l'infrastructure et font l'objet d'un programme de vérification lors de la mise en service. Celui-ci s'accompagne de pénalités financières très sévères dans le cas où les exigences ne seraient pas rencontrées.

L'un des facteurs techniques essentiels de la performance vibratoire est la réduction des masses non suspendues, davantage que la masse totale du véhicule ou même la masse totale par essieu. Par exemple, les nouveaux trams TNG en cours de construction utiliseront des centres de roue en aluminium, de façon à réduire ces masses non suspendues.

Les lignes de tram passant dans les rues étroites ou plus urbaines sont davantage concernées par les vibrations. Pour y remédier, la STIB veille, lors de chaque chantier de placement ou de renouvellement de voies, à installer différents dispositifs (tapis antivibratoires, dalles flottantes, etc.) qui permettent de limiter les vibrations et les nuisances causées par le passage des trams. L'ensemble du réseau de tram sera ainsi progressivement équipé de ces dispositifs.

Aucun modèle de bus en particulier ne cause systématiquement de dégâts aux voiries. Il n'y a donc pas de lignes où toutes les voiries seraient systématiquement détériorées par les bus de la STIB. Le passage des bus dans des nids de poule ou sur des voiries déjà détériorées peut, par contre, aggraver la dégradation du revêtement.

Par ailleurs, la STIB constate de temps en temps des dégradations au niveau des arrêts de bus, là où le freinage du bus entraîne un poids plus important sur l'essieu avant. À la suite de concertations avec Bruxelles Mobilité et les communes, il a été décidé que, lors de tout renouvellement de voirie où se situe un arrêt, les communes prévoiraient dorénavant un asphalte plus résistant et un fond de caisse plus absorbant.



---

En 2019, la STIB a enregistré quatorze plaintes pour vibrations et éventuels dégâts causés aux immeubles. La STIB n'est intervenue financièrement dans aucun dossier relatif à ces plaintes. Dans aucun de ces cas, la preuve des trois conditions nécessaires pour démontrer la faute de la STIB n'a été apportée : le dommage, la faute et le lien causal entre le dommage et la faute.

[239]

La capacité portante d'une voirie dépend du sous-sol (présence de cavités, type de sol, niveau de la nappe aquifère,...), de sa classe transports exceptionnels, de la présence d'infrastructures souterraines (tunnels ou concessionnaires), mais surtout de l'état de ces dernières, du type de revêtement et de la composition de la voirie (hauteur de couches, qualité des matériaux,...).

Cependant, presque toutes nos voiries doivent être dimensionnées au convoi R2 de faible tonnage, c'est-à-dire de poids inférieur ou égal à 44 tonnes. Certaines doivent toutefois pouvoir accueillir des convois dont le poids varie entre 180 et 240 tonnes.

[241]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Il est vrai que si l'ensemble des prescriptions légales sont respectées, on remarque tout de même que ces nuisances relèvent moins de l'aspect technique que des vibrations et du bruit causés par certains passages.

On remarque que le bus hybride est très performant au démarrage. Il augmente considérablement le confort. On connaît les défis techniques que cela représente pour la STIB, dont nous avons d'ailleurs pu discuter la semaine dernière avec la direction.

Savez-vous s'il existe un cadastre des endroits où se posent des problèmes de vibrations et de bruit ? Il serait peut-être utile de faire le détail de ceux-ci. Je songe par exemple à un tournant à Montgomery où le tram doit prendre la trémie, qui provoque vraiment un enfer pour les habitants ! Certes, on s'y habitue, mais c'est un peu comme avec l'avion : au fond, on ne s'y habitue jamais véritablement !

J'attire votre attention sur ces sujets parce qu'une situation plus apaisée pourrait créer une adhésion aux transports en commun.

[243]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je dois m'informer pour ce qui concerne le cadastre que vous évoquez. Il existe bien évidemment un plan de renouvellement des voies, qui s'étale sur quinze ans. Lors de de renouvellements, des adaptations seront également effectuées.

*- L'incident est clos.*

[247]

#### **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

---

## concernant "l'emploi des langues dans le 'trip planner' de la STIB".

[249]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le site internet et l'application mobile de la STIB offrent aux utilisateurs la possibilité de rechercher des itinéraires pour les mener d'un point A à un point B, mais également de voyager avec la STIB, De Lijn, les TEC ou encore la SNCB. Même si nous n'en sommes pas encore à l'intégration tarifaire, cet outil va dans le bon sens en intégrant sur une même plate-forme les différents opérateurs de transport public actifs à Bruxelles. Il facilite également la vie des usagers.

Toutefois, quand vous utilisez ce "trip planner" de la STIB en ayant sélectionné le français et qu'une fois vos points de départ et d'arrivée fixés, vous choisissez un transport De Lijn, le détail de l'itinéraire ainsi que le nom des arrêts situés entre votre point de départ et votre point d'arrivée apparaissent en néerlandais. L'inverse est vrai pour les néerlandophones qui sélectionnent un trajet desservi par les TEC.

Il semble que le cadre fixant l'emploi des langues ne soit pas respecté. En effet, la STIB est un service du gouvernement bruxellois au sens des lois sur l'emploi des langues en matière administrative. De Lijn est un service du gouvernement flamand dont l'activité s'étend aux communes bruxelloises, et la même réflexion vaut pour le TEC. Ces trois services ont un régime équivalant à celui des services centraux ou locaux bruxellois pour l'application des lois linguistiques.

En conséquence, pour les communications au public, y compris par le biais d'applications numériques, les mentions doivent être bilingues français-néerlandais ou, en tout cas, indiquées dans la langue de l'utilisateur.

Ce signalement a-t-il été porté à votre connaissance ou à celle de la STIB ?

Qu'est-ce qui explique cette entorse aux lois sur l'emploi des langues ? S'agit-il d'un oubli ou d'un choix délibéré pour faciliter la programmation du trip planner ?

Quelles actions sont menées pour remédier à cette situation et veiller au respect, pour les deux rôles linguistiques, des lois sur l'emploi des langues ? Dans quels délais les adaptations seront-elles opérationnelles ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les informations fixes aux arrêts des TEC et De Lijn sont bilingues à Bruxelles. Dans les données échangées entre les opérateurs, les noms d'arrêt ne sont disponibles qu'en français pour les TEC et en néerlandais pour De Lijn. Par contre, la SNCB, comme la STIB, affiche ses noms de gare dans les deux langues. Cette situation n'est pas contraire à la législation sur l'emploi des langues à Bruxelles et restera probablement inchangée, sauf si ces sociétés de transport décident d'échanger leurs données d'une autre manière.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Selon notre analyse, pareille situation est contraire à la loi sur l'emploi des langues. Cet avis est d'ailleurs partagé par le gouvernement et la STIB.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je me réfère à l'avis du service juridique de la STIB.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je vous invite à vérifier ce point. Il ne suffit pas de prévoir des mentions bilingues aux arrêts de la STIB, des TEC ou de De Lijn sur le territoire de la Région bruxelloise. Il s'agit d'une communication publique qui, en tant que telle, relève de la loi sur l'emploi des langues. Ces informations doivent donc figurer dans la langue de l'utilisateur.

---

Même si cette problématique peut prêter à sourire, elle vise directement l'emploi des langues, tant pour les usagers francophones que néerlandophones, puisque les informations émanent de De Lijn et des TEC. Selon moi, votre interprétation de la loi est erronée en l'espèce. Ce point doit être vérifié.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'entends votre question, mais tel est l'avis rendu par le service juridique de la STIB, et je ne suis pas compétente pour le contredire. Il importe selon moi de le suivre. Si une plainte était introduite à la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL), celle-ci serait habilitée à contredire une telle interprétation.

- *L'incident est clos.*

[259]

## QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER

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

**concernant "le réaménagement de la chaussée d'Alseberg".**

[261]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Une demande de permis a été introduite par Bruxelles Mobilité en 2019 en vue du réaménagement complet d'une partie de la chaussée d'Alseberg entre la rue de Stalle et l'avenue Coghén.

À la suite de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 1er au 30 octobre 2019, et de l'avis remis par la commission de concertation le 4 décembre 2019, la Région devrait prochainement se prononcer sur cette demande, si ce n'est déjà fait.

Les cyclistes ont formulé de nombreuses remarques sur le projet précité. Afin de pallier l'absence d'aménagements cyclables dans le bas du tronçon concerné, Bruxelles Mobilité a proposé de dévier les cyclistes sur un itinéraire alternatif qui passe par les rues de Nieuwenhove et du Doyenné.

Afin que cette alternative soit confortable et sécurisante, il est aujourd'hui envisagé de transformer ces rues en rues cyclables. D'après les informations dont je dispose, la commune d'Uccle y serait favorable, mais aucune décision officielle n'a encore été prise à ce sujet.

Il apparaît cependant nécessaire de procéder au réaménagement des voiries en question. Entre l'avenue de Floréal et l'avenue Coghén, une piste cyclable en trottoir est prévue dans le sens ascendant à droite du stationnement. Or, contrairement à toutes les recommandations régionales, le projet ne prévoit pas de zone de recul entre le stationnement et la piste cyclable. Cette zone tampon est toutefois essentielle pour éviter les collisions conséquentes à l'ouverture des portières.

Par ailleurs, l'analyse du projet a révélé qu'il serait peut-être opportun de créer un site propre partiel pour le tram 51 en direction de Calevoet, entre la rue Xavier De Bue et l'avenue du Globe. Une étude de circulation dans le centre d'Uccle est en cours de réalisation. Par ailleurs, les travaux de remplacement des rails de la STIB étant prévus pour l'automne 2020, il n'y a plus de temps à perdre.

---

L'aménagement des rues de Nieuwenhove et du Doyenné en rues cyclables sera-t-il soutenu par la Région ?  
Dans l'affirmative, de quelle façon ?

En ce qui concerne la piste cyclable séparée entre l'avenue de Floréal et l'avenue Coghen dans le sens ascendant, l'espace disponible sans suppression du stationnement est insuffisant pour aménager un trottoir confortable, une piste cyclable de dimension correcte et une zone tampon.

Le projet reflète le choix de maintenir le stationnement et de ne pas différencier la zone tampon, mais plutôt d'étendre le revêtement de la piste cyclable. Ce choix donne au cycliste une fausse impression de confort, alors que le risque d'accident par l'ouverture des portières est réel. Est-il encore possible d'adapter le projet en différenciant la zone tampon ?

Quand les résultats de l'étude de circulation pour le centre d'Uccle devraient-ils être disponibles ? Enfin, quand disposerons-nous de l'ensemble des éléments relatifs à une variante du projet qui viserait à créer un site propre partiel pour le tram 51 en direction de Calevoet entre la rue Xavier De Bue et l'avenue du Globe ?

Si le projet devait être modifié, une enquête publique devrait être organisée. Quand cette enquête aurait-elle lieu ?

[265]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Le plan Good Move prévoit d'insérer ce tronçon de la chaussée d'Alseberg dans les réseaux piéton plus, vélo quartier, transport public plus et auto quartier.

Ce tronçon fait en outre partie d'une grande maille de Good Move entre la rue de Stalle au sud, l'avenue Brugmann à l'est, les avenues Albert, Marie-Henriette et Wielemans-Ceuppens au nord, et les avenues Van Volxem et du Globe à l'ouest.

Dans Good Move, l'idée est de développer une maille apaisée pour tout ce quartier. J'attends la fin de l'appel à projets pour planifier l'ensemble des mailles, comme le prévoit Good Move. Cet appel à projets suit la deuxième lecture de Good Move et précède le travail de classement par ordre de priorité.

Bruxelles Mobilité est en train de finaliser une étude de circulation d'une partie de cette maille autour de la chaussée d'Alseberg, nommée Uccle Centre. Cette étude ne nous empêche nullement d'en réaliser une autre sur l'ensemble de la maille.

L'analyse du centre d'Uccle porte notamment sur l'efficacité des transports publics. La chaussée d'Alseberg fait partie des points noirs du réseau de surface recensés par la STIB : en direction du carrefour Globe, la vitesse moyenne des trams en heure de pointe ne dépasse pas les 11,3 km/h et chute même sous les 10 km/h sur le tronçon compris entre la rue Xavier De Bue et la rue de Stalle. Ce constat particulièrement interpellant justifie une réorganisation des flux de circulation afin de décongestionner le tram 51.

Les résultats de l'étude relative au centre d'Uccle sont attendus pour la fin du mois d'avril 2020. Sur la base de ces derniers résultats, une phase de participation et de consultation sera organisée dans la commune. Les modalités d'organisation de cette phase ne sont pas encore fixées mais celle-ci devrait pouvoir se dérouler dans le courant du mois de mai.

Aussi, une enquête publique sera bien évidemment organisée afin de déterminer si des modifications au schéma de circulation sur la chaussée d'Alseberg doivent être envisagées.

Les mesures présentées et discutées avec la commune d'Uccle pour offrir un itinéraire cyclable alternatif sûr et confortable consistent à modifier le statut des rues du Doyenné et de Nieuwenhove pour en faire des rues cyclables. En tant que telles, ces mesures ne nécessitent pas de gros aménagements, puisqu'elles résident essentiellement dans le placement d'une signalisation et dans l'implantation d'éventuels aménagements ponctuels pour faciliter et sécuriser la circulation des cyclistes, notamment sur le parvis Saint-Pierre, qui fera le lien entre les deux rues cyclables.

[267]

Bruxelles Mobilité et la commune d'Uccle devront s'accorder sur les aménagements nécessaires à la réalisation de cet itinéraire cyclable alternatif et en prévoir l'exécution dans la foulée des travaux de la chaussée d'Alseberg.

Quant à la zone tampon entre l'avenue de Floréal et l'avenue Coghen, la largeur de la voirie permet l'aménagement d'une piste cyclable séparée dans le sens ascendant. L'aménagement d'une piste cyclable avec la distance de sécurité nécessaire par rapport aux portières des véhicules le long du stationnement a été retenu dans le programme du projet. Il s'agit donc d'une zone tampon. Les trottoirs de ce tronçon, dotés d'une piste cyclable, auront une largeur confortable de 2,3 m, voire plus de 4 m localement.

Le maintien de l'alignement d'arbres a été privilégié pour des raisons de cohérence urbanistique et de structuration de l'espace. Cette cohérence urbanistique nous impose de maintenir la symétrie des aménagements ainsi que la linéarité des alignements d'arbres et des cheminements.

Concernant l'organisation de l'espace, ce projet a déjà une incidence considérable sur le stationnement, puisque plus de 40 % des emplacements sont supprimés. Cela impliquera, dès lors, une perte de près de 60 % des emplacements existants sur la totalité du projet. Une distance de sécurité sera prévue par rapport aux portières des véhicules grâce à l'aménagement d'une zone tampon matérialisée.

[269]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je ne savais pas que la zone tampon serait matérialisée. C'est une bonne nouvelle. Compte tenu du fait que la situation déjà très difficile pour les cyclistes sur la chaussée d'Alseberg empirera encore, ne pourrait-on pas prendre les devants et envisager les aménagements de la rue cyclable avant d'entamer les travaux sur cette chaussée ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je transmettrai votre demande à l'administration afin de voir si c'est envisageable. Je pense qu'il s'agit d'une bonne idée, mais je ne sais pas si elle est réalisable.

- *L'incident est clos.*

[277]

#### **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

**concernant "la tramification de la ligne 95".**

[279]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- La ligne 95 permet de relier le centre-ville à la commune de Watermael-Boitsfort en passant par l'arrêt de métro Trône, la gare du Luxembourg, l'avenue de la Couronne et le cimetière d'Ixelles. Ce tronçon est fortement touché par la congestion, et les navetteurs s'entassent faute d'alternative sur cette ligne.

Face aux retards et à la surcharge des bus, il a été décidé, au printemps de l'année dernière, d'augmenter la fréquence afin de faire passer le temps d'attente de dix à huit minutes. Dans la pratique, la congestion empêche toutefois un bon déploiement de la flotte et provoque l'apparition de convois de bus dont le premier est toujours surchargé.

La solution que le gouvernement propose est la tramification. Ainsi, la déclaration de politique régionale indique : "En vue de la mise en service de nouvelles lignes de tram d'ici 2025, le gouvernement initiera la tramification de lignes de bus structurantes, dont la ligne 95 afin de connecter en priorité la gare centrale avec le nouveau site Usquare."

La tramification de la ligne de bus 95 suscite bon nombre de questions.

Quel est son calendrier ?

Une tramification du tronçon entre le site d'Usquare et la place Wiener est-elle également à l'ordre du jour ?

La tramification viendra-t-elle altérer le parcours actuel et, le cas échéant, dans quelle mesure ?

Est-il prévu de mettre le tram en site propre sur tout le parcours ?

La tramification entraînera-t-elle des pertes de places de stationnement en voirie ?

Quel serait le gain au niveau de la vitesse commerciale et de la fréquence ?

Avez-vous déjà une idée du coût de cette opération ?

[281]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La ligne 95 est en effet très fréquentée et montre des signes de saturation. Un jour de semaine ordinaire, un bus circule y dans chaque sens de circulation toutes les cinq minutes durant les heures de pointe, toutes les six minutes durant les heures creuses et toutes les dix minutes en soirée.

Le parcours actuel de la ligne 95 présente en effet des secteurs congestionnés qui, combinés à sa fréquentation très élevée, occasionnent régulièrement des retards et la formation de trains de bus.

Le gouvernement soutient donc la tramification de cette ligne. Pour ce faire, des études doivent être réalisées, qui apporteront des réponses aux questions que vous posez aujourd'hui. La discussion sur les études à mener est en cours au sein de la STIB et leur calendrier dépendra, entre autres, du choix d'instaurer un processus participatif ou non. L'étude d'impact et l'étude de la STIB seront, quoi qu'il en soit, lancées cette année.

Dans l'intérêt de tous les usagers, il serait effectivement intéressant d'aménager un site propre réservé aux trams sur tout le parcours. Toutefois, rien n'est encore défini à ce stade, ni pour l'aménagement du site propre, ni en ce qui concerne les pertes éventuelles de stationnement.

Enfin, il faudra réaliser des études pour mesurer le coût de la tramification de la ligne 95, ses bénéfices au niveau de la vitesse commerciale et des fréquences, de même que les coûts des investissements nécessaires à l'opération.

L'ensemble du gouvernement est convaincu de la pertinence de la tramification, mais les études devront démontrer que les résultats escomptés sont susceptibles d'être atteints.

[283]

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

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- J'entends bien que tout en est au stade de projet, mais pouvez-vous au moins vous engager sur les objectifs poursuivis d'ici la fin de la législature ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le gouvernement souhaite clairement la tramification mais, comme nous n'en sommes qu'au stade de la planification des études, il est difficile de se prononcer plus avant sur le calendrier. Il serait très optimiste d'imaginer achever les études, obtenir les permis puis ouvrir cette ligne au cours de cette législature. Je voudrais obtenir les réponses aux questions le plus vite possible et le gouvernement a vraiment l'intention d'avancer !

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Il est déjà positif que nous ayons tous envie d'avancer dans ce dossier. J'attendrai donc que le calendrier soit précisé.

*- L'incident est clos.*

[293]

#### **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 "l'étude de mobilité Futaie–Coccinelles à Watermael-Boitsfort et le choix d'une variante".**

[295]

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

**M. David Leisterh (MR).**- Fin novembre 2019 s'est clôturée l'étude "Quartier apaisé Futaie-Coccinelles et réaménagement de l'avenue des Coccinelles", réalisée par Bruxelles Mobilité et faisant suite à la motion, votée le 18 septembre 2018 au conseil communal de Watermael-Boitsfort, s'opposant au retour d'une ligne de bus dans l'avenue des Coccinelles et au déplacement de l'arrêt Coccinelles du tram 94, devenu tram 8.

Sur la base de l'analyse de la situation existante, diverses variantes ont été envisagées, comparées et argumentées. La première, prévue dans le plan directeur bus, dessert le quartier Coccinelles. La seconde part de la gare de Boitsfort et emprunte l'avenue du Pérou dans un sens et l'avenue des Coccinelles dans l'autre. Une troisième variante part de la gare de Boitsfort et emprunte l'avenue du Pérou. Enfin, une quatrième variante part de la gare de Boondaël.

Les habitants sont demandeurs de solutions respectueuses des besoins réels en mobilité du quartier et ne sont pas opposés au plan directeur bus de la STIB, qui apporte une évidente amélioration.

Cette nouvelle ligne de bus établira en effet une nouvelle liaison entre les quartiers de Woluwe-Saint-Pierre, l'avenue de l'Église St-Julien, Delta, le quartier du Vieux Tilleul et le quartier de la Futaie. Elle les reliera également avec plusieurs pôles importants : le campus de l'Université catholique de Louvain (UCL), les cliniques universitaires Saint-Luc, le Woluwe Shopping Center, le cimetière d'Ixelles et la gare de Boitsfort. Elle tentera surtout d'améliorer l'accessibilité de ces quartiers et de ces pôles d'activité pour les personnes les plus exposées socialement, les jeunes et les personnes âgées ou porteuses d'un handicap.

Toutefois, force est de constater que la topologie et l'étroitesse de l'avenue des Coccinelles rend le passage de bus, et leur croisement, très difficiles voire impossibles ou dangereux. Une récente déviation d'une autre ligne de bus l'a montré très clairement. Plusieurs photos et vidéos attestent de multiples situations chaotiques entre des bus, des automobiles ou des cyclistes coincés ou forcés de faire marche arrière pour dégager la voie.

Dans la foulée de cette déviation et de la motion au conseil communal qui a suivi, l'étude précitée a été commandée et je me dois d'en relever le caractère partial : la partie sur les aménagements et le stationnement est présentée comme si la première variante de la ligne de bus était acquise.

Il y est par ailleurs également indiqué que le nombre de parkings à supprimer est la même dans les deux premières variantes, sans argumenter ce point. Cela me semble un peu rapide comme conclusion. Des calculs réalisés montrent par ailleurs que le nombre de places de parkings supprimées serait bien plus élevé en réalité.

Enfin, l'étude préconise le premier scénario, alors qu'il apparaît clairement que tous les points négatifs sont à charge des riverains et qu'il n'y en a aucun pour la STIB. L'étude semble dès lors être une occasion manquée et risque de venir alimenter les craintes déjà très présentes des riverains.

[299]

Tiendrez-vous compte de la motion votée au conseil communal du 18 septembre 2018 demandant que le bus 42 ne passe pas par l'avenue des Coccinelles ?

Concernant la troisième variante, où en sont vos contacts avec la Ville de Bruxelles, sur le territoire de laquelle se situe l'avenue du Pérou ? À noter qu'il ne faudrait prévoir aucun aménagement dans l'avenue du Pérou, celle-ci étant suffisamment large pour accueillir un bus dans les deux sens.

La deuxième variante, quant à elle, prévoit un passage dans un sens pour le bus, dans l'avenue des Coccinelles, et dans l'autre sens, avenue du Pérou. Une voie piétonnière pourrait relier les deux avenues, à hauteur de l'école de la Futaie, par exemple. Cette variante pourrait-elle recueillir votre assentiment ?

[301]



**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour rappel, la déclaration de politique générale (DPG) prévoit que le gouvernement s'engage à réaliser le plan directeur du réseau bruxellois de bus dans les meilleurs délais pour viser une augmentation de l'offre de 30 % d'ici la fin de la législature.

Le rétablissement d'une desserte de bus dans le quartier de la Futaie a pour objectif d'y offrir une desserte en transports publics de proximité, en particulier pour les personnes les moins mobiles qui habitent le quartier et celles qui se rendent à l'école. La ligne de bus établira une nouvelle liaison entre plusieurs endroits : le centre de Woluwe-Saint-Pierre, l'église Saint-Julien, Delta, le quartier du Vieux Tilleul, l'avenue des Coccinelles...

Cette nouvelle ligne servira également de liaison vers différents pôles importants : le campus de l'UCL, les cliniques universitaires Saint-Luc, le Woluwe Shopping Center, Delta, le pôle hospitalier du Centre hospitalier interrégional Edith Cavell (Chirec), l'Université libre de Bruxelles (ULB), la Vrije Universiteit Brussel (VUB), le cimetière d'Ixelles et la gare de Boitsfort.

Dans la troisième variante, qui comporte un itinéraire dans les deux sens passant par l'avenue du Pérou, il est certain que la voirie en question est plus large que l'avenue des Coccinelles. Elle présente toutefois un intérêt commercial bien moindre au vu des densités plus faibles que celles du quartier drainé par l'avenue des Coccinelles (un seul côté construit, absence d'école, etc.). De plus, elle se situe dans l'aire d'influence immédiate de la ligne de tram 8 et n'apporterait donc qu'une valeur ajoutée très limitée en matière de couverture spatiale par les transports publics.

La seconde variante - un sens par l'avenue des Coccinelles, l'autre par celle du Pérou - aurait pour conséquence une desserte asymétrique du quartier de la Futaie, qui serait alors desservi par la ligne 42 dans une seule direction. Ce type de schéma d'exploitation est à proscrire en raison de la piètre qualité de sa desserte de proximité. Il est en effet envisageable qu'une personne âgée ou à mobilité réduite puisse uniquement prendre le bus dans un seul sens à cause de l'asymétrie de la desserte.

À ce jour, la faisabilité d'un cheminement piéton entre l'avenue du Pérou et celle des Coccinelles à hauteur de l'école de la Futaie n'a pas encore été analysée. Il est toutefois certain que la percée d'un tel cheminement nécessiterait des expropriations. En outre, en admettant que ce cheminement soit réalisable, la distance de marche entre les deux avenues serait de l'ordre de 250 m. Cette importante distance mettrait à mal la vocation de desserte de proximité à destination des usagers les plus faibles du quartier de la Futaie souhaitée pour la ligne 42. Une personne âgée ou à mobilité réduite serait incapable de parcourir une telle distance.

[303]

Pour ce qui est de l'étude de mobilité, tant la STIB que Bruxelles Mobilité ont respecté l'engagement pris devant le collège de la commune de Watermael-Boitsfort concernant le calendrier de l'étude de mobilité. Cette dernière a été réalisée par un bureau externe, piloté par Bruxelles Mobilité et non par la STIB, afin de donner les garanties d'impartialité nécessaires.

L'étude comptabilise, pour l'avenue des Coccinelles et l'avenue des Longicornes, un total de 74 garages et 112 places de parking en voirie pour 108 maisons, soit 1,7 place de parking par maison. Elle propose quatre variantes pour l'itinéraire du bus 42, trois variantes pour l'aménagement de l'avenue des Coccinelles au cas où la ligne du bus emprunterait cette avenue, ainsi que quatre variantes de modification du schéma de circulation pour l'apaisement du quartier.

L'étude de mobilité a permis de valider le scénario d'aménagement de la STIB, qui avait conclu à la création de sas permettant à deux bus de se croiser de manière localisée. Ce scénario ne requiert pas la suppression de

l'ensemble du stationnement, mais seulement d'une dizaine d'emplacements. L'étude a également permis de proposer une modification du régime de circulation permettant une réduction du trafic de transit dans la voirie, parallèlement à l'introduction du bus 42.

À ce jour, la Région attend que le collège de la commune de Watermael-Boitsfort, dont je crois que vous faites partie, se positionne sur les options avancées dans l'étude de mobilité et présentées devant l'ensemble du collège le 17 septembre dernier.

Ma position est la suivante. La meilleure variante est la première, à savoir l'itinéraire via la chaussée de Boitsfort, l'avenue des Coccinelles et la chaussée de La Hulpe, avec mise à sens unique de l'avenue des Coccinelles accompagnée d'une modification du schéma de circulation. Elle permet de diminuer fortement la circulation automobile dans ces voiries par suppression du trafic de transit.

Les options pour réduire le trafic automobile peuvent être présentées après consultation. Je suggère également de soumettre à concertation le choix de la variante pour l'aménagement de l'avenue des Coccinelles, compte tenu du fait qu'elle sera à sens unique.

[305]

**M. David Leisterh (MR).**- Je m'attendais un peu à votre réponse. Je vous confirme qu'en effet, je fais partie du collège de la commune. Je comprends votre volonté de respecter le plan directeur du réseau bruxellois de bus et la vision qui le sous-tend.

Je vous demande de venir voir cette avenue, qui a été réaménagée. Y faire passer deux bus engendre le chaos. Nous l'avons vécu ! Des vidéos montrent que les bus ne peuvent pas se croiser. En créant des sas, on ne supprimera qu'une dizaine de places, dites-vous. C'est inexact, car d'après nos calculs, ce nombre sera plus élevé. Il est pourtant déjà compliqué de se garer dans ce quartier résidentiel, d'autant plus qu'une école y est implantée.

C'est pourquoi plusieurs variantes vous ont été soumises. J'entends qu'elles ne vous conviennent pas. Toutefois, je vous demande avec insistance de venir sur place et d'examiner les possibilités pour que le bus passe à proximité et que l'école soit desservie, sans pour autant créer le chaos dans cette petite avenue.

Ce problème, très local j'en conviens, touche énormément de personnes qui, d'ailleurs, ne sont pas du tout opposées au bus. Elles ont cependant vécu un enfer durant plusieurs mois il y a quelques années, quand une déviation a obligé les bus à se croiser. Elles n'ont plus du tout envie de revivre pareille situation.

- *L'incident est clos.*

[309]

#### **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

**concernant "les cyclistes et les rails de tram".**

[311]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Le nombre de cyclistes est en constante augmentation et nous nous en réjouissons. Cependant, il est risqué de rouler à vélo en Région bruxelloise. Nous ne pouvons faire la promotion de ce moyen de transport sans développer au préalable les infrastructures et la sécurité en général.

Aux facteurs accidentogènes classiques, comme le manque de pistes cyclables en site propre, l'absence d'attention des conducteurs, le stationnement en double file ou un revêtement en mauvais état, on peut ajouter la proximité avec les trams sur certains tronçons de voiries. Source importante de tracasseries pour les cyclistes, le côtoiement du tram entraîne des accidents causés directement par les rails et la présence physique du tram. Obstacles anodins lorsqu'ils sont traversés perpendiculairement, les rails peuvent devenir dangereux quand ils doivent être franchis de biais. La pluie est un facteur accentuant encore les risques de chute.

Après une rapide étude d'évaluation de notre Région, il ressort que 13 des 18 lignes comportent au moins un tronçon où la proximité entre vélos et trams est source de danger. Je suis bien conscient que l'absence d'espace ne permet pas toujours la création d'un site propre pour le tram ou une piste cyclable séparée, mais ces zones mixtes n'en restent pas moins propices aux accidents.

En outre, la proximité avec le tram est une source d'inquiétude. En effet, les cyclistes doivent tellement faire attention aux rails au niveau des carrefours, des tournants et des aiguillages que leur esprit est détourné des autres dangers.

En 2017, une étude menée de concert par l'Institut Vias et Bruxelles Mobilité a dénoncé six accidents causés par les rails de trams. Ce chiffre anodin est loin de refléter la réalité. En effet, l'étude s'est basée sur le nombre de procès-verbaux parus. Or, nous savons bien que tous les accidents ne mènent pas à la rédaction d'un procès-verbal.

Afin de pallier cet obstacle, la STIB a testé, en 2014 et 2015, un dispositif en caoutchouc visant à supprimer l'ornièrè causée par le rail du tram. Jugée non probante, la technologie veloSTRAIL n'a pas été exploitée et étendue à l'ensemble de la Région. En cause, une usure prématurée du produit menant à des coûts de maintenance très élevés.

À l'heure actuelle, le seul système permettant aux cyclistes de circuler sans crainte a été développé à l'occasion du passage du Tour de France. Ce dernier n'autorisait toutefois pas la circulation des trams, inconvénient majeur.

Compte tenu de ces éléments, mes questions sont les suivantes. Des nouvelles technologies ont-elles été envisagées depuis le test non concluant sur l'avenue du Panthéon ? Un vade-mecum relatif au vélo en Région bruxelloise et intitulé "Cyclistes et transports en commun" est paru en 2007, énonçant les bonnes pratiques à adopter pour plus de sécurité.

Est-il encore d'actualité ? Une nouvelle version du vade-mecum est-elle parue depuis lors ? A-t-il été consulté avant la rénovation et la création des lignes de tram ? Sera-ce le cas pour les futures lignes ?

Réunie il y a peu, la Commission régionale de la mobilité (CRM) de la Région de Bruxelles-Capitale a formulé une demande à la suite de la présentation du projet de réaménagement de l'avenue de l'Hippodrome. Elle encourage la STIB à poursuivre la recherche de solutions techniques pour empêcher les roues de vélo de se coincer dans les rails de tram.

Quelle suite sera donnée à cette requête ? La problématique concernant également les villes de Gand et d'Anvers, une coopération avec la Flandre est-elle envisageable ? Est-il concevable de lancer un appel à projets avec une récompense à la clé pour l'apport d'une solution à ce problème ? Comme nous en avons débattu il y a peu en séance plénière, un tel système de concours pourrait apporter des solutions. La ville de Bâle en Suisse a récemment entamé une série de tests sur une technologie visant à empêcher les roues des vélos de se coincer dans les rails. Avez-vous des contacts avec la firme Dätwyler, qui est à l'initiative de cette technologie ?

**Mme la présidente.**- M. De Beukelaer a donné plusieurs exemples, mais je voudrais ajouter celui de la place Dumon à Woluwe-Saint-Pierre. Cette place est entourée par des rails de tram et les nouveaux aménagements réalisés par votre prédécesseur et le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre en ont fait une place dangereuse pour les vélos, ce qu'elle n'était pas auparavant.

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Il est vrai qu'avant, elle ne l'était pas du tout !

*(Sourires)*

**Mme la présidente.**- Aujourd'hui, je vous assure que la situation est catastrophique pour les vélos, car ceux-ci sont obligés d'utiliser une voirie dangereuse.

[317]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB suit de près les développements en la matière. Il y a environ deux ans, une entreprise des Pays-Bas a commencé à développer un produit, sans jamais dépasser le prototype. Le dispositif utilisé pour le passage du Tour de France a effectivement répondu aux attentes mais ne permet pas le passage du tram. Il y a beaucoup d'idées autour de cette problématique, mais pas encore d'application mûre et réfléchie.

Le vade-mecum "Cyclistes et transport en communs" de 2007 reste d'actualité et son chapitre 4 énonce une série de recommandations : proposer d'autres itinéraires, créer des pistes séparées. Pour les trams comme pour les vélos, les sites propres sont essentiels pour éviter les croisements. Évidemment, il restera toujours des rues partagées.

Bien souvent, le cycliste est confronté à un manque d'espace combiné à des passages obligatoires sur un tronçon partagé avec le tram. Dans ces cas, le vade-mecum propose de permettre aux cyclistes de rester à droite du rail, soit sur une sur largeur de 1,80 m entre le rail et le stationnement, soit sur une zone d'un mètre minimum entre les rails et la bordure.

La STIB suit les recommandations éditées dans ce vade-mecum pour chaque projet concernant les lignes de tram. Ces règles sont appliquées ou adaptées en fonction de la spécificité du projet.

Concernant le réaménagement de l'avenue de l'Hippodrome, il n'existe pas encore de dispositif permettant de répondre à ces besoins. De l'asphalte sera néanmoins posé entre les voies afin de faciliter le passage des cyclistes.

La STIB est en contact avec De Lijn - qui n'a pas non plus, pour l'instant, de solution à ce problème - ainsi qu'avec d'autres réseaux étrangers. Elle participe également à des salons internationaux. Les experts vélo de Bruxelles Mobilité sont en contact avec leurs collègues de Flandre et du reste de l'Europe, mais restent très

---

dubitatifs quant à une solution technique à ce problème. Mieux vaut donc suivre les recommandations du vade-mecum et éviter les croisements non perpendiculaires.

[319]

Un produit conçu par l'entreprise Dätwyler fait actuellement l'objet de tests à Bâle, sans circulation des trams. Les tests effectués précédemment ne se sont pas avérés concluants, mais ce produit semble mieux réfléchi que les autres, de sorte que la STIB suit les tests avec beaucoup d'intérêt.

Un premier contact a été établi entre la STIB et le distributeur belge de ce produit, afin que la STIB puisse être informée des résultats des tests. Il ressort de ces contacts que le prix du produit serait extrêmement élevé et, surtout, qu'il n'est expérimenté qu'en dehors des voies d'exploitation, du moins à ce stade.

Or, l'aspect intéressant est précisément le degré d'usure de ce dispositif dans des conditions normales d'exploitation et en voirie partagée avec d'autres véhicules ou usagers. Ainsi, l'évaluation de l'entretien et du coût annuel que ce dispositif génère dans ce type d'environnement revêt également une importance particulière.

Par ailleurs, ce système ne peut être installé qu'après le remplacement complet des voies, ce qui en fait un dispositif très coûteux qui ne pourrait pas être mis en place pour tous les types de revêtement. Ainsi, il est notamment incompatible avec les systèmes à pavés.

[321]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Outre la solution technique, en effet, ce sont à peu près les mêmes informations dont je dispose. Cela étant, j'ai cru déceler un changement dans ce que propose Bruxelles Mobilité, à savoir qu'auparavant, on évitait absolument de rouler entre les rails, tandis que désormais cette situation est parfois de mise, je pense notamment à la chaussée de Charleroi. Faut-il y voir une évolution dans les conseils ou directives fournis dans le cadre des travaux et de la réflexion à ce sujet ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour ce qui est des conseils, le vade-mecum de 2007 reste d'application. Il est néanmoins possible - mais je devrai m'en informer - que l'application soit plus stricte. Le chapitre 4 du vade-mecum reste donc la référence à suivre.

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je pense qu'avec le développement de l'utilisation du vélo constatée à Bruxelles, toute une série de personnes sont absolument capables de traverser les rails sans chuter et que la possibilité de circuler entre les voies paraît donc sûre et même indiquée. Il serait donc de plus en plus logique d'inciter à le faire.

C'est une option qui a été retenue au niveau de la place Dumon, entre autres, où des solutions pérennes sont en envisagées pour le vélo.

**Mme la présidente.**- Nous aurons probablement l'occasion d'y revenir, car selon ma propre expérience, de nombreuses personnes sont effectivement tombées en traversant les rails de tram et je doute que la meilleure solution revienne à contraindre les cyclistes à circuler entre les deux voies.

- *L'incident est clos.*

[331]

## QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN

**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,**

**ET À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE,**

**concernant "les incitants et primes pour favoriser le recours aux voitures électriques".**

[333]

**Mme Clémentine Barzin (MR).**- Le gouvernement bruxellois programme le bannissement du diesel en 2030 et de l'essence en 2035. C'est demain. Dans le même temps, plusieurs déclarations indiquent que vous êtes favorables à un report sur l'électrique, non générateur de pollution de l'air. Partout dans le monde, et en Belgique aussi, l'offre avance en matière de voitures électriques. Le prix reste encore un paramètre important, même si celui-ci évolue positivement.

Outre l'importance qu'il y a de déployer un réseau de bornes de recharge suffisant - je rappelle le retard à ce sujet, avec dix-sept bornes publiques aujourd'hui contre 100 annoncées -, je souhaite vous interroger ici sur les primes et incitants que le gouvernement pourrait, selon ses compétences, mettre en place pour favoriser l'usage de voitures électriques.

Premièrement, en ce qui concerne les primes stricto sensu, la Région bruxelloise peut, comme le fait son homologue flamande depuis 2016, mettre en place une prime à l'acquisition d'une voiture électrique. Cette disposition est-elle à l'étude à Bruxelles ? Si oui, à hauteur de quels montants et quand verra-t-elle le jour ?

Deuxièmement, pour ce qui est de la prime Bruxell'air, elle s'élève actuellement à 500 euros pour les particuliers. Ce montant n'est pas un montant cash, mais plutôt un abonnement métro-tram-bus (MTB), une prime vélo ou encore un abonnement Cambio Start pour une validité d'un an. Or, la déclaration de politique régionale (DPR) évoque une refonte profonde du dispositif. En vue de soutenir le report à la voiture électrique, cette prime Bruxell'air va-t-elle inclure le soutien à l'acquisition d'une voiture électrique ?

Troisièmement, la DPR entend revoir la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation eu égard aux objectifs environnementaux. La politique relative à ces taxes inclura-t-elle des incitants favorisant l'usage de l'électrique ou le report à l'électrique ? Si oui, pour quels montants et dans quel délai ?

Quatrièmement, en ce qui concerne le soutien aux entreprises, certaines d'entre elles mettent aujourd'hui à disposition de leurs employés une voiture électrique partagée, notamment afin de limiter le trafic navetteur. La Région va-t-elle inciter les entreprises à développer ce type de mesures ?

Mme la ministre, alors que vous entendez bannir les automobiles à moteurs diesel puis essence, il importe de mettre en place et de soutenir des solutions alternatives permettant de préserver la liberté de choix des Bruxellois quant à leur mobilité.

[335]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** La Région de Bruxelles-Capitale n'étudie pas encore l'opportunité de proposer des primes à l'acquisition d'un véhicule électrique.

Comme vous l'aurez certainement lu, ces dernières années, le nombre de primes demandées en Flandre - et, en parallèle, les achats de véhicules 100 % électriques par des particuliers - reste encore si faible que le ministre compétent a diminué le montant de la prime en 2018, et que le gouvernement flamand a décidé, l'année suivante, de la supprimer à partir du 1er janvier 2020.

Le premier objectif de la Région de Bruxelles-Capitale est plutôt de faciliter la transition vers les véhicules électriques en proposant un nombre suffisant de bornes de recharges dans l'espace public et de constituer ainsi un réseau de base.

La concession conclue avec PitPoint, par exemple, permettra dans les prochains mois à tout citoyen ne disposant pas d'un garage pour assurer la charge du véhicule électrique, de demander une borne à proximité de son domicile. Une fois l'infrastructure en place, le nombre d'achats de véhicules électriques devrait augmenter de façon plus significative.

Je suis par ailleurs convaincue que le critère du prix reste important. Le secteur est d'ailleurs en train de travailler à une offre plus large et plus abordable.

Le gouvernement a en effet décidé de revoir les critères d'attribution de la prime Bruxell'air. L'objectif de la nouvelle prime serait surtout d'accompagner les particuliers dont les véhicules sont concernés par la zone de basse émission (LEZ) et une de nos ambitions est la mise à disposition d'une offre de services plus large que la prime vélo, l'abonnement MTB et l'abonnement Cambio.

Cependant, un incitant financier à l'achat d'un véhicule électrique n'apparaît pas nécessairement comme un choix cohérent par rapport à la réduction du nombre de kilomètres parcourus en voiture. En effet, même si le véhicule électrique permet de répondre à certains enjeux environnementaux ou à l'enjeu de la qualité de l'air à Bruxelles, la présence de ce type de véhicule, en circulation ou non dans l'espace public, restera problématique pour la mobilité, le stationnement et l'amélioration de la fluidité de la circulation en ville. Si un véhicule électrique est en effet préférable à un véhicule thermique, il n'en demeure pas moins un véhicule qui doit stationner et qui provoque des embouteillages. Or, nous devons diminuer la pression automobile à Bruxelles afin de fluidifier le trafic et de donner plus de place aux autres modes de transport dans l'espace public.

[337]

Une réforme de la fiscalité automobile est à l'étude, en concertation avec les différents ministres et administrations concernés. Les montants et modalités de cette réforme ne sont toutefois pas encore connus, mais il est évident que les critères environnementaux seront intégrés à la révision des taxes automobiles. La Flandre a déjà avancé dans le dossier et c'est à présent à Bruxelles de progresser.

De même, les mesures d'accompagnement ou primes éventuelles ne sont pas encore déterminées.

Par ailleurs, la Région poursuivra son accompagnement des entreprises de manière proactive, par le biais des plans de déplacements d'entreprise (PDE) et des aides associées, qui doivent être développées plus avant.

[339]

**Mme Clémentine Barzin (MR).**- Je voudrais insister sur l'intérêt et le prix des voitures électriques, de même que sur l'importance des primes qui peuvent favoriser le report évoqué.

Vous dites qu'il faut impérativement réduire le nombre de voitures, mais certaines personnes ou catégories de personnes ne peuvent pas se passer de voiture. Dans certaines circonstances, la voiture est l'unique mode de transport qui s'impose. Il est dès lors important de tenir compte de ce facteur-là dans le processus de réduction du nombre de voitures à moteur thermique dans notre Région.

J'aimerais obtenir davantage de précisions sur la manière dont la prime Bruxell'air sera modifiée, eu égard à la LEZ, car je ne comprends pas vraiment comment vous comptez procéder à cet égard.

Enfin, en ce qui concerne la fiscalité automobile, j'insiste sur l'importance des incitants dans la réforme que vous annoncez.

[341]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La LEZ a été mise en route par l'ancien gouvernement et certaines étapes de sa mise en place sont en cours ou à venir.

La prime Bruxell'air est, quant à elle, destinée aux personnes qui décident de se débarrasser d'une voiture, pour ne plus en avoir du tout ou en conserver une en moins au sein du ménage. Ce système consiste actuellement en l'octroi d'une prime vélo, d'un abonnement MTB ou d'un abonnement Cambio Start. Mais est-ce la meilleure réponse à apporter aux citoyens ? Par exemple, ne peut-on pas envisager l'octroi d'un budget lié à la mobilité pour soutenir le renoncement à la voiture ? Il faut que la prime réponde aux besoins des personnes qui, à la suite de la mise en œuvre de la LEZ, ne peuvent plus conduire leur voiture à Bruxelles. Nous nous penchons actuellement sur l'alternative la plus optimale que nous puissions leur offrir.

Sur le site internet lez.brussels sont expliquées toutes les primes, celle destinée aux particuliers comme celle destinée aux entreprises. L'accord de majorité prévoit de les revoir toutes deux dans la foulée de leur évaluation. Cet exercice est en cours.

- *L'incident est clos.*

[345]

## **INTERPELLATION DE MME ALEXIA BERTRAND**

**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'évolution du chantier et le financement du métro nord".**

[347]

**Mme Alexia Bertrand (MR).**- Les chantiers préparatoires de la prolongation du métro ont commencé à la station de prémétro Albert, au centre-ville, ainsi qu'à la place Liedts. Le tronçon Albert-Nord devrait être inauguré en 2024, alors que le tronçon Nord-Bordet serait, quant à lui, clôturé en 2030.



C'est un projet essentiel pour la mobilité bruxelloise puisque l'alternative dans ces zones, à savoir le tram 91, avait été étudiée. Il s'agit d'un tram largement saturé en heures de pointe, avec des vitesses commerciales baissant parfois jusqu'à 8 km/h. Le MR avait fortement défendu ce projet pendant la campagne électorale, même si d'autres partis continuaient à le remettre en cause.

Je reçois les courriels d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB), qui a encore publié, en décembre dernier, une étude continuant de remettre en cause ce projet de métro. À mes yeux, soit on informe les citoyens et on leur apporte des réponses, soit on laisse se propager ces informations, qui continuent à semer des doutes. Au-delà des considérations idéologiques qui transpirent de cette étude, plusieurs points d'attention me préoccupent et m'amènent à vous interpellier aujourd'hui.

En effet, l'auteur indique que "pour étudier plus en détail l'opportunité d'une nouvelle ligne de métro nord-sud, la Région désigne en 2010 un consortium de bureaux d'études, la société momentanée Bureau métro nord (BMN) et que, "étrangement, l'administration régionale (Bruxelles Mobilité,) ainsi que les communes concernées par le projet de métro, ne sont pas associées à cette étude". Nous apprenons également que l'étude en question n'a jamais été rendue publique.

Ma deuxième préoccupation a trait au financement du projet lui-même. En effet, alors que Beliris a déjà engagé 250 millions d'euros dans le projet, nous nous inquiétons des moyens mobilisés et mobilisables par la Région. Quand on connaît la volonté de votre gouvernement de neutraliser les investissements, alors qu'aujourd'hui, les règles budgétaires européennes ne le permettent pas, on peut s'interroger sur le montant engagé par la STIB dans ce projet.

[349]

Vous savez bien que le projet de métro ne peut pas faire l'objet d'une demande spécifique de la Région dans le cadre de la définition des trajectoires budgétaires reprises dans les programmes de stabilité établis entre le gouvernement fédéral et les entités fédérées. Les travaux programmés constitueront, en effet, une dépense pour notre Région à prendre en considération dans le cadre du système européen des comptes nationaux et régionaux 2010 (SEC 2010).

En 2013, Mme Grouwels, alors ministre, avait proposé de financer en partie cet investissement au moyen d'un partenariat public-privé. Cette solution n'a toutefois pas encore été envisagée.

Un troisième et dernier point d'attention porte sur la rentabilité estimée du projet de métro pour la STIB. Dans son étude, IEB nous indique que la ligne de métro 3 devrait offrir une capacité de 14.000 places par heure et par sens. D'après les chiffres de l'étude, non rendue publique, l'axe Albert-Nord assurerait une fréquentation d'à peine 8.000 voyageurs par heure et par sens et de seulement 2.800 voyageurs par heure et par sens pour le tronçon Nord-Bordet. La rentabilité estimée d'un métro pour une autorité organisatrice de transport varie entre 8.000 et 10.000 voyageurs par heure et par sens.

Nous confirmez-vous que l'étude commandée par la Région en 2010 n'a pas fait l'objet d'une concertation avec Bruxelles Mobilité et les communes concernées ? Par souci de transparence, pourriez-vous nous communiquer ladite étude ? À ce jour, quels sont les montants engagés par la STIB dans le projet de métro nord ? Pouvez-vous ventiler les montants engagés et préciser s'ils portent sur la mise en métro d'une part, ou sur le dépôt que la Région s'est engagée à construire d'autre part ? Dans le cas où l'Union européenne refuserait votre demande de déconsolidation, avez-vous étudié la possibilité d'une piste de financement au moyen d'un partenariat public-privé ? Pourquoi la piste de financement avec la Banque européenne d'investissement (BEI) n'a-t-elle pas été envisagée à ce stade ?

---

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ce ne sont pas les questions que j'ai reçues.

**Mme Alexia Bertrand (MR).**- C'est étonnant, car ce sont bien les questions que j'ai déposées. Veuillez m'excuser s'il y a eu un problème logistique. L'objectif n'était certainement pas de vous mettre en difficulté. S'il y a des questions auxquelles vous ne pouvez pas répondre, vous le ferez par écrit.

Confirmez-vous les chiffres de fréquentation présumée de l'étude menée en 2010 ? Ont-ils été actualisés ? Si oui, quelles sont vos conclusions ? Une simulation a-t-elle été réalisée, eu égard au renforcement de l'offre S dans les prochaines années et à la concrétisation du projet Mediapark ? Dans la négative, pourquoi ?

[355]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Nous devons commencer à voir plus loin, et notamment à penser à la ligne de métro reliant la gare du Nord à Bordet, bien que le tronçon jusqu'à Albert ne soit pas encore opérationnel. Nous nous réjouissons du développement de ce métro et de voir qu'avant même la formation du gouvernement, la majorité reprenait déjà la thèse de l'opposition selon laquelle le métro était indispensable au développement du transport dans la Région.

Je souhaite que nous nous concentrons sur la question des permis d'urbanisme nécessaires à la réalisation du tronçon reliant la gare du Nord à Bordet. Plusieurs endroits dans la ville vont en effet être fortement touchés.

Tout d'abord, la gare du Nord doit se transformer en véritable nœud intermodal où trams, trains et métros se côtoient. En plus de la création de la station en sous-terrain, la place Liedts doit aussi être entièrement rénovée en surface, pour une bonne cohabitation entre les moyens de transport qui s'y croisent. Comment va s'articuler cette rénovation ?

Les travaux de la place Colignon doivent être réalisés dans le respect de cette magnifique place. Il est également question d'y créer un parking souterrain afin de rendre la place piétonne. Est-ce toujours à l'ordre du jour ? Avez-vous des contacts avec des opérateurs de parking déjà intéressés par ce projet ?

Qu'en est-il de la station Verboekhoven, concernée par une éventuelle connexion au réseau express régional (RER) ? Tentez-vous de convaincre la SNCB et Infrabel d'installer une gare RER à cet endroit ? Ce n'est a priori pas leur intention.

En ce qui concerne la station Riga, l'enjeu est d'en limiter l'impact visuel sur le square. De quelle manière seront réalisés les travaux à cet endroit ? La station Paix est sans doute celle qui pose le moins de problème, mais sa dimension est sujette à discussion. La station Tilleul devra quant à elle s'intégrer dans le tissu plus villageois d'Evere, ce qui constitue un véritable défi. Enfin, une station de métro sera ajoutée dans la gare de Bordet et un dépôt de la STIB sera construit sur le site du trambus à Haren.

[357]

Pouvez-vous préciser les points d'attention spécifiques pour chacune des stations ? En quoi les discussions actuelles y répondent-elles ? Où en sont les demandes de permis d'urbanisme ? Quel est le calendrier des travaux ? Pourriez-vous nous présenter les premiers plans prochainement ?

Quel est l'impact attendu sur la circulation en surface sachant que, sur ce tracé, des lignes de transport en commun existent déjà ? Le travail sera-t-il effectué par monotube ou par bitube ? Nous avons déjà reçu quelques éléments de réponse, mais comment et pourquoi ce choix a-t-il été posé ?

---

Enfin, comment la discussion va-t-elle s'articuler entre la STIB et Beliris ? En effet, pour le tronçon Nord-Albert, c'est la STIB qui est maître d'œuvre et pour le tronçon Nord-Bordet, ce sera Beliris. La STIB me semble avoir une expertise plus solide en matière de développement de lignes de métro que Beliris. Ne serait-il pas plus judicieux que la STIB soit le maître d'œuvre de l'ensemble du tronçon ?

[359]

**M. Youssef Handichi (PTB).**- Le groupe PTB rappelle qu'il soutient le développement des transports publics par la ligne 3 du métro. Mais après avoir voté de nombreux traités d'austérité, les partis ici présents sont obligés de recourir à des partenariats public-privé (PPP), que j'appellerais plutôt "du pognon pour le privé".

Avez-vous envisagé d'autres pistes de financement pour la ligne 3 ?

[361]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Nous nous réjouissons que le groupe MR pose enfin un regard critique sur les travaux d'extension du métro et se pose la question des coûts, qui sont effectivement incommensurables.

De même, nous ne pouvons qu'appuyer ceux qui se sont posés des questions sur ce projet et qui ont considéré qu'il fallait disposer d'un maximum d'informations et étudier finement toutes les pistes alternatives avant de se lancer dans une telle aventure. Nous savons en effet que l'argent consacré au métro n'est plus disponible pour d'autres investissements, de sorte qu'il est essentiel d'éviter tout dérapage financier dans le cadre de ce projet.

Par ailleurs, rappelons que la ministre n'est pas l'éditeur responsable des publications du monde associatif, dont il importe de respecter l'autonomie.

Nous ne reviendrons pas sur la décision d'extension du métro, mais il convient de souligner que la construction d'un kilomètre de métro équivaut à la construction de quinze kilomètres de tram. Le groupe Ecolo a toujours considéré que le développement du réseau de trams en surface était plus efficace, plus rapide et plus agréable pour les usagers.

La ligne de métro nord s'avérera d'ailleurs particulièrement pénalisante pour les usagers en raison de la profondeur des stations. Les usagers qui ne prennent le métro que pour un ou deux arrêts lorsqu'ils font leurs courses, par exemple, auront beaucoup plus de difficultés à descendre dans les nouvelles stations.

Je m'intéresse à la question des délais : comment le suivi des demandes de permis sera-t-il assuré de manière à éviter un scénario "RER bis", qui s'accompagnerait de travaux interminables ?

Avez-vous une idée du respect des budgets jusqu'à présent ? Quelles sont les mesures budgétaires envisagées pour la suite, et quel sera l'impact de ce projet de métro sur le budget global consacré à la mobilité pour la Région ?

[363]

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Groen vindt goed en hoogwaardig openbaar vervoer belangrijk. Meer is altijd beter en we moeten uitmaken wat het meest gepaste middel is om dat te bereiken. In sommige

gevallen is de metro simpelweg de beste oplossing: hij heeft onder meer de grootste capaciteit en de hoogste snelheid.

Tegelijk is de metro ook duur. Daarom moet de optie goed bestudeerd worden. Het is dan ook een goed idee om nog eens te herhalen wat er al allemaal bestudeerd is en wat de resultaten daarvan zijn. In de studies uit het verleden zaten waarschijnlijk onvolkomenheden, maar je moet roeien met de riemen die je hebt en op een gegeven moment moet je beslissingen nemen. Dat is ook gebeurd: de metro komt er. Wel moeten we voor ogen blijven houden dat alle binnen- en buitenlandse ervaringen aantonen dat een project uiteindelijk altijd minstens het dubbele kost van wat aanvankelijk wordt begroot. Ook duurt het meestal veel langer, tot zelfs dubbel zo lang. Dat zijn reële risico's en dus belangrijke aandachtspunten.

Kunt u naast een overzicht van alle reeds gevoerde studies ook een laatste stand van zaken geven inzake timing en budget? Bekijkt u opties om de zaken te versnellen, dan wel het budget onder controle te houden?

[365]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Avant de commencer, il conviendrait de présenter la totalité du projet, avec le concours d'experts, ici en commission parce que nombre de questions ont des aspects extrêmement techniques. Je vous répondrai de la façon la plus complète, sans être à même de considérer chaque détail - permis, point d'attention particulier ou état des lieux de chaque partie des travaux.

Le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences a été établi par Beliris sur la base du résultat de sa collecte des attentes des parties prenantes externes au projet en 2017. Le marché pour la réalisation de cette étude a été conclu en mars 2018.

Au lancement de l'étude, le comité d'accompagnement a souhaité que le bureau qui en était chargé examine une série de variantes des solutions initialement envisagées. Cette possibilité est prévue dans la législation concernant le mandat du comité d'accompagnement des études d'incidences en Région de Bruxelles-Capitale.

Le contenu de ces variantes a été établi par urban.brussels, secrétaire du comité d'accompagnement, sur la base des demandes formulées par ce comité. Le cahier des charges, y compris les solutions alternatives, a été validé lors du premier comité d'accompagnement, fin 2019. En voici une synthèse :

- alternative 0 ou situation de référence : maintien de la situation actuelle en prenant en compte les évolutions pertinentes dans la zone d'étude ;
- alternative 0+ : cette alternative prendra en compte l'optimisation de la ligne 55 via des opérations techniques permettant d'en améliorer la vitesse commerciale et la fréquence (déplacement d'arrêts, site propre, tunnels, changement de sens de circulation, etc.) ;
- alternative de conception du tunnel : conception du tunnel en bitube et adaptation des stations en conséquence, y compris l'ouvrage de raccordement au niveau de la gare du Nord, avec notamment pour objectifs une diminution de la taille et de la profondeur des stations et une réduction de leur emprise au sol ;
- alternative station Liedts : solution de conception visant à intégrer un accès et un maximum de solutions d'urgence (aération, désenfumage, sortie de secours, etc.) dans des bâtiments existants afin de limiter leur impact sur les espaces publics et de permettre la suppression d'un des deux pavillons sur la place ;

[367]

- alternative station Riga : une alternative de mise en œuvre (technique de réalisation) visant à limiter l'impact urbanistique et paysager de la station en utilisant des techniques constructives qui permettraient de limiter l'impact sur le patrimoine arboré du square ou de le rétablir à terme ;
- alternative de localisation Riga : une alternative de localisation de la station et de ses accès, qui pourrait légèrement s'écarter du tracé tout en respectant les prescriptions du plan régional d'affectation du sol (PRAS), et qui serait orientée vers le quartier commercial Helmet. Cette alternative prévoit au moins un accès vers le nord du square Riga ;
- alternative de localisation Verboekhoven : une alternative de configuration pour la station Verboekhoven et ses accès, qui réduirait au maximum les nuisances en intérieur d'îlot, notamment en supprimant les accès publics vers l'îlot et en proposant une autre configuration ou localisation de la sortie du côté du boulevard Lambermont ;
- variante de réalisation Verboekhoven : une variante d'exécution à étudier dans les domaines de l'urbanisme, de la mobilité, de l'être humain, du socio-économique, permettant de mettre en avant les différences d'impact entre une réalisation concomitante de l'équipement en surconstruction et de la station et une réalisation différée, après mise en fonctionnement de la station, sur la base des caractéristiques définies pour cette surconstruction lors du dimensionnement de la station ;
- variante circulation Liedts : une variante à étudier dans les domaines de la mobilité et de l'urbanisme, visant à étudier un schéma de circulation et un réaménagement autour de la station Liedts, qui s'intègre dans le contexte des projets d'espace public connus et des plans de mobilité adoptés ;
- variante eaux d'infiltration : une variante étudiant, dans le domaine de l'énergie, du sol et des eaux souterraines (socio-économique), une méthode alternative de gestion des eaux d'infiltration ne nécessitant pas leur renvoi complet à l'égout, étudiée pour l'ensemble des ouvrages (tunnel et stations).

Ces variantes et alternatives supplémentaires entraînent effectivement un supplément de coûts pour l'étude d'incidences. Ces coûts supplémentaires comprennent, d'une part, ceux générés par les études des alternatives et variantes par le chargé d'études et, d'autre part, les coûts indirects liés à la transmission au chargé d'études des éléments techniques pertinents par la STIB et Beliris, à travers le bureau d'études BMN.

[369]

La délivrance du permis d'urbanisme pour la plus grande partie du programme - stations, tunnel et dépôt - est actuellement estimée par Beliris à début février 2022, mais les prévisions varient très souvent. Ce délai inclut l'étude d'incidences de douze mois définie par le comité d'accompagnement.

À l'heure actuelle, la STIB a engagé 251 millions d'euros en études et travaux pour la mise en métro du tronçon Albert-Nord et 31,3 millions d'euros pour le tronçon Nord-Bordet.

Le projet comporte un seul dépôt, qui sera situé sur le site de Haren. Celui-ci devrait être mis en service à l'horizon 2030. Il n'y a donc pas de montants actuellement engagés dans sa réalisation.

Un contrat-cadre de fourniture de nouvelles rames de métro M7, conclu à l'automne 2016, a été suivi d'une commande ferme de 43 trains, à la fois pour le métro nord et pour renforcer le réseau existant. Ces véhicules

---

sont en cours de fabrication. Les coûts relatifs aux rames destinées au métro nord s'élèvent, dans la commande passée en 2016, à approximativement 170 millions d'euros. Tous les montants sont déjà engagés.

La question sur une piste de financement par la Banque européenne d'investissement (BEI) est du ressort du ministre du budget.

Les budgets sont prévus dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement (PPI) de la STIB, décidé lors de la législature précédente.

En ce qui concerne les chiffres de fréquentation, les conclusions de l'étude d'opportunité socio-économique et stratégique relative au métro nord, réalisée entre 2010 et 2012, font état de perspectives, entre 7h et 9h, d'environ 15.000 passagers dans un sens et 12.000 passagers dans l'autre sens, soit plus de 8.000 passagers par heure au moment le plus chargé de la journée.

[371]

Les perspectives de fréquentation du métro nord n'ont pas été formellement réévaluées depuis la réalisation de l'étude d'opportunité socio-économique et stratégique, mais les ordres de grandeur sont confirmés par ceux obtenus dans d'autres études, notamment les études et simulations préparatoires à l'élaboration du chapitre "Transports publics" du nouveau plan de mobilité Good Move.

Par ailleurs, la STIB doit faire face à la croissance ininterrompue de sa fréquentation. Ainsi, on comptabilisait 290,6 millions de voyages en 2009 pour 434 millions de voyages en 2019, soit une augmentation de l'ordre de 50 % en dix ans. Nous en sommes fiers, car l'offre est nettement améliorée.

[373]

*(verder in het Nederlands)*

De heer Verstraete stelde vragen over de timing en het budget. De timing is bekend. Voor het eerste deel geldt 2024 als streefdatum, voor het tweede deel 2030. In het verleden hebben we kunnen vaststellen dat die timing tamelijk strikt is. Ze is haalbaar op voorwaarde dat er niets fout loopt, dat alle vergunningen op tijd worden afgeleverd, dat er geen beroep wordt aangetekend enzovoort. Ik durf dus niet te garanderen dat er geen enkele vertraging zal zijn, maar we hopen deze timing te kunnen blijven hanteren. Deze metrolijn wordt immers al zo lang verwacht.

Anderzijds moeten we het kostenplaatje nauwlettend blijven bewaken. Bij dergelijke projecten is het risico inderdaad reëel dat de kostprijs hoger uitvalt dan geraamd, maar het blijft mijn ambitie om de kosten zo beperkt mogelijk te houden en op alle mogelijke manieren te voorkomen dat de gewestelijke budgetten worden overschreden.

[375]

*(poursuivant en français)*

En ce qui concerne les profondeurs des stations, les stations plus profondes demandent plus de temps pour être parcourues. C'est un des éléments qui caractérisent l'accessibilité.

Vous dites, à juste titre, qu'il faut investir dans les trams en surface. Nous avons trois lignes de tram pour lesquelles la procédure est assez avancée. Le tram vers Tour & Taxis, le tram vers Neder-Over-Heembeek et

la prolongation du tram 9. Nous venons également de parler de la tramification de la ligne 95. Il est très important que le plan directeur tram, prévu dans l'accord de majorité, soit également mis en route, sans entrer en concurrence avec le projet de métro. Il faut continuer à investir dans l'offre des bus car ils servent parfois à desservir des quartiers importants.

Dans ce débat, il faut tenir compte du nombre de passagers à déplacer. Parfois, la meilleure solution est le métro, mais parfois, c'est le tram ou le bus. Dans ce débat, il convient d'être rationnel afin de déterminer quelle est la meilleure méthode de déplacement, surtout en fonction du nombre de personnes à déplacer simultanément en heures de pointe.

Nous parlons beaucoup des métros, trams et bus mais n'oublions pas les voies ferrées. Il faut mieux exploiter les trains. En ajoutant des trains et en augmentant la fréquence des trajets au sein de Bruxelles, nous pouvons considérablement augmenter l'offre de transports publics pour de grands flux de passagers.

Ces projets sont en cours d'élaboration. Celui des métros, trams et bus est entre nos mains ; l'autre projet est entre les mains du gouvernement fédéral.

J'espère que tous les députés ici présents feront pression auprès de leur parti pour convaincre le prochain gouvernement fédéral d'investir dans les trains à Bruxelles.

[377]

**Mevrouw Alexia Bertrand (MR).**- U hebt eigenlijk niet geantwoord op mijn belangrijkste vraag over de bijzonder kritische studie van de société momentané Bureau Métro Nord (SM BMN). De heer Verstraete en uzelf beweren dat die metrolijn er komt. Gelukkig, want de heer De Lille had dit project in 2009 al ondertekend in het kader van het Iris 2-plan.

Deze zeer kritische studie wordt naar heel wat Brusselaars gestuurd. Mogen wij die studie inkijken? Is e inhoud ervan correct?

Is er overleg geweest met de gemeenten en met Brussel Mobiliteit?

In uw plaats, mevrouw de minister, zou ik een dergelijke lobby niet laten weggemen met het verspreiden van zo'n studie.

[379]

*(poursuivant en français)*

À la place de la ministre, je ne laisserais pas circuler des études d'une telle ampleur. Soit elles sont sources de désinformation, soit il faut y apporter des réponses.

Je suis interpellée par l'intervention de Mme Parmentier, qui inverse les rôles en insinuant que ce projet de métro est celui de mon groupe. Je serais ravie et fière que ce soit le cas, car il s'agit d'un projet que nous défendons depuis très longtemps, mais c'est la Région qui l'a validé dès 2009. Il s'agit d'un choix du gouvernement de l'époque, dont le PS et Groen faisaient notamment partie. Il est vrai que nous l'appuyons.

Aujourd'hui, le projet de métro est perçu comme émanant du "grand méchant MR", car il coûte très cher. Il faut toutefois savoir qu'un tel projet s'amortit sur plus d'un siècle et n'a donc rien de comparable avec les

---

travaux d'aménagement d'une ligne de tram, dont les rails doivent être remplacés tous les vingt ans et qui n'a pas du tout la même capacité modale.

Les chiffres fournis par le Bureau fédéral du Plan sont éloquentes : nous allons doubler, voire tripler les déplacements, et ce n'est pas le tram qui nous permettra d'atteindre cet objectif. Voilà 21 ans que nous parlons de ce projet de métro. Pendant ces 21 ans, Copenhague a construit quatre lignes de métro et Madrid a aménagé 40 km de métro. Ici, il n'est question que de dix malheureux kilomètres !

À ce sujet, je vous invite à relire l'interview de Briec de Meeûs publiée dans Bruzz cette semaine. Il y explique qu'une ville efficace est une ville intermodale combinant des moyens de transport tels que le métro, le tram ou le bus. À ce propos, il cite Stockholm, Bâle ou Milan, et tels sont les exemples que nous nous efforçons de suivre.

Mme la ministre, je n'ai pas obtenu la réponse à ma question essentielle. Elle portait sur la désinformation constante qui circule, ainsi que sur les études qui remettent en cause vos affirmations, par exemple lorsque vous nous dites que toutes les alternatives ont été étudiées. Le cœur de ma question est bien évidemment la prétendue étude réalisée par Inter-Environnement Bruxelles, dont je n'ai pas pris connaissance et qui donne lieu soit à une désinformation totale, soit une information que j'aimerais pouvoir vérifier, à l'instar de tous les Bruxellois.

[381]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je veux bien vous relire les questions qui m'ont été posées. Si je peux répondre, je le fais, mais ne me dites pas que ce point faisait partie de votre question. Il y a peut-être eu un malentendu au niveau de la commission.

**Mme Alexia Bertrand (MR).**- Vérifions-le ensemble. Toutefois, que ce soit dans ma question ou non, si vous voyez passer une telle lettre d'information, j'imagine que vous réagissez ! Si vous portez le projet de métro et que vous le défendez, comme votre groupe politique - ce n'est pas le cas d'Ecolo, qui n'est toujours pas acquis au métro, et c'est peut-être la différence fondamentale entre Ecolo et Groen -, il faut réagir à une telle étude ! Vous ne pouvez pas laisser les Bruxellois penser qu'il se produit quelque chose de l'ordre du grand complot !

Néanmoins, et je vous en remercie, vous nous avez expliqué toutes les alternatives qui ont été étudiées. Vous avez raison, Mme la ministre, puisque toutes ces alternatives ont été étudiées avant que l'on ne s'engage dans le projet de métro nord. Cela fait 21 ans que l'on en parle et vous vous doutez donc bien que nous avons eu le temps d'étudier les alternatives. La question reste ouverte et nous ne manquerons pas de revenir sur le sujet.

Quant à la question sur les partenariats public-privé (PPP), il ne s'agit pas de "pognon à fourrer dans la poche du privé" comme le prétend M. Handichi. Je vous invite à lire le rapport "Scholen van morgen", sur les écoles de l'avenir, de l'Agence pour les infrastructures de l'enseignement (Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs, Agion), qui montre que le contrat de conception, de construction, de financement et d'entretien (design, build, finance and maintain, DBFM) et le PPP constituent une piste plus rapide, qui ne coûte pas plus cher et qui satisfait tous les acteurs publics !

Vous vous rendez compte, les acteurs publics sont satisfaits ! Avant de vous exprimer sur un sujet, il est utile de vous informer et de prendre connaissance des éléments objectifs, plutôt que de vous emporter et d'utiliser des mots grossiers sur des choses que vous ne maîtrisez point !



Nous reviendrons sur le sujet. J'attends encore des informations fort utiles. Mme la ministre, dans l'intervalle, je vous invite à communiquer sur cette étude d'Inter-Environnement Bruxelles et à réagir fortement pour dénoncer les théories du complot, particulièrement dangereuses pour les Bruxellois et Bruxelloises en ces temps de populisme.

[385]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Disposez-vous de cette étude ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous l'envoyer, de manière à ce que nous ayons tous accès à la même information ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Mme Bertrand fait référence à une lettre envoyée par IEB.

Je vais vous transférer tout ce que je peux. Les études réalisées dans le cadre du comité d'accompagnement sont celles dont je viens d'établir la liste.

[389]

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Ma demande avait trait à la commission. Ainsi, concernant le métro, il serait utile de le faire deux fois par an. Nous pourrions prévoir une commission spéciale sur cette question afin de suivre l'évolution du projet, station par station, ou pour suivre les questions budgétaires. À moins que les questions budgétaires ne soient suivies dans une autre commission.

En effet, je n'ai pas obtenu de réponses à toute une série de questions, notamment sur le permis d'urbanisme. J'entends bien qu'il est difficile d'y répondre d'emblée. Pourriez-vous néanmoins prévoir cette possibilité pour nous permettre d'aborder le dossier dans le détail ? Il s'agit d'un projet majeur pour la Région.

**Mme la présidente.**- Oui, je vous prends au mot, c'est une très bonne idée.

Lors de mon entrée en fonction en qualité de présidente de cette commission, j'avais organisé une audition concernant la ligne 3 de métro nord-sud en commission. À cette occasion, les principaux acteurs étaient venus nous présenter le projet. Le faire de façon régulière pour accompagner ce projet, comme vous le suggérez, est une excellente idée, que je ne manquerai pas de relayer.

[393]

**M. Youssef Handichi (PTB).**- Mme la ministre, je suis d'accord avec vous. Vous en appelez au courage politique pour former un gouvernement fédéral. J'en appelle au même courage politique pour remettre en question tous ces traités d'austérité européens qui nous obligent aujourd'hui à conclure des PPP et pas autre chose. M. Verstraete a raison : un PPP coûte deux fois plus cher aux Bruxellois, à la population et aux travailleurs, pour remplir encore davantage les poches du privé.

Mme Bertrand, je vous invite à relire l'opinion de Jean-Marc Rombeaux, économiste, qui est résumée en une seule caricature dans La Libre Belgique : la vache à lait qu'est la Belgique broute un tas de contrats PPP, pendant que les riches s'en mettent plein les poches. Cette caricature résume magnifiquement la situation dans laquelle nous sommes.

*(Remarque de M. Handichi retirée du compte rendu intégral, en application de l'article 78 du règlement)*

[395]

---

*Fait personnel*

**Mme Alexia Bertrand (MR).**- Je tiens à réagir pour fait personnel. M. Handichi met dans la balance un petit dessin qui, comme il l'a bien dit, est une caricature. Le principe de la caricature est de forcer le trait et de faire de l'humour

**M. Youssef Handichi (PTB).**- Une caricature qui résume bien la situation dans laquelle nous sommes.

**Mme Alexia Bertrand (MR).**- C'est sans doute la différence entre vous et moi, M. Handichi : je lis l'étude de 350 pages, vous vous contentez de la caricature. Cela marque très bien la différence entre nos deux partis.

**M. Youssef Handichi (PTB).**- Vous lisez plus de 300 pages parce que cela vous rapporte beaucoup d'argent !

**Mme la présidente.**- M. Handichi, veuillez utiliser un langage plus respectueux.

**M. Youssef Handichi (PTB).**- À mon sens, il l'est.

**Mme la présidente.**- Non, il ne l'est pas. Dans notre commission, j'exige qu'on emploie un langage poli et courtois à l'égard des autres. Ce n'est pas ce que vous nous montrez aujourd'hui et j'espère que c'est la dernière fois.

**M. Youssef Handichi (PTB).**- Ce sera mon langage face au mépris. Je respecte ceux qui me respectent.

**Mme la présidente.**- Il n'y a pas eu de mépris à votre égard. Je vous demande de respecter les autres. Il est extrêmement désagréable de travailler dans un tel climat d'irrespect.

[413]

**M. Arnaud Verstraete (Groen).**- Il est fondamental que nous soyons tous respectueux les uns envers les autres, que nos débats soient sereins et qu'ils ne portent pas sur les personnes mais sur le contenu du sujet abordé. Je ne veux pas ranimer une polémique, mais il faut y réfléchir. Nous devons aussi donner l'exemple à l'extérieur. À cet égard, je trouve que ce qui vient de se passer n'était pas positif.

[415]

*(verder in het Nederlands)*

Vooreerst stel ik de heer Handichi gerust: dit is geen PPS-constructie. Ik begrijp uw argumenten, maar die doen hier niet ter zake.

Ik begrijp de bezorgdheid van mevrouw Bertrand over het metroproject en ik deel die voor een stuk. Het klopt dat er daarover veel vragen en geruchten de ronde doen. Er is heel veel informatie, maar het is niet altijd duidelijk wat daarvan nu precies klopt en wat niet.

Zo werd er een tijdlang beweerd dat een monotube veel duurder zou zijn dan twee aparte tubes. Er zou een complot zijn dat ertoe leidde dat het geweest veel te veel geld zou uitgeven. Toen ik de vraag vorige week aan de MIVB stelde, luidde het antwoord dat de uitbatingskosten veel goedkoper zijn met een enkele tube omdat

---

de metro's in geval van nood kunnen wisselen van spoor. Zo kan de dienstverlening flexibeler worden verzekerd.

Het is dus zeer belangrijk dat het parlement en de burgers correcte informatie krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van een lijst met veelgestelde vragen. Ook ik heb de indruk dat de commotie soms gevoed wordt met nieuwe studies. Anderzijds is het niet de minister, maar IEB zelf die de studie moet delen. Het is wel de taak van het gewest om een goed overzicht te geven van de beschikbare informatie.

Ik vind het een zinvol voorstel om een specifieke commissievergadering rond de metro te organiseren in overleg met de minister en de MIVB, waarbij de parlementsleden van tevoren een aantal vragen kunnen indienen. Dat hoeft niet meermaals per jaar, maar op een goedgekozen moment in de komende tijd.

[417]

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je rappelle que ce n'est pas la ministre qui est responsable d'Inter-Environnement Bruxelles et que cette asbl respecte aussi son rôle. C'est ainsi qu'il faut considérer cette question. Il serait évidemment très intéressant que toutes les études soient disponibles. Il faut peut-être les leur demander.

Certains ont rappelé que le déploiement du métro figure dans les accords de majorité. C'est tout à fait vrai. Et nous respectons les accords de majorité. Il n'empêche que nous n'avons jamais été de fervents partisans du métro et que nous préférons le développement des transports de surface. Nous rejoignons donc le souhait émis par la ministre de développer le train et l'intermodalité à Bruxelles. Nous espérons que tous les partis soutiendront cette option au niveau fédéral.

Enfin, je rejoins entièrement les propos de M. Verstraete et par d'autres sur le langage et la politesse entre nous. C'est essentiel. Si on veut venir au parlement de bonne humeur et avoir des débats sereins, on ne peut pas se permettre ce genre d'attitude.

[419]

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'étude à laquelle vous faite référence n'a été commandée ni par moi ni par mon administration. Elle a été réalisée par IEB et est accessible sur son site internet. J'invite donc ceux qui veulent la lire à le consulter, mais je n'endosse aucune responsabilité par rapport à cette étude. L'accès à cette étude est public.

Toutes les études commandées par mon administration ou moi-même peuvent être rendues publiques. M. De Beukelaer a déjà demandé que beaucoup d'éléments soient publics et nous essayons de lui répondre le plus rapidement possible, même si cela va moins vite qu'il le voudrait !

J'ai reçu les autres questions que vous m'avez posées, Mme Bertrand, mais mes réponses se sont limitées aux questions précises qui m'avaient été posées initialement sur les alternatives étudiées et les coûts. J'espère vous avoir répondu au mieux.

[421]

**Mme Alexia Bertrand (MR).**- Certes, il existe bien une étude réalisée par IEB et qui est disponible sur son site. Cependant, l'étude à laquelle IEB fait référence est une étude réalisée par la société momentanée Bureau métro nord (BMN) datant de 2010, dans laquelle il est indiqué qu'IEB n'a pas été consultée par les

communes et Bruxelles Mobilité. Il s'agit de la principale critique émise par IEB. Je vous invite à lire ces documents à votre aise avant de revenir vers moi.

Sur l'échange qui a eu lieu, je rejoins mes collègues du groupe Ecolo ainsi que M. Handichi. Pour ma part, lorsque j'utilise des mots durs, c'est à l'égard des idées et non des personnes. Je vous respecte en tant que personne, M. Handichi. Je respecte votre travail et la personne que vous êtes. On peut débattre sur les idées. Cependant, j'ai le sentiment que vous n'appliquez pas les mêmes règles à mon égard parce que ce sont les personnes que vous attaquez. Je pense qu'il faut rester rond sur les personnes et plus carré sur les idées. Si on peut se mettre d'accord sur ces règles de fonctionnement, je crois que tout le monde y gagnera.

**M. Youssef Handichi (PTB).**- Nous sommes d'accord sur ce point.

- *L'incident est clos.*