



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

—————
**Commissie voor de Mobiliteit,
belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

—————
**VERGADERING VAN
DINSDAG 18 FEBRUARI 2020**

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

—————
**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

—————
**Commission de la mobilité,
chargée des transports publics,
des travaux publics et de la sécurité
routière**

—————
**RÉUNION DU
MARDI 18 FÉVRIER 2020**

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 7

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

betreffende “de plannen van de regering inzake de bouwwerken en de aanleg van tunnelverbindingen die de Hallepoort verbinden met de Louizalaan”.

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer David Weytsman 16

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

betreffende “de follow-up van de heraanleg van het Schumanplein”.

Bespreking – Sprekers:

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Clémentine Barzin 31

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 7

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 projets du gouvernement concernant les ouvrages d'art et la création de bretelles de tunnel reliant la porte de Hal à l'avenue Louise".

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. David Weytsman (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. David Weytsman 16

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

concernant "le suivi du réaménagement du rond-point Schuman".

Discussion – Orateurs :

M. David Weytsman (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Clémentine Barzin 31

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de mobiliteit van ouders".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Clémentine Barzin (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele 40

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

betreffende "het invoeren van een gewestelijk strategisch plan op het gebied van CNG".

Bespreking – Sprekers:

De heer Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Clémentine Barzin (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul 55

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

betreffende "de toestand van de gewestwegen in het kader van de werkzaamheden die aan de gang zijn in de Auguste Reyerslaan en de weerslag van die werkzaamheden op het leven in de wijk".

Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "la mobilité des parents".

Discussion – Orateurs :

Mme Clémentine Barzin (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele 40

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'adoption d'un plan stratégique régional en matière de CNG".

Discussion – Orateurs :

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Clémentine Barzin (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Jonathan de Patoul 55

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

concernant "l'état des voiries régionales dans le cadre du chantier en cours boulevard Auguste Reyers et l'incidence de ce chantier sur la vie du quartier".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	59	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	59
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de controle van roetfilters tijdens de autokeuring".		concernant "le contrôle des filtres à particules lors du contrôle technique".	
Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	66	Question orale de M. Sadik Köksal	66
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de vooruitgang van het project voor de plaatsing van een treinmonument op de rotonde voor de ingang van Docks, op de Van Praetbrug".		concernant "l'état d'avancement du projet visant à installer un monument ferroviaire sur le rond-point devant l'entrée du Docks, au pont Van Praet".	
Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	68	Question orale de Mme Joëlle Maison	68
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de organisatie van een poëziewedstrijd bij de MIVB".		concernant "l'organisation d'un concours de poésie à la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	72	Question orale de M. Christophe De Beukelaer	72
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de evolutie van het dossier van het fietspad in de Tervurenlaan".		concernant "l'évolution du dossier de la piste cyclable avenue de Tervueren".	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	76	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	76
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	

betreffende "het parkeren en de mobiliteit rond het Zuidstation ten gevolge van het richtplan van de Zuidwijk".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 85

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

betreffende "het drugsgebruik in de MIVB-stations".

concernant "le stationnement et la mobilité autour de la gare du Midi suite à l'adoption du schéma directeur du quartier Midi".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 85

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 consommation de drogue dans les stations de la STIB".

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

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende “de plannen van de regering inzake de bouwwerken en de aanleg van tunnelverbindingen die de Hallepoort verbinden met de Louizalaan”.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Na de crisis rond de Brusselse tunnels, stelde de vorige regering een meerjaren-investeringsplan op voor de renovatie. Ongetwijfeld zult u daarover in mei of juni het jaarlijkse rapport voorstellen.

Tegelijkertijd moeten we ook verder blijven nadenken over onze stedelijke inrichting. We moeten zonder taboes het afbreken of bouwen van bruggen, tunnels enzovoort kunnen overwegen om een visie op lange termijn uit te werken. Daarbij moeten we meerdere vragen stellen. Hoe passen de bouwwerken in de mobiliteit van morgen? Welke opties zijn er? Wat kunnen we leren van andere steden? Hoe kunnen tunnels de mobiliteit en de levenskwaliteit verbeteren? Moeten we tunnels behouden, afschaffen of aanleggen?

De levenskwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars moeten centraal staan in de discussie. De ruimtelijke ordening in Brussel werd ooit voornamelijk georganiseerd met het oog op een vlot verkeer van en naar de stad. Met het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) en het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move wil het gewest dat veranderen en in de eerste plaats rekening houden met wat goed is voor de inwoners van de stad.

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 "les projets du gouvernement concernant les ouvrages d'art et la création de bretelles de tunnel reliant la porte de Hal à l'avenue Louise".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Sous la législature précédente, à la suite de la crise des tunnels bruxellois, le gouvernement a établi un plan pluriannuel d'investissement (PPI) pour la rénovation des tunnels existants. Une attention particulière a par ailleurs été accordée à l'entretien de ces derniers. Nous y reviendrons certainement lors de l'évaluation périodique du PPI en question, prévue dans les recommandations votées par notre parlement le 29 avril 2016. Comme c'était le cas précédemment, sans doute allez-vous présenter un rapport annuel à ce sujet en mai ou juin prochain.

Parallèlement à ces plans de rénovation et d'entretien, il nous paraît également utile de poursuivre la réflexion sur notre aménagement urbain. Dans ce cadre, la création et la suppression d'ouvrages d'art doivent pouvoir être débattues sans tabous, conformément à la recommandation 13 de la commission spéciale sur l'état des tunnels bruxellois qui prévoit "de développer, en collaboration avec la commission de l'infrastructure, une vision à long terme concernant l'utilisation et l'avenir des tunnels urbains, et ce, sur la base d'un maximum d'expertise interne et externe qui répondrait aux interrogations suivantes : de quelle manière ceux-ci s'inscrivent-ils dans la mobilité de demain ? Quelles options peuvent être envisagées et développées ? Que pouvons-nous apprendre des autres villes en ce qui concerne les tunnels dans un contexte urbain ?

De afbraak van het Reyersviaduct en van het Hermann-Debrouxviaduct passen in die logica. De trend is om bouwwerken af te breken, maar nieuwe tunnels kunnen soms ook de lucht- en levenskwaliteit verbeteren in bepaalde gebieden.

De voorbije maanden was er heel wat te doen over de heraanleg van de Gulden Vlieslaan en de Waterloolaan. De visies op die heraanleg lopen sterk uiteen, maar iedereen is het er wel over eens dat voetgangers meer ruimte moeten krijgen. Het gaat om winkelstraten die opwaardering verdienen. Voetgangers moeten er dan ook meer ruimte krijgen zonder dat de andere weggebruikers daaronder lijden.

Daarnaast is er de flessenhals aan het begin van de Louizalaan. Ook dat is een winkelbuurt en ook daar staan vandaag vaak files en hebben voetgangers weinig ruimte.

Fietsers vinden er moeilijk ruimte waar ze veilig kunnen fietsen. Dat is ook geen wonder: op die plaats hebben de trams een eigen bedding en is er tweerichtingsautoverkeer. De situatie is er voor niemand aangenaam en mag zo dan ook niet blijven.

Er bestaan structurele oplossingen waarmee het aantal voertuigen bovengronds kan worden beperkt, het verkeer vlotter kan verlopen en de luchtkwaliteit verbetert. Het Louizaplein bevindt zich op de kruising van de tunnels van de Kleine Ring met de Louizalaan, maar niet alle autobestuurders kunnen van de tunnel van de Kleine Ring doorsteken naar de Louizatunnel. Wie uit de richting van het Zuidstation komt, moet bovengronds naar de Louizalaan afslaan.

Het verkeer zou dan ook heel wat vlotter verlopen als er één of twee tunnelverbindingen bij kwamen. Er zou dan immers geen bovengronds doorgaand verkeer meer zijn in de wijk. Een dergelijke oplossing moet worden gekoppeld aan een bovengrondse heraanleg. Op die manier wordt die winkelbuurt in Brussel een stuk aantrekkelijker.

Tijdens de vorige regeerperiode had toenmalig minister van Mobiliteit Smet het over een technische studie over de haalbaarheid van die bijkomende tunnelverbinding, die ongeveer 70 miljoen euro zouden kosten.

Comment les tunnels peuvent-ils mieux contribuer à la mobilité et à la qualité de vie en ville ? Devons-nous conserver, supprimer ou construire des tunnels en vue de garantir la mobilité à Bruxelles ?"

Il ne doit y avoir aucun tabou, et la qualité de vie et la santé des Bruxellois doivent occuper une position centrale. Il fut un temps où l'aménagement du territoire était pensé pour favoriser le trafic entrant et sortant de Bruxelles de manière fonctionnelle. Avec le plan régional de développement durable (PRDD) et le projet de plan régional de mobilité Good Move, nous changeons de paradigme et pensons l'aménagement urbain au bénéfice des habitants.

Le démantèlement du viaduc Reyers et le projet de suppression du viaduc Herrmann-Debroux sont des exemples qui suivent cette logique. Si la tendance s'oriente vers la suppression de certains ouvrages d'art, créer l'un ou l'autre tunnel pourrait répondre à ce même objectif d'amélioration de la qualité de l'air et de la vie dans certaines zones particulièrement impactées par les embouteillages en surface.

Ces derniers mois, le projet de réaménagement de l'avenue de la Toison d'or et du boulevard de Waterloo a fait couler beaucoup d'encre et soulevé de nombreuses questions. À l'heure actuelle, différentes visions de ce réaménagement existent. Elles ont toutefois en commun la volonté de donner plus de place à ceux, pressés ou flâneurs, qui choisissent de se déplacer à pied. L'avenue de la Toison d'or et le boulevard de Waterloo font partie de ces lieux bruxellois commerçants qu'il s'agit de soutenir. Il devrait être possible de se promener, faire du shopping, courir, manger, dormir ou aller au cinéma à cet endroit sans pour autant pénaliser les autres choix de modes de déplacement.

Si ce projet est aujourd'hui sur la table, nous ne devons pas négliger un autre axe commerçant du quartier, le goulet Louise, qui subit aujourd'hui de nombreux embouteillages et où les piétons, les promeneurs, le chaland ne bénéficient pas de beaucoup d'espace.

Quant aux cyclistes, il est compliqué pour eux d'y trouver une place leur permettant de circuler en sécurité. Et pour cause, la voirie n'est pas extensible et il faut y faire circuler les trams en site

Dat is een dure oplossing, maar alle mogelijkheden moeten worden onderzocht. U moet nagaan welke positieve gevolgen die verbindingen zouden hebben voor de levenskwaliteit, de luchtkwaliteit en de aantrekkelijkheid van de handelswijk.

In het ontwerp van het mobiliteitsplan Good Move wordt het voortbestaan van bepaalde bruggen, tunnels of rotondes in vraag gesteld. Naar het tunnelcomplex onder de Louizarotonde wordt er echter helemaal niet verwezen.

Wat is uw strategie met betrekking tot de Louizatunnel en de Hallepoorttunnel?

Welke doelen voor infrastructuurwerken stelt de regering voor deze regeerperiode?

Overweegt u de mogelijkheid van twee extra tunnelverbindingen om de levenskwaliteit en de aantrekkelijkheid van de ruime omgeving rond de Louizarotonde te verbeteren?

De ingreep zou 70 miljoen euro kosten. Hebt u een idee van de prijs per verbinding en van het aantal voertuigen dat dankzij die verbindingen bovengronds in beide richtingen uit de verkeersstroom zouden verdwijnen?

propre et permettre aux voitures de circuler dans les deux sens. Cette situation n'est agréable pour personne et nous ne pouvons pas la laisser en l'état.

Des solutions structurelles existent pour réduire le nombre de véhicules en surface, fluidifier le trafic et améliorer la qualité de l'air. La place Louise est à l'intersection des tunnels de la Petite ceinture et de ceux de l'avenue Louise. Si les automobilistes venant du nord de Bruxelles, c'est-à-dire de la basilique, peuvent emprunter la boucle du tunnel pour rejoindre l'avenue Louise, ceux venant de la gare du Midi doivent sortir du tunnel à la porte de Hal, entrer dans le rond-point Louise et emprunter le goulet pour rejoindre le tunnel au niveau de la rue de la Bonté.

Quant à ceux qui viennent de l'avenue Louise pour se diriger vers la gare du Midi, ils doivent sortir à la place Poelaert, faire le tour du rond-point et bifurquer ensuite à droite pour rejoindre le tunnel à la porte de Hal, alors que ceux qui se dirigent vers la porte de Namur peuvent emprunter la bretelle existante.

Une solution pour améliorer la fluidité du trafic et améliorer le confort de tous les usagers et la qualité de vie du goulet Louise pourrait notamment résider dans la mise en service d'une ou de deux bretelles. L'une des bretelles pourrait créer la jonction entre la porte de Hal et l'avenue Louise et l'autre bretelle, la jonction entre l'avenue Louise et la porte de Hal. Le quartier sera alors libéré du trafic de transit en surface. Si nous nous dirigeons vers cette solution, totalement ou en partie, celle-ci devrait être couplée à un réaménagement en surface du goulet Louise. Ce serait là une belle manière de rendre plus attractive cette zone commerciale de Bruxelles particulièrement impactée par les embouteillages.

En réponse à une question posée sous la précédente législature, votre prédécesseur informait notre parlement d'une étude technique concluant à la faisabilité de ces deux bretelles et d'un coût évalué à environ 70 millions d'euros.

Si cette solution est coûteuse, nous nous devons d'étudier les différentes options, d'examiner la situation dans sa globalité et d'évaluer les bénéfices qu'amèneraient ces bretelles, ou une seule d'entre

elles, sur la qualité de vie et de l'air et sur l'attractivité de cet important quartier commerçant.

Quant au projet de plan Good Move, si, dans le cadre du réaménagement des grands axes, l'existence ou le fonctionnement de certains ouvrages d'art doit être remis en cause - et cela concerne plus précisément le viaduc Herrmann-Debroux, le rond-point du Gros Tilleul ou encore les tunnels qui offrent des capacités excédentaires et dont l'emprise sur les aménagements est excessive, à savoir, selon l'identification faite par Good Move, les tunnels Vleurgat, Georges-Henri, Boileau et de la Woluwe -, le complexe de tunnels passant sous le rond-point Louise n'en fait pas partie.

Compte tenu de ce qui précède, quelle est la stratégie du gouvernement concernant les ouvrages d'art, et plus particulièrement les tunnels Louise et Porte de Hal ?

Si certains projets évoqués plus haut sont lancés ou repris dans le plan Good Move, qui n'est pas encore approuvé, pourriez-vous me faire part des objectifs du gouvernement en matière d'ouvrages d'art pour cette législature ?

Votre prédécesseur informait notre assemblée d'une étude technique concluant à la faisabilité de la création de deux bretelles qui complèteraient ainsi le réseau tunnelier sous la place Louise pour un coût d'environ 70 millions d'euros. Cette option est-elle étudiée dans le cadre de l'amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité commerciale du goulet Louise et, plus largement, de cette zone englobant la place Louise, la place Poelaert, le boulevard de Waterloo et l'avenue de la Toison d'or ?

Enfin, si l'on parle d'un coût global de 70 millions d'euros pour les deux bretelles, disposez-vous du coût individuel de chaque bretelle ainsi que du nombre de véhicules qui pourraient être extraits de la circulation en surface dans chaque sens ?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Het lijkt een aantrekkelijk idee om een nieuwe tunnelverbinding te bouwen als we daarmee het verkeer op het Louizaplein kunnen terugdringen en de flessenhals kunnen omvormen*

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Au premier abord, cette idée de bretelle de tunnel complémentaire paraîtrait séduisante si elle permettait de pacifier le trafic place Louise et éventuellement de transformer le goulet Louise en

tot een voetgangerszone waar enkel nog trams rijden. We mogen echter niet vergeten dat zulke ingrepen in feite aansluiten bij een beleid waarin de auto nog steeds centraal staat.

Het merendeel van de tunnels waarvan het Brussels Gewest het beheer overnam van de federale overheid, waren slecht onderhouden en bijgevolg vergiftigde geschenken. Tunnels zijn immers uiterst duur, niet alleen om ze te bouwen, maar ook om ze te onderhouden.

Ecolo vindt dat er geen sprake kan zijn van de bouw van infrastructuur die auto's aantrekt nu we een modal shift willen bewerkstelligen. De 70 miljoen euro voor de aanleg van extra tunnelverbindingen tussen de Kleine Ring en de Louizalaan kunnen we dus beter gebruiken om het plan Good Move ten uitvoer te brengen. Wie nu nog autotunnels bouwt, geeft blijk van een mobiliteitsvisie uit het verleden en geeft de toekomstige generaties een vergiftigd geschenk.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Mijn fractie is voorstander van een nieuwe tunnelverbinding van de Hallepoorttunnel naar de Louizatunnel om de flessenhals te ontlasten. Met zo'n verbinding zal het verkeer vlotter rijden, de lucht schoner worden en komt er een aangename voetgangers- en winkelzone.*

Volgens een studie van Brussel Mobiliteit zou de nieuwe tunnelverbinding zo'n 70 miljoen euro

piétonnier traversé uniquement par les trams. Cependant, il convient de se rappeler que ces ouvrages d'art sont une des clés de voûte de la politique du tout à la voiture des Trente Glorieuses. L'État national a ainsi façonné sa capitale dans une vision purement utilitariste de Bruxelles, ne se préoccupant ni de la qualité de vie des habitants ni du patrimoine.

La plupart des tunnels qui ont été transférés de l'État à la Région étaient déjà mal entretenus à l'époque et représentent un lourd héritage. Les tunnels sont en effet des infrastructures extrêmement chères, non seulement lors de leur construction, mais aussi au niveau de leur entretien. Nous en voyons déjà les effets sur le budget régional consacré à la mobilité. Nous allons en payer le prix de nombreuses années encore, au détriment d'investissements pourtant bien nécessaires dans les mobilités collectives et actives.

Pour notre groupe, il n'est plus envisageable de poursuivre le développement d'une infrastructure qui joue un rôle d'aspirateur à voitures, alors que nous visons un basculement modal qui doit permettre à notre Région d'atteindre les objectifs de réduction du trafic automobile qu'elle s'est fixés, et ce, grâce à un report des usagers vers les transports publics, la marche ou le vélo.

Les 70 millions d'euros qui ont été estimés pour compléter les bretelles manquantes entre les tunnels de la Petite ceinture et ceux de l'avenue Louise devraient donc, s'ils étaient disponibles, être utilisés bien plus efficacement pour réaliser des objectifs du plan Good Move dans des projets améliorant la circulation des piétons, des cyclistes ou des transports en commun. Construire des tunnels, c'est la mobilité du passé et c'est un cadeau empoisonné pour les générations futures.

M. David Weytsman (MR).- Mon groupe plaide pour la création d'une boucle dans le tunnel de la porte de Hal. Il permettrait notamment de désengorger le goulet Louise. Je rejoins en cela le début - pragmatique et non empreint d'idéologie - de l'intervention de Mme Parmentier.

Cet objectif, qui doit être gagnant-gagnant, fait d'ailleurs partie de notre programme électoral : un tunnel de qualité doit aider les automobilistes,

kosten. Kan de commissie inzage in die studie krijgen? Is het bedrag nog altijd correct?

Heeft Brussel Mobiliteit een simulatie gemaakt van de impact van de tunnelverbinding op het bovengrondse verkeer? Zo ja, wat heeft die simulatie uitgewezen? Werd in de studie ook rekening gehouden met en heraanleg van de flessenhals en met de twee projecten voor de heraanleg van de Waterloolaan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het belangrijkste doel is uiteraard dat infrastructuurwerken voldoende veilig zijn voor de gebruikers. Het meerjareninvesteringsplan voor de bruggen en tunnels dat tijdens de vorige regeerperiode werd goedgekeurd, omvat naast herstellingen en vernieuwingen programma's voor toezicht, onderhoud en groot onderhoud. De volgende projecten worden in detail uiteengezet in die meerjarenplannen:*

- de verdere renovatie van de Leopold II-tunnel;

- grote onderhoudswerken, herstellingen of bouwkundige ingrepen in een reeks andere tunnels;

- de grondige renovatie van de Wettunnel, de Belliardtunnel en de Jubelparktunnel;

- studies over een grondige renovatie van de Louizatunnel, de Stefaniatunnel, de Rogiertunnel

décongestionner cet axe et fluidifier le trafic - c'est peut-être ce qui ennuie Mme Parmentier -, désengorger le réseau de surface moins exposé de facto à la pollution de l'air, et créer un espace public dédié exclusivement à la marche à pied, au shopping, à la mobilité douce et aux transports en commun.

L'idée n'est pas neuve. Elle aurait été étudiée par Bruxelles Mobilité et coûterait aux alentours de 70 millions d'euros. Cette étude de Bruxelles Mobilité peut-elle être transmise à notre commission ? Le montant est-il toujours d'actualité ? Avez-vous retenu de créer cette boucle sous la présente législature ?

Bruxelles Mobilité dispose-t-elle d'une simulation de l'impact de la création de cette boucle sur les réseaux de surface ? Si oui, quelles en sont les conclusions ? Cette étude prévoit-elle également le réaménagement du goulet Louise ? En effet, l'occasion est belle de réfléchir à la piétonnisation de cet axe.

Cette étude tient-elle compte des deux projets de réaménagement du boulevard de Waterloo ? La boucle du tunnel de la porte de Hal pourrait en effet venir se greffer sur ces deux projets qui, je l'espère, pourront évoluer de part et d'autre dans le futur.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- D'abord, l'objectif est bien entendu d'assurer la disponibilité des ouvrages dans des conditions suffisantes de sécurité pour les usagers. Les plans pluriannuels d'investissement (PPI) pour les ponts et tunnels adoptés sous la législature précédente incluent, à ce titre, les programmes de surveillance, de maintenance et de gros entretiens, ainsi que ceux de réparations et renouvellements. De manière plus détaillée, les projets suivants sont notamment repris dans ces PPI :

- la poursuite de la rénovation lourde du tunnel Léopold II. À ce sujet, une nouvelle bande a été supprimée temporairement pour cause de travaux, ce qui a eu une incidence grave sur le trafic bruxellois ;

- l'exécution des gros entretiens, réparations ou renouvellements du génie civil des tunnels porte de Namur, Trône, Arts-Loi, Madou, Botanique et une

en de Montgomerytunnel;

- een effectenstudie, de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en de vervanging van de bruggen van Klein-Eiland in Anderlecht;

- studies, de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en de bouw van drie voetgangers- en fietsersbruggen aan gevaarlijke kruispunten aan het kanaal, en in het kader van de stadsvernieuwingscontracten (SVC) de aanleg van een voetgangersbrug ter hoogte van het Henri Nestléplein;

- de start van een specifieke studie over de veiligheid van de voetgangersbrug ter hoogte van Beekkant;

- de voortzetting van de jaarlijkse visuele inspecties van de infrastructuur;

- de invoering van een tool voor het beheer van de infrastructuur en uitrusting.

Het plan loopt over meerdere jaren en zal jaarlijks voor elk project bij de begrotingsbesprekingen worden bijgestuurd wat betreft kalender, technische modaliteiten en budget. De regering bepaalt de middelen en de praktische voorwaarden met betrekking tot de uitvoering van dit meerjareninvesteringsplan voor elk begrotingsjaar.

Gezien de kosten en de gegevens die nog ontbreken, is de bouw van de tunnelverbindingen onder de Louizarotonde niet in het meerjareninvesteringsplan opgenomen.

Het bedrag van 70 miljoen euro waar voormalig minister Smet het over had, is een schatting van de kosten voor de bouw van de twee ontbrekende tunnelverbindingen en de renovatie van de Louiza- en de Stefaniatunnel en de bestaande verbindingen. De kostprijs van die werken wordt geschat op een bedrag tussen 73,6 en 99,1 miljoen euro exclusief belastingen, waarvan 20,9 tot 28,6 miljoen voor de verbinding van de Kleine Ring met de Stefaniatunnel richting Ter Kameren en 22,4 tot 30,6 miljoen voor de verbinding tussen de Stefaniatunnel en de Kleine Ring in de richting van de Hallepoort.

série d'autres ;

- l'exécution de la rénovation lourde des tunnels Loi, Belliard et Cinquantenaire ;

- le lancement des études de rénovation lourde des tunnels Louise, Stéphanie, Rogier et Montgomery ;

- le lancement de l'étude d'incidences, l'obtention du permis d'urbanisme et l'entame du remplacement des ponts de la Petite-Île à Anderlecht ;

- le lancement des études, l'obtention des permis d'urbanisme et l'exécution de la construction de trois passerelles cyclopiétonnes de franchissement de carrefours dangereux le long du canal (passerelles "Feder"), ainsi que dans le cadre des contrats de rénovation urbaine (CRU), de la passerelle Henri Nestlé prévue dans le CRU 3 ;

- le lancement d'un audit de sécurité spécifique de la passerelle Beekkant ;

- la poursuite des inspections visuelles annuelles des ouvrages d'art routiers et pédestres, aériens et souterrains ;

- la mise en place d'un outil de gestion des infrastructures et des équipements incluant la gestion des ouvrages d'art.

Ce PPI s'étend forcément sur des années et fait l'objet, chaque année et pour chaque projet au moment de l'exercice budgétaire, d'affinements du calendrier, des modalités techniques et du budget. Il appartiendra donc au gouvernement d'identifier les moyens et modalités d'exécution de ce PPI pour chaque exercice.

Compte tenu des montants nécessaires, des inconnues liées à la finalisation de l'étude de faisabilité technique de Bruxelles Mobilité et des ressources de l'administration pour réaliser les programmes prévus dans le PPI tunnels et ponts, la construction des bretelles n'y est pas incluse.

Le montant de 70 millions d'euros indiqué par mon prédécesseur est un montant moyen estimé pour la construction des deux bretelles manquantes sous le goulet Louise, ainsi que la rénovation des tunnels Louise et Stéphanie et des bretelles de connexion

In de haalbaarheidsstudie waren eveneens alternatieve scenario's opgenomen, maar daar houdt de regering in dit stadium geen rekening mee.

Uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat er door de twee nieuwe verbindingen dagelijks 30% minder voertuigen over de Louizaronde zouden rijden.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Het is niet de bedoeling dat er infrastructuur wordt gebouwd die autoverkeer aantrekt, wel dat er een globaal project komt met een positief effect op de bovengrondse verkeerssituatie. De verbinding van de Hallepoort naar de Louizalaan zou 20 tot 28 miljoen euro kosten. Dat lijkt mij aanvaardbaar.*

Werd er nagegaan hoeveel wagens uit het bovengrondse verkeer kunnen worden gehaald met een verbinding van de Hallepoort naar de Louizalaan?

Als die verbinding wordt aangelegd, moet ze gepaard gaan met een bovengrondse heraanleg. Het doorgaand verkeer kan dan door de tunnels, waardoor er bovengronds ruimte vrijkomt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Die ruimte kan aantrekkelijk worden ingericht.

De winkeliers en de omwonenden moeten bij het overleg worden betrokken. De huidige situatie is in elk geval voor niemand aangenaam. Ik stel een oplossing voor om dat probleem aan te pakken.

existantes. Ce chantier est estimé, hors taxes, à un montant oscillant entre 73,6 et 99,1 millions d'euros, dont 20,9 à 28,6 millions pour la bretelle connectant la Petite ceinture et le tunnel Stéphanie en direction du bois de la Cambre, et 22,4 à 30,6 millions pour la bretelle connectant le tunnel Stéphanie et la Petite ceinture en direction de la porte de Hal.

L'étude de faisabilité comprenait par ailleurs des scénarios incluant la couverture des voies rapides entre les tunnels Louise et porte de Namur, d'une part, et les tunnels porte de Namur et Trône, d'autre part, ainsi qu'une extension du parking souterrain des 2 Portes. À ce stade, ces projets n'ont pas été retenus par le gouvernement, qui leur a préféré des aménagements en surface.

L'allègement de la charge de trafic dans le goulet Louise grâce aux deux nouvelles bretelles est estimé, selon l'étude de faisabilité, à une moyenne journalière de 30 %.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je ne pense pas être rétrograde. J'ai contextualisé ma question et rappelé les principes généraux. Mon propos ne vise pas à créer un aspirateur à voitures, mais à réaliser un projet global avec un impact positif en surface. Il ne doit y avoir ni tabou ni dogmatisme en la matière. La bretelle qui irait de la porte de Hal vers le bois de la Cambre coûterait entre 20 et 28 millions d'euros. Construire ne serait-ce que cette bretelle ne me paraît donc pas insensé, mais justifié.

J'aimerais avoir un complément d'information sur les comptages. Une modélisation du flux de voitures qui pourrait être extrait de la circulation en surface en créant cette bretelle de la porte de Hal vers l'avenue Louise a-t-elle été réalisée ?

Si un tel ouvrage d'art devait être créé, il serait conditionné à un aménagement de l'espace en surface. Si le trafic de transit passe en sous-terrain, cela laisse de la place en surface pour les transports publics, les cyclistes et les piétons. Nous pourrions dès lors imaginer, par exemple, un aménagement attractif axé sur le chaland.

Il s'agit d'une option à creuser en concertation étroite avec les commerçants et les riverains de la zone. Il est clair que la situation actuelle n'est

Brussel Mobiliteit maakte tien jaar geleden een driedimensionaal plan van de infrastructuur onder het Louizaplein. Kunnen wij dat plan krijgen?

Mevrouw de voorzitter.- Het zou goed zijn als de commissieleden dat plan kregen.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Die oplossing moet verder worden onderzocht. Ik zou graag meer details krijgen over de simulatie, want een afname van het bovengrondse autoverkeer met 30% stelt niet veel voor. Als het daarbij blijft, zijn dure infrastructuurwerken niet echt de moeite waard.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Kunt u ons de genoemde studie bezorgen? Hoewel ze nog niet klaar is, bevat ze toch al heel wat informatie. Een daling van het bovengrondse autoverkeer met 30% is toch niet min, zelfs als er bovengronds een voetgangerszone komt.*

In de studie moet ook de toekomst van de Louizalaan en van de Waterloolaan aan bod komen. Het heeft geen zin om een bovengrondse aanleg uit te tekenen als er enkele jaren later alsnog ondergrondse werken worden uitgevoerd.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik zal nagaan of die studie al openbaar is gemaakt. Als dat zo is, dan staat ze op de website van Brussel Mobiliteit. Vindt u ze daar niet, dan kunt u mij er in een schriftelijke vraag om verzoeken en dan laat ik ze publiceren.*

Het zou interessant zijn om details om over de berekening van de kosten en het driedimensionale plan te kunnen beschikken. Ik vind ook dat de

agréable pour personne. Il est de notre devoir de proposer des solutions. J'en ai proposé une.

Il me revient qu'il existe un plan en trois dimensions des infrastructures en sous-sol sous la place Louise, réalisé par Bruxelles Mobilité il y a une dizaine d'années. Serait-il possible de le communiquer à la commission ?

Mme la présidente.- Ce serait une bonne chose que la commission puisse en bénéficier.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je trouve que la solution est effectivement à creuser. Je suis intéressée par les détails de cette simulation, qui montre que la charge du trafic sur le goulet Louise ne diminuerait que de 30 %, malgré tous ces efforts. Même dans l'hypothèse où nous disposerons de larges moyens, cela me semble peu efficace !

M. David Weytsman (MR).- Pourrait-on recevoir cette étude ? J'ai cru comprendre qu'elle n'était pas finalisée, mais qu'elle comportait déjà toute une série d'informations, notamment sur l'allègement de la charge du trafic. Dans une optique de décongestion, 30 % me semblent intéressants, même si l'objectif est de revoir l'aménagement en voirie et de réfléchir à une piétonnisation de cet axe.

L'étude doit aussi s'articuler sur le futur de l'avenue Louise et sur le réaménagement du boulevard de Waterloo. Cela n'a pas de sens de concevoir la mobilité en surface si quelques années plus tard, comme nous sommes plusieurs à le souhaiter ici, nous allons vers de tels aménagements.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ignore si cette étude est déjà publique. Je vais me renseigner. Si elle l'est, elle est publiée sur le site internet de Bruxelles Mobilité. Si ce n'est pas le cas, n'hésitez pas à me poser la question par écrit, et nous la publierons.

Je pense qu'il est intéressant de disposer des détails du calcul des budgets. Il est également plus intéressant d'avoir le plan en trois dimensions. Nous sommes d'accord sur le fait qu'il faut réaménager en surface, où la situation n'est pas

huidige bovengrondse verkeerssituatie nergens op lijkt. De levenskwaliteit moet er verbeteren.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik wil u zeker een schriftelijke vraag bezorgen, maar u krijgt er al zo veel. Kunt u de informatie niet meteen aan de commissie bezorgen als u die hebt?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Studies worden gewoonlijk pas bekend-gemaakt als ze klaar zijn. Ik zal nagaan of dat het geval is.*

Mevrouw de voorzitter.- *Het zou handig zijn als u ons een datum zou kunnen geven waarop we over de informatie kunnen beschikken.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik ga na hoever de studie staat. Op dit moment kan ik u dat nog niet zeggen.*

Mevrouw de voorzitter.- *Mevrouw Van den Brandt, de commissiesecretaris zal u per e-mail aan deze kwestie herinneren.*

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

acceptable à l'heure actuelle. Pour le moment, il faut améliorer la qualité de vie des habitants, des commerçants et des visiteurs. Cette thématique donnera vraisemblablement lieu à de plus larges débats dans cette commission.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Je pense que tous les membres de la commission souhaitent avoir une bonne objectivation de la situation et une information de qualité. Je veux bien vous poser une question écrite en plus, mais vous en recevez déjà beaucoup. Si vous avez l'information, pouvez-vous la communiquer directement à la commission ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Je préfère attendre d'avoir reçu le compte rendu pour dire si je souhaite recevoir une question écrite. S'il y a des études, je les transfère à la commission. Je préfère vérifier si elle est publique avant de m'engager, car cela crée aussi un flux de travail inutile. L'étude est peut-être en phase de finalisation. Je m'en informerai, car nous avons l'habitude de publier les études qui sont terminées.*

Mme la présidente.- *Il serait utile d'avoir une date, une échéance pour savoir quand nous disposerons de l'information.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Pour cela, je dois m'informer. Je ne peux pas m'engager à quelque chose si je ne sais pas ce qu'il en est. Je vais m'informer sur l'état d'avancement de l'étude.*

Mme la présidente.- *Le secrétaire de la commission vous enverra un courriel pour vous rappeler la demande des commissaires.*

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN

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

betreffende “de follow-up van de heraanleg van het Schumanplein”.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *In mei 2019 werd de stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van het Schumanplein ingediend.*

De vorige regering verbond zich er zes jaar geleden in haar beleidsverklaring toe de Europese wijk verder stedenbouwkundig te integreren, zodat de wijk voor Brusselaars en toeristen aantrekkelijker wordt. Sindsdien is er niets meer gebeurd.

De heraanleg van het Schumanplein zou nochtans goed zijn voor de wijk en voor het imago van Brussel. Het plein moet groener worden en een eerbetoon vormen voor de Europese instellingen, zonder een negatieve invloed te hebben op de omliggende woonwijk.

Dat werd allemaal uitgebreid besproken in het parlement. Op het mobiliteitsplan kwam heel wat kritiek, net als op het gebrek aan overleg met uw voorganger, minister Smet. Ik probeerde zelf overleg te organiseren en zo verbeteringen aan te brengen aan het plan voor de heraanleg.

Openheid en participatie zijn nodig bij dergelijke projecten, anders bestaat het risico dat omwonenden bezwaren beginnen in te dienen, die tot dure en tijdrovende procedures kunnen leiden.

U wijst vaak op de luchtvervuiling in de Brusselse woonwijken. Een van de zwakke punten in het project is echter dat het ervoor zorgt dat het doorgaand verkeer zich naar de woonwijken verplaatst en daar voor geluidshinder, opstoppingen en luchtvervuiling zorgt.

Het zou mij verbazen als uw fractie, die milieu en overleg zeer belangrijk vindt, dit project zou goedkeuren. Het moet worden herzien en verbeterd.

De architectenbureaus organiseerden enkele inspraakvergaderingen. Wat zijn daar de conclusies van? Volstonden ze volgens u? Welke maatregelen nam u om het overlegproces tussen de betrokken gemeenten te optimaliseren?

concernant "le suivi du réaménagement du rond-point Schuman".

M. David Weytsman (MR).- En mai dernier, la demande de permis d'urbanisme du projet de réaménagement du rond-point Schuman a été déposée.

Je me permets de rappeler l'engagement du gouvernement précédent lors de sa déclaration de politique générale : "Le gouvernement poursuivra l'intégration urbanistique du quartier européen, (...) visant à rendre ce quartier aux Bruxellois ainsi qu'aux touristes."

C'était il y a six ans. Depuis, rien n'a été fait. On a même fait marche arrière. Des projets sont dans les cartons depuis plus de quinze ans. En 2011, un projet avait même été sélectionné mais n'a, hélas, pas pu voir le jour.

Pourtant, un aménagement du rond-point serait positif, pour le quartier comme pour l'image de Bruxelles à travers le monde. C'est incontestable et incontesté ! Mais je plaide pour qu'il soit plus vert et plus arboré, qu'il mette le quartier européen et les institutions européennes à l'honneur - ce qui n'est pas le cas aujourd'hui - et qu'il ne fragilise pas les rues résidentielles du quartier des squares.

Tout ceci a été discuté longuement au sein de ce parlement : le plan de mobilité est décrié, et le manque de concertation de votre prédécesseur est unanimement souligné. J'ai moi-même essayé d'organiser une concertation visant à soutenir le projet d'aménagement de votre prédécesseur par des améliorations.

Ce type de projets appelle des processus plus ouverts et participatifs. Je sais que cela vous tient à cœur. C'est non seulement ce que demandent tous les riverains à des kilomètres à la ronde, mais c'est aussi la seule façon d'éviter des recours chers et plutôt chronophages.

Dans votre discours politique, vous pointez, à juste titre, du doigt les problèmes de pollution de l'air dans les rues résidentielles de notre ville-région. Or, une des faiblesses du projet est qu'il reporte le trafic de transit vers des quartiers résidentiels, ce qui va créer des nuisances sonores, du trafic dense,

Beschikt u over recent uitgevoerde simulaties van de impact op de mobiliteitsplannen in de omliggende wijken? Welke resultaten komen naar voren? Welke scenario's kunnen verhinderen dat het doorgaand verkeer niet door de aangrenzende woonwijken rijdt?

Waarom neemt u de toegang tot het Jubelpark niet mee in de plannen op, in plaats van daar een stadssnelweg van te maken? Dergelijke wegen, die tussen 1930 en 1960 veel werden aangelegd, moeten worden opgebroken.

De meeste kritiek op de aanleg van de rotonde heeft te maken met een te vergaande verharding. Dat deel van Brussel moet groener worden en een groene schakel vormen tussen het Jubelpark en de Wetstraat en op lange termijn ook richting het Leopoldpark.

Daarnaast vragen zowel ambtenaren als buurtbewoners om het zicht vanuit de gebouwen van de Europese instellingen niet te belemmeren.

Ten slotte komt er ook kritiek op het feit dat de geplande inrichting niet verenigbaar is met activiteiten die al jaren op het Schumanplein plaatsvinden.

Welke maatregelen nam u om de situatie recht te zetten?

Hoe ziet het tijdschema voor de heraanleg van de Schumanrotonde eruit? Is dat nog haalbaar tegen de tweede jaarhelft van 2020, zoals gepland?

de la congestion dans plusieurs rues et, évidemment, de la pollution de l'air.

Mme la ministre, je vais être franc : je serais très étonné que la formation politique dont vous êtes issue et qui fait de l'environnement et de la concertation des priorités, valide un projet qui, par arrogance, n'a suffisamment pris en considération ni l'un, ni l'autre. Ce projet doit être revu et amélioré.

Les bureaux d'architectes s'étaient engagés à organiser des réunions de participation citoyenne. Certaines ont bien eu lieu, en ma présence. Quelles en sont les conclusions ? Estimez-vous qu'elles sont suffisantes ? Et quelles mesures avez-vous prises pour optimiser les processus de concertation avec les communes concernées ?

Disposez-vous de nouvelles simulations réalisées récemment sur l'impact des plans de mobilité sur les quartiers environnants ? Qu'en ressort-il et quels sont les scénarios envisagés pour éviter que le trafic de transit ne passe par les quartiers résidentiels avoisinants, ce dernier point étant mentionné dans l'étude de Mobiris ?

Pourquoi ne pas inclure l'entrée du parc du Cinquantaire, du côté de l'avenue de la Joyeuse Entrée au projet Schuman plutôt que d'en faire une véritable autoroute urbaine ? Je me joins en cela à la remarque de Mme Parmentier sur l'opportunité de réfléchir à la déconstruction de ce type de voies qui se sont multipliées des années 1930 aux années 1960.

Concernant l'aménagement du rond-point, les critiques principales sont liées, en premier lieu, au caractère trop minéral du lieu. Je plaide pour que cette partie de Bruxelles soit plus verte et arborée, et constitue d'ailleurs un maillage vert entre le parc du Cinquantaire et la rue de la Loi, dans un avenir relativement lointain, et vers le parc Léopold à moins long terme.

Il serait également judicieux de ne pas couper la vue depuis les institutions européennes, suivant les demandes réitérées des fonctionnaires et des riverains : depuis le centre de cette place, il ne sera plus possible de photographier ces bâtiments, du

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- De heraanleg van het Schumanplein en omgeving is een complex project, waar al lang op gewacht wordt. Die emblematische plek is het onwaardig dat ze vooral door auto's wordt ingenomen. In dat opzicht is het plan goed, want daarin gaat een groot deel van de ruimte naar actieve weggebruikers.

Over de inspraak blijven echter heel wat vragen onbeantwoord. Welke vorm had het participatieproces? Welke opmerkingen werden er gemaakt? Op welke manier werd daar in het plan rekening mee gehouden?

Ik ben het overigens met de heer Weytsman eens dat er in het plan te veel oppervlakte wordt verhard. Hoeveel bomen moeten er worden gekapt en hoeveel worden er geplant? Welke oppervlakte wordt groen? Bestudeerden de ontwerpers de kwestie van de hitte-eilanden om ze te voorkomen?

Het Schumanplein heeft een drukbezette ondergrondse infrastructuur. Hoe wordt het regenwater afgevoerd zonder de riolen te veel te belasten?

Zullen fietsers gebruik mogen maken van de busbanen?

fait même du geste architectural que constitue le "Donut" que l'on y installe.

Enfin, la critique touche des aménagements incompatibles avec toute une série d'activités qui s'y tiennent depuis quelques années, notamment lors de la période de Noël ou de la fête de l'Europe - activités qui bénéficient d'ailleurs de votre soutien.

Quelles mesures avez-vous prises pour rectifier cette situation ?

Quel calendrier précis pouvons-nous espérer pour l'aménagement du rond-point Schuman ? La période du deuxième semestre 2020, évoquée antérieurement, est-elle toujours d'actualité ?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Le réaménagement du rond-point Schuman et des alentours est un projet compliqué, aux enjeux multiples, attendu depuis des années. La situation actuelle, où l'espace est dominé par la circulation automobile, est indigne de ce lieu emblématique fréquenté par de nombreux visiteurs, touristes et journalistes.

Dans ce sens, le projet actuel est tout de même positif, puisqu'une grande partie du périmètre s'en trouverait pacifiée en étant réservée aux modes de déplacement actifs.

De nombreuses questions demeurent toutefois, et je rejoins M. Weytsman concernant le processus participatif. Quelle forme a-t-il pris ? Quelles remarques ont-elles été émises ? Comment ont-elles été intégrées ?

Je rejoins aussi ses objections quant à l'aspect très minéral du projet actuel. Quel est son bilan en termes d'arbres plantés ou coupés, de surfaces verdurisées ? Les auteurs ont-ils étudié la question des îlots de chaleur, et ont-ils prévu de les éviter ?

Vu la quantité de structures souterraines (gare, métro...), comment les eaux de pluie sont-elles gérées en évitant de tout envoyer directement à l'égout ?

Ten slotte zou de geplande dakkoepel het zicht vanuit het Berlaymontgebouw en het vergezicht op de Wetstraat kunnen hinderen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen). - Ik sluit me aan bij de vraag om uitleg over de mobiliteit in de Europese wijk. Dat is immers een belangrijke, emblematische plaats voor Brussel. Op dit moment straalt de wijk qua mobiliteit echter een achterhaald beeld uit.

De regering voor de vorige besliste om van het Schumanplein een volledig autovrije voetgangerszone te maken. De vorige regering is daar echter op teruggekomen. Ze bestelde een nieuwe studie, die uitging van een verkeerssituatie waarbij het plein toch nog bereikbaar was met de wagen. Dat lijkt me een minder interessante optie, maar op een bepaald moment moet er hoe dan ook een keuze worden gemaakt. We moeten nu echt vooruitgang boeken en de zaken niet steeds opnieuw bestuderen.

Welke optie zal de regering volgen? Voert ze de beslissing van de vorige regering uit of zal ze die alsnog herzien?

Op het vlak van de mobiliteit en de omgeving ben ik het eens met de heer Weytsman wanneer hij zegt dat er te veel wegcapaciteit is en te weinig aangename levensruimte voor mensen. Groen pleit bijvoorbeeld al meer dan tien jaar voor een volwaardig, afgescheiden fietspad en voetpad in de Wetstraat, en dus een rijstrook minder. Behoort dat tot de bestudeerde opties?

In opdracht van Beliris is onderzoek gedaan naar een soort lage-emissiezone (LEZ) in Brussel, maar dan op basis van een verminderde toegang tot de grote straten in de Europese wijk, zoals de Wetstraat en de Belliardstraat. Uit dat onderzoek bleek dat een beperking van het doorgaand verkeer de uitstoot met 60% tot 80% zou verminderen. Dat sluit goed aan bij de plannen van de regering voor verkeersluwe wijken.

Les bandes réservées aux bus seront-elles accessibles aux cyclistes ?

Enfin, lors d'une balade organisée par les auteurs avait effectivement émergé la remarque que l'auvent, emblématique du projet, pouvait faire obstacle à la vue sur le bâtiment du Berlaymont, pour sa part emblématique du quartier, ainsi qu'à la perspective sur la rue de la Loi.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).* - *Le gouvernement précédent a décidé de revenir sur la décision de son prédécesseur de faire du rond-point Schuman une zone entièrement piétonne. Il a commandé une étude prévoyant de le laisser accessible à la circulation automobile. Cette option me semble moins intéressante, mais à un certain moment, il faut faire des choix et ne pas se contenter de produire des études.*

Quelle option le gouvernement retiendra-t-il ? Mettra-t-il en œuvre la décision du gouvernement précédent ou réexaminera-t-il la question ?

Je partage l'avis de M. Weytsman lorsqu'il dit que la part belle est faite à la capacité routière, au détriment du cadre de vie des habitants. Groen plaide depuis plus de dix ans en faveur d'une piste cyclable et d'un trottoir séparés sur la rue de la Loi, et de la suppression d'une bande de circulation. Est-ce une option ?

À la requête de Beliris, une étude a été réalisée sur une sorte de zone de basse émission (LEZ) à Bruxelles, sur la base d'un accès réduit aux grandes artères du quartier européen. Elle a révélé qu'une limitation du trafic de transit réduirait les émissions de 60 à 80 %. Une telle mesure serait en concordance avec l'intention du gouvernement de créer des mailles apaisées dans les quartiers.

Enfin, je souscris à la demande d'avoir plus de vert et d'arbres dans la ville, même si dans ce quartier, les nombreuses couches de béton en sous-sol ne nous faciliteront pas la tâche.

Quels sont vos plans pour rendre le quartier plus attrayant pour les piétons ? Ce sont les principaux usagers de la voie publique à cet endroit, mais ils

Ten slotte onderschrijf ik uiteraard de vraag naar meer groen en meer bomen. De stad heeft daar echt nood aan. Ik meen me te herinneren dat het in die omgeving moeilijk was om bomen te planten, omdat er zich zo veel lagen beton en dergelijke onder het Schumanplein en de omliggende straten bevinden. Het zou fantastisch zijn als er desondanks toch meer groen in die buurt zou komen.

Welke plannen zijn er om de omgeving aantrekkelijker te maken voor voetgangers? Zij zijn namelijk de voornaamste weggebruikers, maar zij zijn het ook die in de huidige toestand het meest benadeeld worden. Het is er zeer onaangenaam voor mensen. Dat moet anders.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De architectenbureaus organiseerden meerdere inspraakvergaderingen op verscheidene belangrijke momenten om de buurtbewoners over het project te informeren en om hen naar hun mening te vragen.*

Bovendien werden de vertegenwoordigers van het wijkcomité uitgenodigd om deel te nemen aan de begeleidende comités die de studiefasen van het project omkaderden. Ze kregen daar evenveel inspraak als de andere deelnemende partijen.

De stad Brussel zat gedurende de volledige studiefase in het begeleidende comité. Nadat de studie was afgerond, werden de resultaten aan de gemeenten Schaarbeek en Etterbeek voorgelegd. Die gemeenten werden vervolgens uitgenodigd voor de samenkomsten van de begeleidende comités.

Voetgangers uit de omliggende wijken zullen het Schumanplein zonder conflicten met andere weggebruikers kunnen bereiken vanuit de Kortenberglaan, de Froissartstraat en de Oudergemlaan, wat een aanzienlijke verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien is een aantal obstakels voor voetgangers uit het oorspronkelijke plan weggehaald.

Door de nieuwe inrichting zullen er op het plein heel wat meer evenementen kunnen plaatsvinden.

sont aussi les plus désavantagés actuellement. Cela doit changer.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Plusieurs réunions de consultation citoyenne ont effectivement été organisées à divers moments clés de l'étude par les bureaux d'architectes, de manière à informer les riverains de la teneur du projet et à permettre la prise en considération de leurs avis.

En outre, les représentants du comité de quartier ont été conviés aux comités d'accompagnement encadrant les différentes phases d'étude du projet. Ils ont eu l'occasion de dialoguer et d'interagir de la même manière que les autres parties prenantes au projet, telles que la STIB, urban.brussels, les communes, etc.

La commune concernée par le projet, à savoir la Ville de Bruxelles, a participé à l'intégralité des comités d'accompagnement pendant toute la phase d'étude. Une fois l'étude suffisamment aboutie, ses résultats ont été présentés aux communes potentiellement touchées, à savoir Schaarbeek et Etterbeek, et ces dernières ont été invitées aux comités d'accompagnement ultérieurs.

Pour ce qui concerne les connexions piétonnes pour les habitants du quartier, il faut savoir que la place est accessible sans conflit depuis l'avenue de Cortenberg, la rue Froissart et l'avenue d'Auderghem, ce qui constitue une nette amélioration par rapport à la situation actuelle.

Avec la fermeture aux voitures de la rue Froissart et de l'avenue d'Auderghem, cet aspect est même renforcé. Le choix d'un scénario de sécurité

Andere opmerkingen hadden te maken met de toegankelijkheid en de gezelligheid van het plein met de dakkoepel. Die plek vormt een bestemming, en moet dus niet vanuit alle richtingen bereikbaar zijn. Via de helling aan de kant van de Wetstraat is ze bereikbaar voor personen met een beperkte mobiliteit. De trap werd verbreed, zodat de ruimte onder de dakkoepel geschikt is voor evenementen en installaties.

Er werd gevreesd voor conflicten tussen voetgangers en fietsers op de fietspaden die door de voetgangerszone lopen. Er is echter naast het gescheiden tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van het plein ook een ruime ontmoetingszone gepland, waar geen fietspaden worden afgebakend.

De beveiliging van het plein belemmert de toegankelijkheid ervan en de kwaliteit voor wie er woont. Door alle obstakels aan de zuidzijde weg te halen, wordt het plein toegankelijker. De Froissartstraat en de Oudergemlaan worden mee in de gemengde zone opgenomen.

Om conflicten tussen wagens, fietsers en voetgangers op de kruising met de Blijde Inkomstlaan te vermijden, komt er een groot verkeersplateau dat het autoverkeer moet afremmen, zodat voetgangers veilig kunnen oversteken.

Er moet nog een openbaar onderzoek worden gevoerd. Het is goed dat er over de plannen wordt gediscussieerd. Ik ben echter van mening dat we het plan niet overboord moeten gooien en helemaal opnieuw beginnen. We moeten bekijken hoe we het kunnen verbeteren.

(verder in het Nederlands)

Verbeteringen dringen zich op. Ondanks de moeilijke ondergrond, die vooral uit beton bestaat, moeten we op zoek naar vergroeningsmogelijkheden.

Ondanks de pijnpunten hebben we er dus voor gekozen om met dit project verder te gaan. Er is immers al een heel traject aan voorafgegaan om de heraanleg van deze emblematische zone te kunnen realiseren. Op basis van het openbaar onderzoek kunnen we aanpassingen en verbeteringen

ambitieux implique également qu'il y aura beaucoup moins d'obstacles pour les piétons que dans le projet initial.

S'agissant de la convivialité de la place, sachez que la nouvelle conception laissera beaucoup plus de place aux événements qu'à l'heure actuelle.

D'autres remarques concernaient l'accessibilité et la convivialité du plénum avec auvent. Nous considérons le plénum comme une destination, de sorte qu'il ne doit pas être accessible de toutes parts. Par ailleurs, la pente dans l'axe de la rue de la Loi garantit l'accessibilité du plénum aux personnes à mobilité réduite. L'escalier a été élargi dans la conception préliminaire afin de rendre l'espace sous l'auvent utilisable pour les événements et les installations.

Nous craignons de voir les pistes cyclables qui traversent la zone piétonne générer des conflits entre piétons et cyclistes rapides. Cependant, outre la piste cyclable bidirectionnelle séparée au nord de la place, il est prévu d'aménager une vaste zone de rencontre sans indication de pistes cyclables.

La sécurité de la place entrave son accessibilité ainsi que la qualité de résidence. En optant pour le scénario de sécurité final, nous pouvons réduire sensiblement l'impact spatial de la sécurité et aménager le côté sud de la place sans aucun obstacle, ce qui favorise l'accessibilité. La rue Froissart et l'avenue d'Auderghem sont également incluses dans la zone mixte.

Pour faire face aux conflits entre voitures, cyclistes et piétons à l'intersection de l'avenue de la Joyeuse Entrée, nous avons prévu d'aménager un large plateau qui aura pour effet de ralentir la circulation automobile tout en garantissant une traversée en toute sécurité.

Je rappelle qu'il reste une phase d'étude de l'enquête publique. Il est louable que le projet fasse l'objet de discussions car il mérite une place emblématique dans notre ville. Selon moi, nous ne devons pas mettre fin au projet pour repartir de zéro mais plutôt nous baser sur le projet initial et étudier les moyens de l'améliorer.

(poursuivant en néerlandais)

aanbrengen. Dat is immers net de opzet van een openbaar onderzoek en een begeleidingscomité.

(verder in het Frans)

Als er zich geen onverwachte gebeurtenissen voordoen, ziet het tijdschema er als volgt uit:

- het volledige advies verwacht ik in maart 2020;

- het openbaar onderzoek vindt plaats tussen midden april en midden juni 2020;

- de overlegcommissie wordt in juli 2020 samengesteld;

- de overlegcommissie bezorgt haar advies tegen augustus 2020;

- de stedenbouwkundige vergunning wordt in oktober 2020 verleend;

- Brussel Mobiliteit start in mei 2021 met de werkzaamheden;

- de werkzaamheden van Beliris zouden niet voor januari 2022 van start gaan.

(verder in het Nederlands)

Of die data gehaald worden, hangt af van het goede verloop en eventuele onvoorziene omstandigheden. Ik hoop alleszins dat we dit tijdschema kunnen naleven en dat het plein nog tijdens deze regeerperiode daadwerkelijk kan worden heraangelegd.

(verder in het Frans)

Volgens het plan zal op de Blijde Inkomstlaan tweerichtingsverkeer mogelijk zijn. De kruispunten met de Kortenberglaan en de Oudergemlaan worden tegelijkertijd met het Schumanplein heraangelegd.

Op basis van het Musti-simulatiemodel en de tellingen moet het verkeer vooral naar de Blijde Inkomstlaan en de Etterbeeksesteenweg worden afgeleid. Dat zou in de aangrenzende wijk geen problemen veroorzaken.

Des améliorations s'imposent. Malgré un sous-sol majoritairement constitué de béton, nous devons explorer les possibilités de verdurisation.

En dépit des points d'achoppement, nous avons décidé de poursuivre ce projet, tout un trajet ayant déjà été parcouru pour réaliser le réaménagement de cette zone emblématique. Nous apporterons des modifications et des améliorations sur la base de l'enquête publique.

(poursuivant en français)

Sauf imprévu, le calendrier des étapes clés de ce dossier est établi comme suit :

- la réception de l'avis complet est attendue pour mars 2020 ;

- l'enquête publique devrait avoir lieu entre mi-avril et mi-juin 2020 ;

- l'organisation de la commission de concertation est prévue pour juillet 2020 ;

- l'avis de la commission de concertation pourrait être attendu pour août 2020 ;

- la délivrance du permis d'urbanisme est attendue pour octobre 2020 ;

- le début des travaux de Bruxelles Mobilité est programmé pour mai 2021 ;

- enfin, la partie des travaux liés à Beliris ne devrait pas débiter avant janvier 2022, d'après les informations qui nous ont été communiquées.

(poursuivant en néerlandais)

J'espère que ce calendrier pourra être respecté et que le rond-point pourra réellement être réaménagé dans le courant de cette législature.

(poursuivant en français)

Concernant les simulations, dans l'option retenue, la circulation sera autorisée dans les deux sens dans l'avenue de la Joyeuse Entrée. Les carrefours avec l'avenue de Cortenbergh et l'avenue d'Auderghem seront réorganisés et leur réaménagement sera

Voorts wordt de E40 een stadsboulevard met minder rijstroken, wat tot een duidelijke afname van het verkeer op de as Kortenberg-Wet leiden.

Over de herinrichting van het Jubelpark wordt al jaren een plan van Beliris onderzocht. Daarnaast werd er een diepgaande historische studie uitgevoerd naar het park in het kader van een vergunningsaanvraag van Beliris voor de renovatie. De bescherming reikt tot de vroegere omheining rond het park, wat beduidend verder is dan zijn huidige grenzen. De ingang van het park nu al opnemen in de heraanleg van het Schumanplein, terwijl de studie naar een volledige renovatie van het park nog niet is afgerond, zou van weinig samenhang getuigen.

Het ontwerp van de Schumanrotonde is van dien aard dat activiteiten die er werden georganiseerd, ook in de toekomst nog kunnen plaatsvinden.

De afvoer van het hemelwater gebeurt grotendeels door ondergrondse, ondiep liggende kanalen, wat de aanleg van groenvoorzieningen, extra rioleringen en wateropvang bemoeilijkt. Daarom hebben we gekozen voor infiltratieleidingen die het water naar ondergrondse geulen leiden. Er komt ook een overloop op het rioleringsstelsel. De werkelijke infiltratiecapaciteit en de omvang van de ondergrondse ruimte moeten nog worden bestudeerd. In de mate van het mogelijke kan het water uit de omliggende zones ook worden omgeleid om infiltratie mogelijk te maken.

Parallel aan de tuinen van de Maalbeekvallei kan een deel van het water dat op het trottoir valt naar het park worden geleid, waar het tussen de bomen en de halfverharding kan insijpelen.

Voor het Karel de Grotegebouw is er weinig ondergrondse ruimte, die het mogelijk maakt om bloemperken in volle grond aan te leggen. Daar komt een extra rioolnet dat met de boomwortels wordt verbonden. Het dakwater van het Karel de Grotegebouw kan ook daarheen als we de regenpijp aan die zijde op de riolering kunnen aansluiten. Een kleppensysteem moet voorkomen dat er in de winter zoutwater bij de boomwortels terechtkomt of het water naar de riolering afvoeren in geval van verzadiging van de grond.

programmé parallèlement à la réalisation du projet de réaménagement de la place Schuman.

Sur la base du modèle de simulation Musti et des comptages réalisés, les reports de trafic devraient essentiellement être canalisés sur des axes clairement identifiés : l'avenue de la Joyeuse Entrée et la chaussée d'Etterbeek. Cela ne pose pas de problème particulier en termes de hiérarchie des voiries. Par ailleurs, les modélisations ne semblent pas mettre en évidence d'augmentation significative des flux de circulation dans le quartier des Squares.

En outre, à plus large échelle et à plus long terme, le projet visant à transformer l'autoroute E40 (en entrée de ville) en boulevard urbain par la réduction du nombre de voies de circulation aura très certainement un impact significatif sur le trafic de l'axe Cortenberg-Loi en y réduisant son intensité.

Quant à la question d'inclure l'entrée du parc du Cinquantaire à la réflexion, un projet de Beliris visant le réaménagement, par petits tronçons, de l'ensemble du parc du Cinquantaire est à l'étude depuis plusieurs années. Le parc a ainsi fait l'objet d'une étude historique approfondie dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme introduite par Beliris pour sa rénovation. Manifestement, le périmètre de classement s'étend au-delà des limites actuelles du parc et est défini par l'alignement de ses anciennes grilles. Aussi, il semble aujourd'hui peu cohérent d'inclure le réaménagement de l'entrée du parc du Cinquantaire dans le cadre du projet Schuman, alors que l'étude de réaménagement complet le concernant n'est pas terminée.

Plusieurs questions portaient sur le caractère minéral du projet.

Pour ce qui est des activités sur la place, les aménagements prévus sur le rond-point Schuman ont été étudiés et pensés de manière à être compatibles avec les différents événements et activités organisés par le passé et susceptibles d'être organisés sur cette place.

Pour ce qui est de la gestion des eaux de pluie, la majeure partie de la zone du projet est déterminée par l'infrastructure souterraine, généralement constituée de tunnels. Ceux-ci occupent la majorité

Volgens de plannen blijven 3 bomen staan, terwijl er 73 worden gekapt. Er worden 76 bomen geplant. Een grotere boomvariëteit moet leiden tot een betere resistentie tegen ziektes. De groenvoorzieningen langs de esplanade, ter hoogte van de Wetstraat, worden uitgebreid met bomen en lage vegetatie die het regenwater opvangt. Er komt ook een groenverbinding met het Jubelpark. De groenvoorzieningen in de Blijde Inkomstlaan worden uitgebreid met een vollegrondstrook over de hele lengte van de gevels, naast het langwerpige perk op het centrale plein.

We onderzoeken met Brussel Mobiliteit hoe we het perk nog meer kunnen vergroenen. De bomen, de lage vegetatie en de onverharde delen bieden bij hoge temperaturen verkoeling en helpen het hitte-eilandeffect tegengaan.

(verder in het Nederlands)

Dat is ook de vraag van de heer Verstraete. De huidige situatie is wat ze is, maar waar mogelijk zullen we vooruitgang proberen te boeken en bekijken waar er meer groen mogelijk is. Vergroening bevordert de levenskwaliteit en dempt de hitte. We zullen daarop blijven inzetten.

(verder in het Frans)

Een dubbele rij bomen zal het zicht op de historische invalsweg vanop het Schumanplein cachet geven. Met de dakkoepel introduceren we een nieuw element. Het zicht op de bogen van het Jubelpark blijft behouden. Een meer open ruimte zal ook het opmerkelijke erfgoed ten goede komen.

de la superficie et leur profondeur est généralement très faible. Cette situation complique les possibilités de trouver des endroits où installer des espaces verts, la récupération ou le tamponnage de l'eau ou encore l'aménagement d'égouts supplémentaires, surtout pour l'eau de pluie.

Nous avons donc opté pour des tuyaux d'infiltration qui amènent directement l'eau des caniveaux dans le sous-sol. Un trop-plein connecté au système d'égouts existant sera prévu. La véritable capacité d'infiltration et l'espace en sous-sol de cette zone doivent encore être étudiés. Dans la mesure du possible, l'eau des zones attenantes pourrait également être amenée vers cette zone pour permettre l'infiltration.

Le long des jardins de la vallée du Maelbeek, une partie de l'eau du trottoir peut immédiatement être évacuée vers le parc afin de s'infiltrer entre les arbres existants et le semi-revêtement.

Dans la zone devant le Charlemagne, il y a peu d'espace en sous-sol permettant l'implantation de jardinières en pleine terre. Un réseau d'égouts supplémentaire sera prévu localement, qui sera relié au volume racinaire des arbres. L'eau de toiture du Charlemagne, à condition qu'il y ait un raccordement à l'égout de ce côté, pourrait également être branchée sur ce système supplémentaire. Toute l'eau est évacuée par des tuyaux de drainage qui amènent l'eau au système racinaire des arbres. Avant que l'eau pénètre dans les tuyaux d'infiltration, des vannes sont prévues de manière à ce qu'en hiver, l'eau salée ne puisse pas atteindre le système racinaire des arbres. L'eau qui ne peut pas être absorbée par les arbres peut s'infiltrer ou, lorsque le sol est également saturé, elle sera évacuée à l'égout par les tuyaux de drainage. Mais cette situation se présentera rarement, compte tenu de la grande capacité d'infiltration prévue.

Dans le projet actuel, le bilan des arbres est légèrement positif : trois arbres seront maintenus, 73 seront abattus, en partie à cause du changement de gabarit de la voirie, et 76 seront plantés. Le choix d'une plus grande variété d'espèces permettra une meilleure résistance aux maladies. Le maillage vert sera renforcé le long de l'esplanade, à hauteur de la rue de la Loi, grâce aux arbres plantés et à la végétation basse qui récoltera l'eau de pluie. Il sera

connecté au parc du Cinquantenaire. Un maillage vert plus performant sera créé dans l'avenue de la Joyeuse Entrée grâce à l'aménagement d'une bande plantée en pleine terre, le long des façades. À ces éléments s'ajoute encore la jardinière en longueur sur la place centrale.

Actuellement, nous examinons avec Bruxelles Mobilité comment ajouter d'autres éléments à cette jardinière afin de la végétaliser davantage. Les arbres, la végétation basse et les surfaces non revêtues assureront un refroidissement lors des grandes chaleurs et contribueront à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain. Il est donc important de voir si nous pouvons aller plus loin.

(poursuivant en néerlandais)

C'est également la question de M. Verstraete. Là où c'est possible, nous apporterons du vert, car la verdurisation améliore la qualité de vie et atténue la chaleur.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne la vue et les perspectives depuis la place Schuman, qui constitue un des carrefours importants de l'axe qui la traverse, la double rangée d'arbres soulignera l'axe historique et la perspective, tandis que l'auvent constitue l'élément nouveau.

En même temps, la perspective vers les arcades du Cinquantenaire est conservée, sans qu'il y ait un impact direct sur les biens classés en périphérie du projet.

Le déblaiement et l'ouverture de l'espace public bénéficieront aux immeubles remarquables de l'inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik dank u voor het uitgebreide antwoord, dat blijktbaar van de administratie en niet van uw kabinet komt. Het staat trouwens in schril contrast met de schandalige antwoorden van uw voorganger die duidelijk een andere inslag hadden. Ik ben niettemin van oordeel dat het project de voorbije maanden niet is gewijzigd.*

M. David Weytsman (MR).- Je vous remercie pour cette réponse très détaillée, qui vient manifester de l'administration et pas de votre cabinet. Elle contraste d'ailleurs fortement avec les réponses de votre prédécesseur, qui étaient scandaleuses. Elles n'allaient pas du tout dans le même sens que la vôtre. Je présume pourtant que le projet n'a pas évolué ces derniers mois.

De eenzijdige benadering stoort me. Buurtbewoners en het wijkcomité werden pas na de beslissing betrokken. De enige inspraak kwam van een jury en die ging alleen over de donut, niet over de mobiliteit.

Ik sluit me aan bij de vragen over de mobiliteit. Het is altijd moeilijk om een stadssnelweg om te vormen tot een ruimte voor zachte mobiliteit. We zouden het probleem van bij de invalswegen moeten aanpakken.

Het probleem waarmee we vandaag te maken hebben is de verplaatsing van het verkeer, waarover twee studies bestaan. Volgens de eerste gaat 17% van het verkeer naar de squares, volgens de tweede is het minder omdat de zogenaamde verkeersverdamping geen 15%, maar 50% bedraagt. Er is dus een grote interpretatiemarge! Beschikt u over nieuwe studies, nu het verkeer zich blijkbaar niet naar de squares verplaatst?

Het verkeer verplaatst zich ook naar de Blijde Inkomstlaan, die eerder vrij rustig was. U maakt er een stadssnelweg van die al het doorgaand verkeer te verwerken krijgt. Dat is een zware dobber voor de bewoners, die aan een bosrand woonden. Als ik het goed begrijp, moeten er honderdjarige bomen wijken voor de aanleg van een aantal perken!

De heraanleg heeft trouwens grote gevolgen voor de zachte mobiliteit. Fietsers die langs de Schumanrotonde moeten, maken in de praktijk een omweg via de squares.

De squarebewoners merken nu al hoe het verkeer zich tijdens Europese toppen naar de residentiële straten verplaatst. U zegt dat u de toestand wilt verbeteren, iets wat we al anderhalf jaar vragen. Wat bent u van plan?

We vragen ook al lang een vergroening van de rotonde. Er werd ons wat voorgelogen met foto's van de vergroening van de donut, die door de materiaalkeuze gewoon niet kan. De donut maakt het ook onmogelijk om het midden van de rotonde anders aan te leggen.

Er worden bomen gekapt en nieuwe geplant, maar de bomen langs en de heraanleg van de Kleine Wetstraat zijn nog vrij recent. Nieuwe

Je suis ennuyé par l'absence de processus d'accompagnement. Tout le monde, dans le quartier et au comité de quartier que vous citez, vous confirmera que le seul processus ayant eu lieu l'a été une fois la décision prise. Une certaine forme de processus d'accompagnement a eu lieu dans un jury et portait seulement sur le "Donut" même, et pas sur le plan de mobilité.

Je rejoins les propos énoncés sur les questions de mobilité et la réflexion à avoir sur le rééquilibrage. Il est toujours compliqué de transformer une fin d'autoroute urbaine en un espace davantage dédié à la mobilité douce. On devrait aborder le problème en amont, à l'entrée de Bruxelles.

La difficulté que nous rencontrons aujourd'hui est le report de trafic. Il remonte jusqu'au square Marie-Louise, comme on peut le lire sur le site de Mobiris. Il existe deux études sur la question : la première faisait état d'un report sur les squares de 17 % et la seconde fait état d'un report moindre, car un curseur a bougé, à savoir la fameuse évaporation du trafic, qui passerait de 15 % à 50 %. La marge d'interprétation est grande ! S'il n'y a pas de report sur les squares, pouvez-vous nous communiquer de nouvelles études ? Ce sujet nous préoccupe.

On constate aussi un report à l'entrée du parc du Cinquanteaire, dans l'avenue de la Joyeuse entrée, une voirie qui était plutôt calme. Vous la transformez demain en une autoroute urbaine qui devra absorber tout ce trafic de transit. Cette situation est particulièrement agressive pour les habitants, qui n'ont rien demandé et qui se trouvaient aux abords d'un bois. Si j'ai bien compris, vous allez y mettre des jardinières pour lesquelles vous devrez couper des arbres centenaires ! Vous comprendrez que nous exprimions certaines craintes !

Par ailleurs, ce réaménagement aura un impact important sur la mobilité douce. Dans la pratique, les cyclistes qui doivent emprunter le rond-point Schuman effectuent un détour par les squares.

Les habitants des squares peuvent déjà évaluer l'impact de certains événements comme les sommets européens sur le report de trafic dans les rues résidentielles.

aanplantingen vallen moeilijk te realiseren, tenzij het centrale project deels wordt herzien.

Er is ook een probleem met het perspectief. Volgens de architecten staat de donut symbool voor de Europese Unie, terwijl dat ontegenzeggelijk het Berlaymontgebouw is, maar vanop het centrale gedeelte van de rotonde is het gebouw niet meer te zien.

Hoe verzoent u de donut en de centraal gelegen trappen met de uitdrukkelijke vraag van de Europese Commissie om van de plek een agora te maken waar evenementen kunnen plaatsvinden?

Het verheugt me dat u het project wilt bijsturen. De stad Brussel heeft al een eerste negatief advies gegeven, maar dat is in de wind geslagen.

(Rumoer)

Vous affirmez votre volonté d'améliorer la situation, répondant ainsi à ce que nous demandons depuis un an et demi. Quelles sont les améliorations envisagées ?

Concernant le caractère trop minéral du rond-point, nous demandons depuis des années une verdurisation. On nous a menti en nous montrant des photos d'une verdurisation du "Donut" qui n'est pas compatible avec le type de matériel choisi. La plantation d'arbres ou le réaménagement de l'espace vert au centre sont également exclus, à cause du "Donut".

Il est également question de couper des arbres pour en planter de nouveaux. Or tous les arbres plantés le long de la petite rue de la Loi sont de nouveaux arbres, et l'infrastructure est relativement nouvelle également. De nouvelles plantations sont difficilement envisageables, à moins de revoir en partie le projet central.

Un problème de perspective se pose également. Les architectes affirment que le "Donut" est le symbole de l'Union européenne, alors que c'est le Berlaymont qui remplit indéniablement ce rôle. Or lorsqu'on se trouve au milieu du rond-point, il est impossible de prendre des photos de ce bâtiment emblématique ou de tout autre bâtiment, car ceux-ci ne sont pas visibles.

Il semble également que le projet d'aménagement soit incompatible avec les grands événements, organisés notamment à Noël, au Nouvel an et à Pâques. Comment concilier le fait d'installer des chapiteaux et de rassembler des gens avec la présence de marches en dessous du "Donut" ? Comment concilier l'intention et la demande expresse de la Commission européenne de faire de cet endroit une grande agora publique permettant de grandes manifestations avec un "Donut" et des marches en plein milieu ?

Je me réjouis de la volonté d'apporter des améliorations à ce projet. La Ville de Bruxelles a déjà rendu un premier avis négatif sur celui-ci, dont il n'a pas été tenu compte.

(Rumeurs)

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het is goed nieuws dat er verbeteringen komen. Volgens welke procedure gaat u ze doorvoeren? U weet net zo goed als ik dat een overlegcommissie zelden echte verbeteringen oplevert als het project niet deels wordt herzien.*

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *We begrijpen dat u wilt bekijken hoe de vergroening het best gebeurt. Ik vraag me echter af hoe het zit met de zicht op het symbolische Berlaymontgebouw.*

Ik had ook gevraagd of fietsers de busbaan mogen gebruiken. Als u daarop niet kunt antwoorden, zal ik het dossier tijdens het openbaar onderzoek inkijken.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het is de juiste keuze om vooruit te gaan. De heer Weytsman haalt terecht een heel aantal bekommernissen aan van verschillende stakeholders in dat project. Er worden al meer dan vijftien jaar studies uitgevoerd. Het is een goede zaak dat de wijk nieuw leven ingeblazen wordt en dat ze heraangelegd wordt. Dat geldt ook voor uw ambitie om waar mogelijk de concrete uitvoering te verbeteren met meer bomen, meer waterdoorlaatbaarheid enzovoort.

Wat de algemene levenskwaliteit en de rust in de wijk betreft, bestaat inderdaad het risico dat het verkeer dan uitwijkt naar andere wijken, zoals de heer Weytsman aanhaalt. Op dat vlak heeft Good Move een belangrijke rol te spelen. Good Move is immers een algemene visie om de autodruk in het volledige gewest te verminderen. Dat vraagt natuurlijk moedige maatregelen en ik roep de minister op om die ook te nemen. Ik denk daarbij aan een eerlijkere autofiscaliteit, het parkeerbeleid, minder ruimte die specifiek aan auto's is voorbehouden en meer beschikbare ruimte voor het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

Ik roep de collega's die stellen dat er meer levenskwaliteit nodig is, maar dat er vermeden moet worden dat het verkeer zich verplaatst, op om dergelijke moedige maatregelen te steunen als ze

M. David Weytsman (MR).- C'est une bonne chose qu'il y ait des améliorations. Sincèrement, je vous crois, mais quelle sera la procédure suivie pour les engager ? Si vous l'envisagez dans le cadre du comité de concertation, vous savez, comme moi, que ce type de processus n'aboutit que très rarement à une véritable amélioration, sauf à revoir une partie du projet.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Nous voyons votre intention de déterminer la meilleure option de verdurisation. Par contre, en allant sur place, je me suis demandé si la visibilité du Berlaymont, un bâtiment symbolique, serait assurée. Je ne sais pas si cela a été pris en considération dans le projet.

Par ailleurs, j'avais demandé si les bandes bus seraient également accessibles aux cyclistes. Si vous n'avez pas la réponse, je consulterai le dossier à l'enquête publique.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Il faut effectivement aller de l'avant. M. Weytsman souligne à juste titre toute une série de préoccupations des différentes parties prenantes dans ce projet. Des études sont menées depuis plus de quinze ans. Le quartier mérite un second souffle, un réaménagement, plus d'arbres...*

En ce qui concerne la qualité de vie et la tranquillité dans le quartier, nous courons effectivement le risque que la circulation migre vers d'autres quartiers, d'où le rôle important de Good Move. Ce plan vise à diminuer la pression automobile dans l'ensemble de la Région. J'appelle donc la ministre à prendre les mesures courageuses qui s'imposent.

J'invite également les collègues qui affirment que la qualité de vie doit augmenter mais qu'il faut éviter de déplacer la circulation, à soutenir à l'avenir ces mesures courageuses, sans quoi de tels projets deviendront impossibles à réaliser.

(poursuivant en français)

J'espère que ce raisonnement est clair. L'un est lié à l'autre. Si nous voulons que la qualité de vie soit bonne dans ces quartiers et ailleurs à Bruxelles, il

zich aandienen. Verzet u bij andere gelegenheden niet tegen de soms moeilijke maatregelen die politieke moed vergen, want anders worden dergelijke projecten onmogelijk.

(verder in het Frans)

Ik hoop dat de redenering duidelijk is. Alles hangt met elkaar samen. Om de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren, is er politieke moed nodig.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het zicht op het Berlaymontgebouw is zeker belangrijk. We moeten de projecten blijven verbeteren.*

Het is onmogelijk om naar aanleiding van een openbaar onderzoek een heel project over een andere boeg te gooien. Aanpassingen zijn mogelijk, maar als we opnieuw van nul beginnen, verliezen we weer vijf jaar.

Uw opmerkingen gaan over punten die we kunnen bekijken, maar ik kan u daar nu geen antwoord op geven. Ik heb ook geen antwoord op de vraag of fietsers de busbaan mogen gebruiken.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Iedereen hamert op drie dingen. Ten eerste is er de sterke verharding, maar volgens mij kan die in de procedure die u voorstelt, worden bijgestuurd.*

Ten tweede belemmert de donut het zicht op de gebouwen van de Europese instellingen. Volgens uw voorstel kan daar niets meer aan gebeuren. Ik verzoek u om dat met de betrokken Europese commissaris te bespreken.

faut aussi soutenir les mesures qui demandent du courage politique.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les remarques formulées sont pertinentes. Il faut en effet veiller à conserver une bonne visibilité et continuer à améliorer les projets.

Dans le cadre d'une enquête publique, il est impossible de repenser tout un projet. On peut procéder à des améliorations, effectuer des adaptations, mais si nous avons fait le choix de tout recommencer, nous serions repartis pour au moins cinq ans. Ce serait regrettable.

Je pense que les remarques émises ne sont pas contre le projet, mais elles soulignent certains points d'attention à discuter. Je ne peux toutefois pas y répondre pour le moment.

Je ne dispose pas non plus de la réponse à la question très spécifique de Mme Parmentier concernant les bandes bus et leur accessibilité aux vélos. La plupart des informations que je vous livre ont été préparées par mon administration, qui possède l'expertise nécessaire, élabore et développe les projets dans leur continuité. Je lui fais confiance et je suis certaine qu'elle essaie de développer les meilleurs projets possibles, dans la lignée de notre politique générale.

M. David Weytsman (MR).- Tous les acteurs concernés insistent sur trois points.

Le premier est le caractère trop minéral du projet, mais, selon moi, la procédure que vous nous proposez devrait permettre de corriger ce problème.

Deuxième souci : la vue sur les bâtiments des institutions européennes entravée par le choix architectural du "Donut". Votre proposition revient

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb op 3 maart 2020 een afspraak met haar.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ten derde bemoedijkt de donut, volgens de architecten een nieuw symbool voor de Europese Unie, de gebruikelijke activiteiten. We begaan een politieke vergissing als we daar niets aan doen.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dat staat ook op de agenda van de afspraak van 3 maart 2020.*

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN

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

betreffende "de mobiliteit van ouders".

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- *Volgens een studie van de Ligue des familles brengt een op de vijf ouders dagelijks meer dan twee uur in de auto door.*

malheureusement à faire une croix sur la possibilité de rendre honneur à ces institutions en tant que telles. À ce sujet, je vous invite à consulter la commissaire européenne en charge de cette question.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *J'ai pris rendez-vous avec elle le 3 mars prochain.*

M. David Weytsman (MR).- *Troisième problème : les aménagements incompatibles avec les activités organisées sur la place. Sans corrections, au vu de l'esquisse du projet, cela paraît compliqué de créer des lieux de réunion ou de rencontre sous l'auvent en forme de donut. Compliqué, mais pas impossible. Quoi qu'il en soit, ce que choisirait, en l'occurrence, le Parlement bruxellois, serait de créer un symbole - actuellement inexistant - qui, selon les architectes, devrait représenter l'Union européenne. Ne pas réagir à ce sujet est à mon avis une erreur politique.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Je voudrais ajouter que nous avons rendez-vous pour la tenue d'une réunion de haut niveau avec les institutions européennes, le 3 mars prochain. Ce projet figure également à l'ordre du jour.*

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS 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,

concernant "la mobilité des parents".

Mme Clémentine Barzin (MR).- *La Ligue des familles a réalisé une étude sur la mobilité des parents. Entre trajets en chaîne et contraintes*

Zo kan een moeder met een baby aan het Sint-Gillisvoorplein de premetro nemen, maar moet ze daarvoor een heleboel trappen trotseren omdat ze met de kinderwagen niet op de roltrap mag en kan en het station geen lift heeft. Een andere moeder zei dat ouders met jonge kinderen voortdurend een schuldgevoel over het milieu en de luchtkwaliteit wordt aangepraat omdat ze de auto gebruiken, maar dat het hun ook niet gemakkelijk wordt gemaakt om het openbaar vervoer te nemen.

Uit die voorbeelden blijkt dat de integratie van vrouwen, kinderen en ouders in de openbare ruimte nog te wensen overlaat. Hetzelfde geldt trouwens voor personen met een beperkte mobiliteit.

In Brussel wordt mobiliteit vaak als iets individueels beschouwd, waarbij een enkele persoon van A naar B gaat. Bij gezinnen ligt dat echter anders: ze verplaatsen zich met kinderen, een kinderwagen, hebben veel spullen bij zich enzovoort. Ze maken ook veelal opeenvolgende verplaatsingen: van thuis naar school, kinderopvang, cursussen, buitenschoolse activiteiten enzovoort.

Ouders vragen beter toegankelijk en frequenter openbaar vervoer, in de eerste plaats tijdens de piekperiode op woensdagmiddag en op het einde van de schooldag.

Ouders eisen ook veilige fietspaden. Slechts een ouder op tien voelt zich veilig als hij zijn kinderen ergens naartoe brengt met de fiets. Voor ouders met een bakfiets zijn te smalle fietspaden nog gevaarlijker.

We kunnen niet van gezinnen verwachten dat ze de auto aan de kant laten als de overheid geen alternatieven aanbiedt in de vorm van frequent openbaar vervoer, veilige fietspaden en werkende liften.

Bekijkt de MIVB hoe ze liften in metro- en premetrostations sneller kan herstellen in buurten met scholen en kinderdagverblijven? Wordt er rekening gehouden met dat soort voorzieningen bij de organisatie van het openbaar vervoer?

Hoeveel stations kampen met dit soort problemen? Hoeveel klachten heeft de MIVB daarover

horaires fortes, un parent sur cinq passe plus de deux heures par jour dans les trajets.

Plusieurs exemples sont frappants : une maman dispose d'une bouche de prémetro juste devant la crèche, au parvis de Saint-Gilles, mais elle doit y franchir une immense volée d'escaliers sans aucun ascenseur ; des ascenseurs restent en panne dans les stations de métro pendant plus de trois mois, alors que les poussettes sont formellement interdites sur les escalators et que l'on a d'ailleurs installé des bornes pour leur en barrer l'accès ; certaines poussettes ne peuvent plus être hissées à bord des anciens trams, et les chauffeurs n'apportent aucune aide, sous prétexte que cela ne leur incombe pas.

Une mère de famille déclare : "On nous culpabilise sans cesse avec l'écologie, la qualité de l'air, particulièrement en tant que parents. On aimerait bien faire, mais on ne nous aide pas."

Tous ces exemples reflètent un manque d'inclusion des femmes, des enfants et des parents dans l'espace public, mais aussi des personnes à mobilité réduite (PMR), puisque des problèmes similaires se posent dans leurs déplacements.

À Bruxelles, la mobilité est souvent pensée comme une logique individuelle, menant un individu d'un point A à un point B. Or, la logique du déplacement en famille est totalement différente : on ne voyage pas seul, mais avec des enfants, ce qui implique une poussette, un gros sac, etc., ce qu'on appelle "le corps agrandi". On compose avec des déplacements en chaîne : domicile, école, crèche, courses, activités extrascolaires.

Par ailleurs, cette étude montre que huit parents sur dix effectuent des trajets en chaîne et qu'il est donc plus compliqué de se passer d'une voiture, surtout quand la mobilité n'est pas adaptée.

Les parents demandent une meilleure accessibilité et une plus grande fréquence des transports en commun. Il est temps de ne plus se focaliser sur la mobilité entre le domicile et le lieu de travail. D'autres déplacements sont à prendre en compte. Il faut commencer par augmenter les transports pour le pic de fréquentation du mercredi midi et les sorties d'écoles.

ontvangen? Hoe wordt er op die klachten gereageerd?

Hoe wilt u in de toekomst rekening houden met de voorzieningen bij de inrichting van metrostations?

Blijkbaar volstaat het aanbod op woensdagmiddag en het einde van schooldagen niet. Wanneer wordt de frequentie op die piekmomenten opgevoerd? Hoeveel extra bussen, metro's en trams worden er ingezet? Wat wordt de gemiddelde wachttijd?

Hoeveel werkende liften zijn er in MIVB-stations? Hoe worden ze onderhouden? Hoe valt te verklaren dat een lift in het Zuidstation drie maanden buiten gebruik is? Hoe wilt u structurele problemen verhelpen?

Wanneer worden oude tramstellen, die ontoegankelijk zijn voor kinderwagens en personen met een beperkte mobiliteit, eindelijk vervangen? Op hoeveel lijnen rijden ze nog?

Iedereen moet het openbaar vervoer kunnen nemen, dus ook ouders met jonge kinderen en personen met een beperkte mobiliteit.

Les parents réclament également des pistes cyclables sécurisées. À l'heure actuelle, un seul parent sur dix se sent réellement en sécurité lorsqu'il véhicule ses enfants. Et pour les familles qui utilisent le triporteur, les pistes cyclables sont encore moins sécurisées, car trop étroites.

Je ne le répéterai jamais assez : nous ne pouvons pas demander à ces parents et à ces familles d'abandonner la voiture sans leur offrir de solutions alternatives viables comme des transports fréquents - notamment à l'heure des sorties d'écoles -, des pistes cyclables sécurisées ou des ascenseurs opérationnels. Outre le débat sur la voiture, les parents doivent être pris en compte dans la mobilité publique.

Une réflexion est-elle en cours, notamment à la STIB, pour que le nombre et la localisation des bouches de métro et prémétro avec ascenseur soient fixés en tenant pleinement compte de la proximité avec des équipements auxquels recourent fortement les familles, comme les crèches ou les écoles ? De tels points de repère sont-ils pris en considération lors des aménagements des voies de transport en commun ?

A-t-on évalué le nombre de stations rencontrant ce type de problèmes ? Des plaintes ont-elles été déposées en ce sens auprès de la STIB ? Dans l'affirmative, combien ?

Quelles seront les réponses apportées ? Dans la négative, comptez-vous intégrer systématiquement ces repères pour éviter des situations telles qu'une crèche face à une volée d'escaliers ? En d'autres termes, il s'agit de penser intelligemment la mobilité pour la rendre accessible aux parents.

Concernant les pics de fréquentation constatés le mercredi midi et au moment des sorties d'école (vers 15h30-16h30), il apparaît que l'offre demeure en certains points inadaptée, malgré les efforts déjà consentis par la STIB. Est-il prévu d'augmenter l'offre de services à ces moments-clés pour les familles ? Dans l'affirmative, dans quel délai ? Combien de bus, métros et trams supplémentaires sont-ils prévus pour répondre à cette demande ? Quel sera le délai moyen d'attente ?

Combien d'ascenseurs sont-ils opérationnels dans les stations de la STIB ? Quelles sont les mesures

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- Een opvallende verschil dat in de studie tot uiting komt, is de mate waarin Walen en Brusselaars, stedelingen en plattelandsbewoners het openbaar vervoer op prijs stellen. We mogen ons gelukkig prijzen dat Brusselse gezinnen over het algemeen een positiever beeld van het openbaar vervoer hebben en het ook vaker gebruiken. Dat neemt niet weg dat er nog veel ruimte voor verbetering is.

De principes van universele toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit zijn ook goed voor ouders die zich verplaatsen met jonge kinderen.

Met de installatie van liften doet de MIVB grote inspanningen om de toegankelijkheid van de metro te verbeteren, maar we hebben nog een lange weg te gaan. Vaak kan de omgeving van haltes en de overstap tussen verscheidene vervoersmiddelen nog veel beter. Uit de studie blijkt dat acht op de tien Brusselse gezinnen bereid zijn om vaker het openbaar vervoer te gebruiken als we daar wat aan doen. Het gaat bijvoorbeeld over voetpaden die in slechte staat zijn, te hoge stoepranden enzovoort.

prises pour leur entretien ? Quelles sont les raisons justifiant qu'un ascenseur de la station Gare du Midi reste inaccessible pendant trois mois ? Si le problème est d'ordre structurel, comment comptez-vous y remédier ? Quelles mesures seront-elles prises pour assurer cette accessibilité quotidiennement ?

J'ai déjà posé la question suivante lors d'une précédente intervention, mais, en l'absence de réponse de votre part, je la réitère : quand les anciens trams dans lesquels les PMR et les poussettes ne peuvent entrer seront-ils enfin remplacés ? Combien de lignes utilisent-elles encore ces trams inaccessibles à certains ?

La mobilité doit être accessible à tous et à toutes. Ainsi, les femmes, les hommes, les parents et les PMR doivent se sentir pleinement inclus dans l'espace public, particulièrement quand la politique de report de la voiture sur le transport public nous est martelée.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- L'étude dont il est question est très intéressante, car elle permet d'objectiver certains comportements intuitifs, et donc de les confirmer. Elle permet aussi de mieux comprendre d'autres agissements et d'avoir un aperçu de ce qui pourrait motiver certaines familles à modifier leur comportement de mobilité.

Un constat frappant dans cette étude est la différence d'appréciation des transports en commun entre Wallons et Bruxellois, et entre urbains et ruraux. Nous pouvons nous réjouir du fait que les familles bruxelloises ont globalement une appréciation plus positive des transports en commun et les utilisent plus que les autres répondants. Il n'en reste pas moi que la situation des parents qui, pour la plupart, font des trajets en chaîne, est très difficile et que les voies d'amélioration sont nombreuses.

Rappelons qu'un parent accompagné d'une poussette est inclus dans la catégorie des personnes à mobilité réduite (PMR) au sens large. Les principes d'accessibilité universelle correspondant aux besoins des PMR facilitent également la vie des parents accompagnés d'enfants.

Acht op de tien Brusselse ouders zouden ook vaker de fiets willen gebruiken, maar doen dat niet omdat er te weinig fietspaden zijn en de verkeersveiligheid te wensen overlaat.

Gaat er bijzondere aandacht naar comfortabele overstapmogelijkheden als er wegen worden heraangelegd? Wie bijvoorbeeld aan metrohalte Kruidtuin moet overstappen van tram op metro of aan halte Heldenplein van tram op bus, moet een echt hindernissenparcours afleggen.

Overstappen tussen twee vormen van openbaar vervoer betekent in Brussel vaak ook veranderen tussen twee maatschappijen. Bovendien wordt het er niet eenvoudiger op doordat er zowel gemeentelijke als gewestwegen bestaan.

Zullen de nieuwe tramstellen toegankelijker worden voor kinderwagens dan de oudere modellen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit en de MIVB werken samen om metrostations toegankelijker te maken in de openbare ruimte. Het is de bedoeling om alle*

Si la STIB fait de gros efforts, notamment en améliorant l'accessibilité des quais et en installant des ascenseurs aux arrêts de métro, le chemin est encore long avant d'assurer une accessibilité parfaite des transports en commun. Ce qui pose souvent problème, ce sont les abords des arrêts et les cheminements entre les arrêts de différents transports en commun, avec des carrefours importants à traverser, des trottoirs en mauvais état et/ou trop étroits, des bordures non abaissées, etc.

Il s'agit d'un problème bien réel, sachant que plus d'un parent sur deux combine plusieurs transports en commun différents. Cette étude nous apprend que huit familles bruxelloises sur dix seraient prêtes à prendre les transports en commun plus souvent si la situation était améliorée. Il y a donc là une belle marge de progression possible.

Notons également que près de huit parents bruxellois sur dix souhaiteraient prendre davantage le vélo et que ce qui les en empêche prioritairement est le manque de pistes cyclables et de sécurité routière.

L'amélioration des cheminements entre les arrêts de transports en commun fait-elle l'objet d'une attention particulière dans les projets de réaménagement de voirie ? Ainsi, passer du tram au métro aux arrêts Botanique ou du tram au bus aux arrêts Héros relève du parcours du combattant !

La situation bruxelloise est particulièrement complexe, puisqu'une correspondance entre deux arrêts de transports en commun peut concerner différents opérateurs, ainsi que plusieurs gestionnaires de voirie, si l'on passe d'une voirie communale à une voirie régionale.

Nous avons vu la maquette des nouveaux trams lors de notre visite du dépôt de la STIB à Haren. Dans quelle mesure ces nouveaux trams seront-ils plus accessibles que les dernières générations de trams actuels pour les parents avec des poussettes qui souhaitent monter dans le véhicule ? Qu'en est-il de l'espace qui leur est réservé à l'intérieur ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne l'accessibilité des stations, Bruxelles Mobilité et la STIB travaillent conjointement pour renforcer l'accessibilité universelle des stations de

stations 100% toegankelijk te maken voor wie minder mobiel is.

Er wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met openbare voorzieningen als ziekenhuizen, scholen en kinderdagverblijven bij de plannen om liften te installeren. Er komen echter ook een heleboel andere aspecten bij kijken, zoals:

- de mogelijkheid om de ondergrondse ruimte op een samenhangende manier in te richten;

- de beschikbare bovengrondse ruimte;

- stadsrenovatieprojecten;

- de overstapmogelijkheden;

- de planning en de beschikbare middelen.

In 2018 kreeg de MIVB 54 klachten of negatieve reacties over de gebrekkige toegankelijkheid van stations door het ontbreken van roltrappen of liften.

Stations zonder lift krijgen voorrang. 49 van de 69 MIVB-stations hebben liften, vier zijn gedeeltelijk toegankelijk en in vier andere wordt er aan de liften gewerkt.

Er zijn dus 136 werkende liften en er worden nieuwe liften geïnstalleerd. In 2019 bedroeg de gemiddelde beschikbaarheid van alle liften 98,62%.

Een lift in het Zuidstation was in november een maand buiten gebruik. Na herhaalde pannes werd een grondige controle uitgevoerd. Voor een grondige herstelling ontbrak er een wisselstuk dat pas na twee weken werd geleverd. Om zulke toestanden te vermijden is de voorraad wisselstukken uitgebreid.

Sinds december 2019 geven de MIVB-app en -website aan of er liften beschikbaar zijn in de MIVB-stations.

De MIVB heeft het aanbod tijdens de woensdagmiddagpiek al aanzienlijk uitgebreid. Bij volgende verbeteringen zal daar nog meer werk

métro en lien avec l'espace public de la voirie. L'objectif fixé consiste à rendre l'ensemble des stations 100 % accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), ce qui favorisera également l'accessibilité des parents équipés de poussettes.

Les équipements urbains tels que les hôpitaux, les écoles, les crèches, ainsi que d'autres services publics sont bien pris en considération dans les projets d'aménagement d'ascenseurs, afin de renforcer la proximité urbaine des quartiers et faciliter ainsi la vie des habitants.

Toutefois, ce type de projet est également conditionné par de nombreux impératifs, tels que :

- les possibilités d'aménagement en sous-sol de manière cohérente, car il s'agit d'ouvrages existants ;

- l'espace disponible en voirie, en cohérence avec les plans d'aménagement régionaux et communaux, les enquêtes publiques, l'avis des commissions de concertation, le patrimoine et autres accords ;

- les opportunités des projets de rénovation et de régénération urbaine en voirie, afin de s'y intégrer ;

- les correspondances entre les lignes ;

- le calendrier en lien avec les limites budgétaires.

En 2018, la STIB a enregistré 54 plaintes ou réactions témoignant de sentiments négatifs sous la thématique "stations - accessibilité PMR ; manque d'escalators/ascenseurs".

Concernant les ascenseurs, la priorité est, bien entendu, donnée aux stations qui ne sont pas encore équipées d'ascenseurs. Parmi les 69 stations que compte le réseau de (pré)métro bruxellois, 49 stations en sont équipées, 4 sont partiellement accessibles et, dans 4 autres, les ascenseurs sont en cours de travaux.

Actuellement, on dénombre donc 136 ascenseurs en service et de nouveaux ascenseurs sont en cours d'installation. En 2019, le taux de disponibilité

van worden gemaakt. Ook naar het aanbod in de daluren overdag zal er aandacht gaan.

In de loop van de volgende maanden komen er nieuwe buslijnen bij, zoals lijn 56 tussen Schuman en Neder-Over-Heembeek. Op die manier verbeteren we het algemene aanbod van openbaar vervoer in Brussel en wordt het mogelijk om meer trajecten zonder overstap af te leggen. Dat is een goede zaak voor alle Brusselaars, met inbegrip van ouders van jonge kinderen.

Alle informatie over de komst van nieuwe voertuigen vindt u in het antwoord op een mondelinge vraag die de heer Van Goidsenhoven in januari 2020 stelde.

Oude tramstellen rijden nog op lijnen 39, 44, 51, 81 en 97. Op lijn 93 is een kwart van de trams van het oude model. Van de bijna 400 trams zijn er nog 125 van het oude model.

De MIVB is van plan om in trams met lage vloeren te blijven investeren ter vervanging van de oude modellen. Dat kost echter veel geld. De MIVB heeft al 220 moderne trams aangekocht, goed voor een investering van een half miljard euro. Recent nog heeft ze 90 nieuwe trams besteld ter vervanging van een deel van de oude trams en voor de uitbreiding van het net.

De eerste tramstellen worden in de loop van dit jaar geleverd. De eerste lijnen waarop ze worden ingezet zijn lijnen 93 en 81 en in mindere mate lijn 97. Met een aanvullende bestelling kunnen we ook de resterende oude tramstellen uit circulatie halen.

De nieuwe tramstellen hebben lage vloeren en zijn vlot toegankelijk voor ouders met een kinderwagen en personen met een beperkte mobiliteit. Er zijn ook meer zitplaatsen in de nieuwe trams. We gaan er dus op vooruit.

moyen de l'ensemble des ascenseurs du (pré)méto était de 98,62 %.

L'arrêt de longue durée d'un ascenseur situé Gare du Midi a duré un mois, en novembre 2019, et non trois mois, comme vous l'avez évoqué. À la suite de pannes répétitives pendant une dizaine de jours, un contrôle approfondi de cet équipement a été effectué. Une des pièces à remplacer n'était pas de stock et il a fallu attendre deux semaines pour la recevoir. Après réception et montage des pièces défectueuses, la STIB a fait fonctionner cet ascenseur à vide pendant plusieurs jours afin de s'assurer de l'absence totale de vices cachés. Cette procédure permet d'éviter que des personnes restent bloquées dans un ascenseur à la suite d'une éventuelle panne. C'est la succession de tous ces événements qui est à l'origine de la mise à l'arrêt de cet ascenseur pendant une longue durée. La liste des pièces de rechange en stock a été optimisée afin d'éviter pareilles situations à l'avenir.

Parmi les initiatives récentes en matière d'accessibilité, il faut souligner que, depuis décembre 2019, l'application mobile et le site internet de la STIB indiquent la disponibilité des ascenseurs en temps réel. Je vous invite à y jeter un œil.

Concernant les pics de fréquentation du mercredi midi, il faut savoir que la STIB a déjà réalisé d'importants efforts concernant l'offre de transport le mercredi. Les prochaines mesures d'amélioration de l'offre devraient encore cibler le mercredi ou les heures creuses en journée, de manière générale. Il s'agira d'arbitrer entre les très nombreuses demandes d'amélioration qui nous parviennent tous azimuts.

Les prochains mois verront la création de nouvelles lignes de bus, comme la ligne 56 entre Schuman, le cœur de Schaerbeek et Neder-Over-Heembeek.

Ces mesures améliorent l'offre globale de transports à Bruxelles et permettent d'affiner le maillage du réseau pour desservir de nouveaux quartiers et atteindre de nouvelles destinations avec moins de correspondances. Ce sera bénéfique pour tous les Bruxellois, quels qu'ils soient, donc aussi les parents avec de jeunes enfants.

Concernant l'augmentation de l'offre, c'est-à-dire l'arrivée de nouveaux véhicules, je vous renvoie aux nombreuses réponses déjà apportées aux questions parlementaires à ce propos, dont celle donnée à la question orale de M. Van Goidsenhoven en janvier 2020. À cette occasion, cette thématique avait été traitée de manière plus spécifique.

Il existe une différence entre les anciens et les nouveaux trams. Les anciens trams PCC circulent sur les lignes 39, 44, 51, 81 et 97, et partiellement sur la ligne 93. Sur cette dernière, environ un tram sur quatre est un ancien modèle. Sur un parc de près de 400 trams, 125 sont anciens.

La STIB nourrit l'ambition de continuer à acheter de nouveaux trams à plancher bas afin de remplacer les anciennes séries et de renforcer l'accessibilité physique du réseau, ainsi que d'augmenter les capacités de transport, un élément important pour le confort de tous.

Il s'agit d'investissements énormes : la STIB a déjà acheté 220 trams modernes, ce qui représente un investissement d'un demi-milliard d'euros. Récemment, elle a en outre commandé 90 nouveaux trams, qui remplaceront une partie des anciens trams pour améliorer les fréquences et les capacités des lignes existantes, ainsi qu'exploiter les extensions du réseau, notamment les lignes de Neder-Over-Heembeek et de Tour & Taxis.

Les premiers véhicules sont attendus dans le courant de cette année. Les lignes qui devraient bénéficier en premier lieu de trams à plancher bas sont les lignes 93 et 81, qui sont les plus fréquentées, et, dans une moindre mesure, la ligne 97. Une commande supplémentaire de trams visera à déclasser le solde des trams anciens pour obtenir l'accessibilité généralisée de tous les tramways sur le réseau.

J'en viens à la question sur les nouveaux trams. Les nouveaux trams sont équipés d'un plancher bas, ce qui facilite l'entrée et la sortie des parents équipés d'une poussette et des personnes à mobilité réduite, pour lesquelles l'espace entre le quai et le tram peut constituer un obstacle.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- *Weet u wanneer al het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk zal zijn?*

U had het over 49 stations met liften. In totaal zouden er 136 liften zijn. In hoeveel stations zijn er problemen? Is er een strategisch renovatieplan waarin rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van kinderdagverblijven en scholen?

Hoe wordt het aanbod op woensdagmiddag en tussen 15.30 en 16.30 uur concreet uitgebreid?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Ik weet nog altijd niet of er bij de heraanleg van straten en pleinen aandacht gaat naar comfortabele overstapmogelijkheden, die zeer belangrijk zijn als je met kleine kinderen het openbaar vervoer neemt. Er zijn veel instanties bij dit dossier betrokken, maar dat neemt niet weg dat we er een prioriteit van moeten maken.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dat is inderdaad niet eenvoudig, maar we zullen erop toezien dat er in elk project rekening mee wordt gehouden.*

Een volledig toegankelijk gewest is niet voor morgen, maar de MIVB heeft in ieder geval al een actieplan. Leest u vooral het antwoord op de vraag van de heer Van Goidsenhoven nog eens na.

L'offre de places dans les nouveaux trams est également plus importante.

Ces améliorations constituent une avancée et laissent augurer une évolution positive de la situation.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Avez-vous une idée du délai nécessaire à la mise en œuvre de l'accessibilité intégrale pour les PMR ?

De même, vous évoquez les 49 stations équipées, ainsi que les 136 ascenseurs. Quel est le nombre de stations posant problème ? Un plan stratégique a-t-il été réellement élaboré en vue de leur rénovation, compte tenu des questions liées aux crèches et écoles ? Nous souhaitons en effet apporter la réponse la plus adéquate possible.

Enfin, quels renseignements pouvez-vous nous fournir pour ce qui est du renforcement des fréquences et de l'offre publique de transports en commun lors des pics d'affluence des familles, à savoir le mercredi midi et l'après-midi entre 15h30 et 16h30 ?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je reste un peu sur ma faim concernant les connexions entre les différents arrêts de transport en commun. Je ne sais pas si les projets d'aménagement en tiennent compte, mais l'aspect des correspondances est crucial quand on voyage avec des enfants. Je suis consciente que ce point d'attention n'est pas simple à régler, entre différents opérateurs de transport, entre voiries régionales et communales, etc. Il convient néanmoins d'en faire une priorité car cela faciliterait la vie des parents.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Effectivement, ce point n'est pas simple à régler, mais nous veillons à ce que chaque nouveau projet tienne compte de cette dimension.

Dans une optique de conception universelle, notre Région - voirie comprise - devrait être conçue pour être accessible à tous. Ce n'est certes pas pour demain, mais un plan d'action est d'ores et déjà prévu pour la STIB.

Er zijn meerdere spitsuren op een dag, want schooluren verschillen nu eenmaal van kantooruren. De MIVB heeft haar aanbod op woensdagmiddag al sterk aangepast.

Tijdens de spits zijn er niet alleen werkende mensen op weg, maar ook scholieren, ouders enzovoort. Daar wordt rekening mee gehouden voor de tellingen en de besluitvorming van de MIVB.

- Het incident is gesloten.

Je vous invite en outre à relire la réponse à la question orale de M. Van Goidsenhoven sur le plan stratégique actuel. Des investissements sont, par ailleurs, prévus dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI), afin de procéder à des réaménagements.

En ce qui concerne les pics de fréquentation, les heures de pointe sont multiples, car les heures d'entrée et de sortie des écoles ne sont pas les mêmes que les heures d'entrée et de sortie des bureaux. La STIB a déjà consenti d'importants efforts quant à son offre de transport du mercredi.

Les prochaines mesures d'amélioration de l'offre devraient également cibler les heures creuses de la journée, de manière générale, sachant qu'il conviendra d'arbitrer entre de nombreuses demandes.

Je suis, bien entendu, convaincue que les heures de pointe ne concernent pas que les travailleurs, mais également les écoliers, les parents, etc. Cette dimension est incluse dans les comptages et les processus de décision de la STIB.

- L'incident est clos.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "het invoeren van een gewestelijk strategisch plan op het gebied van CNG".

(De heer Christophe De Beukelaer, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Om de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest te verbeteren en de broeikasgasuitstoot terug te dringen, is er nood aan een strategisch plan rond alternatieve brandstoffen met concrete doelstellingen en een stappenplan.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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'adoption d'un plan stratégique régional en matière de CNG".

(M. Christophe De Beukelaer, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. Julien Uyttendaele (PS).- Dans le cadre des objectifs poursuivis par notre Région pour améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre, nous devons absolument nous doter d'un plan stratégique sur les carburants alternatifs qui fixe des objectifs concrets à atteindre

Bij de bepaling van hoe milieu- en klimaatvriendelijk een auto is, mogen we ons niet beperken tot het motortype, want op die manier houden we geen rekening met de productie en de recyclage. Daarom is de PS-fractie voorstander van het well-to-wheelprincipe, dat de globale milieukosten in acht neemt.

Als we bijvoorbeeld naar het brandstoftype kijken, verbaast het me dat er nog verwarring bestaat tussen primaire en secundaire brandstoffen, terwijl elektriciteit of waterstof helemaal geen brandstoffen zijn. Het zijn energiedragers die tot stand komen met andere energiebronnen met vaak middelmatige rendabiliteit. In België is slechts 13% van de energie die een elektrische auto verbruikt, afkomstig uit hernieuwbare bronnen. Het overige percentage wordt met aardgas of kernenergie opgewekt. Het moge duidelijk zijn dat we termen als 'groen', 'schoon' of 'zero emission' best met een korrel zout nemen.

De gewestelijke strategie inzake alternatieve brandstoffen moet dus het midden houden tussen milieu, volksgezondheid en economisch realisme. Het Brussels Gewest heeft de ambitie om dieselauto's tegen 2030 en benzineauto's tegen 2035 te weren.

Mijn fractie onderschrijft de gewestelijke doelstellingen naar aanleiding van het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP), maar ik maak me niettemin zorgen over het ontbreken van een stappenplan en haalbare alternatieven. We moeten vier grote vergissingen vermijden:

- heil verwachten van een bepaalde technologie waarmee alleen de directe uitstoot vermindert;

- de transitiecapaciteit van gezinnen en ondernemingen veronachtzamen;

- niet inzien dat een gebrek aan politieke en strategische richting vooral de status quo in de hand werkt;

- niet verder kijken dan het brandstoftype en daardoor geen aandacht aan rationeler energieverbruik in de transportsector besteden.

De principes die de klimaatimpact van de transportsector in het Brussels Gewest moeten

et - c'est là où le bât blesse - les jalons pour y parvenir.

Nous en avons déjà débattu au sein de cette commission et dans la commission de l'environnement. La rationalité environnementale ou climatique d'un véhicule ne peut se limiter à la seule appréciation du type de motorisation, car cette considération ferait l'impasse sur la rationalité environnementale et climatique de la production du véhicule et de ses composants, des modes de production et d'acheminement de l'énergie qu'il consomme et de son recyclage en fin de vie. C'est pourquoi, depuis des années, nous défendons l'observation du principe "well-to-wheel" ou du "puits à la roue". Ce principe requiert de tenir compte de l'impact environnemental et climatique global des choix technologiques envisagés.

Si nous prenons l'exemple du type de carburant, je m'étonne encore des confusions entre carburants primaire et secondaire, alors que l'électricité ou l'hydrogène ne sont pas des carburants ! Ce sont des vecteurs énergétiques, des ressources énergétiques transformées, produites à partir d'autres sources d'énergie dont la rentabilité énergétique est parfois assez médiocre. Pour rappel, en Belgique, compte tenu de notre mix énergétique, un véhicule électrique ne consomme malheureusement, au mieux, que 13 % d'électricité ou d'énergie verte.

À part la faible portion de renouvelable dont nous disposons pour la production d'électricité, tout le reste est produit à partir de gaz naturel ou d'énergie nucléaire. Quant à la production d'hydrogène industriel belge, elle découle à 80 % de gaz naturel transformé par vaporeformage et à 20 % d'électricité, dont seulement 13 % serait verte.

Vous conviendrez, dès lors, que la terminologie de véhicule "vert", "propre" ou "zéro émission" est toute relative et appelle à davantage de discernement pour qui souhaite réellement agir en faveur de l'environnement et du climat.

Compte tenu de ces considérations et des enjeux que nous connaissons en matière de qualité de l'air, la stratégie régionale relative aux carburants alternatifs devra conjuguer impératifs environnementaux, de santé publique et de réalisme économique. De fait, notre Région s'est

terugdringen, zijn duidelijk. Minder voertuigen en milieuvriendelijkere transportalternatieven. Voor het overige is er nood aan lichtere voertuigen die minder energie verbruiken.

De lage-emissiezone (LEZ) heeft grote gevolgen voor een groot aantal gezinnen en daarom dring ik er nogmaals op aan dat de beleidskeuzes inzake alternatieve brandstoffen sociaal rechtvaardige keuzes moeten zijn.

Daarom wil ik een resolutie van 22 november 2016 onder de aandacht brengen die aanstuurt op een snelle en uitgebreide fuel shift.

Naast de uitbouw van een netwerk van elektrische laadpalen ging het over de bouw van aardgasinstallaties, in de eerste plaats voor de auto's van openbare diensten, die sinds 2015 geen diesels meer mogen kopen.

De PS verheugt zich niet in het bijzonder op het gebruik van aardgas (CNG), maar het is een overgangsoptlossing die geen extra kosten met zich brengt en dus voor iedereen toegankelijk is.

Helaas is er de voorbije vier jaar vooral gepingpong tussen de ministers van Energie en Openbare Werken, zonder dat dat wat concreets heeft opgeleverd. Nochtans hebben Brugel en de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG) bijzonder gunstige rapporten gepubliceerd.

Tijdens de vergadering van de commissie Begroting van 27 november 2019 zei de heer Maron andermaal dat u verantwoordelijk bent voor de uitbouw van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Het gepingpong is dus nog niet ten einde.

fixé des objectifs ambitieux de sortie du diesel en 2030 et de l'essence en 2035. Sans préjuger des évolutions techniques à venir, notre groupe souscrit pleinement à ces objectifs.

Cependant, comme en commission du budget, lors de l'examen de la mission 15 relative à l'énergie, nous ferons remarquer la confusion contre-productive portée par certains abus de langage confondant volontairement la date butoir de 2035 et la sortie totale des motorisations thermiques.

Qu'il n'y ait pas d'ambiguïté : mon groupe souscrit pleinement aux objectifs fixés par la Région dans le cadre du plan national énergie-climat (PNEC). Toutefois, je ne vous cache pas mon inquiétude face à l'absence de jalons et de solutions pragmatiques alternatives offertes aux citoyens et citoyennes. Nous craignons les fausses bonnes idées, que nous avons déjà trop suivies par le passé. Trop dogmatiques ou reposant sur des perspectives hypothétiques, elles nous font prendre beaucoup de retard, dès lors qu'il ne s'agit pas d'alternatives crédibles sur le plan tant économique qu'environnemental global. Selon nous, c'est uniquement pour la promotion de solutions pertinentes sur les plans environnemental, énergétique et économique que des évolutions significatives pourront avoir lieu.

Quatre erreurs majeures sont à éviter :

- penser que le salut réside dans une technologie dont les vertus se limitent aux émissions directes ;
- oublier d'évaluer la capacité de transition des ménages ou des entreprises dans un contexte technologique plus qu'incertain, notamment lorsqu'il est question des coûts ;
- omettre le fait que l'absence d'orientations politiques et stratégiques favorise avant tout le statu quo ;
- négliger les leviers d'action connexes aux types de carburant comme la marge possible de progrès en matière d'utilisation plus rationnelle de l'énergie dans le secteur du transport.

Les principes devant conduire à une baisse substantielle du poids du secteur des transports sur l'impact climatique de notre Région sont clairs. Il

faut moins de véhicules en circulation, en offrant des pratiques de déplacement et des alternatives de transport performantes. Pour le reste, il faut des véhicules plus légers, économiquement accessibles et rentables, moins énergivores et à l'impact environnemental et climatique minimal.

Avec les contraintes de la zone de basse émission (LEZ), pour un grand nombre de ménages, je demande donc plus que jamais que les orientations données en matière de carburants alternatifs soient accessibles au plus grand nombre pour garantir la plus grande et la plus effective des transitions, mais aussi une justice sociale dans ces politiques qui ne peuvent être menées à coup de forceps économiques.

C'est pourquoi je me permets de rappeler qu'une résolution visant à favoriser un changement de carburant (fuel shift) rapide et significatif en vue de concourir aux objectifs du climat et de la santé publique avait été adoptée à une large majorité et avec l'appui de l'opposition, le 22 novembre 2016.

Par pragmatisme, parallèlement aux initiatives prises pour le développement de bornes électriques, l'objet visait à garantir le déploiement de bornes gaz naturel comprimé (CNG), à commencer par les flottes captives des services publics, dont l'acquisition de véhicules diesel conventionnels est proscrite depuis 2015.

Le PS ne se réjouit pas de voir brûler du gaz naturel. Je rappelle toutefois que c'est une solution technologique de transition, quoique déjà mature, n'occasionnant pas de surcoûts par rapport aux véhicules ordinaires, et donc accessible immédiatement au plus grand nombre. Je suggère d'ailleurs à mes collègues qui ne connaissent pas encore ce texte d'en faire la lecture et de se documenter sur le sujet.

Malheureusement, les quatre années qui ont suivi ont surtout été illustrées par un jeu de ping-pong entre les ministres chargés de l'énergie et des travaux publics, sans que rien de ce qui avait été demandé par cette résolution ne soit entamé, et ce, malgré les rapports en opportunité particulièrement favorables publiés par Bruxelles Gaz électricité (Brugel) et la Commission de régulation de l'électricité et du gaz (CREG) sur le sujet.

De voorzitter.- Mag ik u vragen om af te ronden?

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *De andere gewesten zitten intussen niet stil: er zijn bijna 170 CNG-tankstations in Vlaanderen en Wallonië, tegenover slechts 1 in het Brussels Gewest.*

Blijkbaar wordt er aan twee of drie projecten gewerkt, maar dat heeft nog niet veel concreets opgeleverd.

Hebt u de Brugel- en CREG-rapporten over CNG in Brussel gelezen? Hebt u kennisgenomen van de resolutie over alternatieve brandstoffen en de parlementaire debatten ter zake?

Heeft de regering Brugel en de CREG geraadpleegd om een inschatting te maken van de vraag van gezinnen per type alternatieve brandstof ter vervanging van de auto's waarmee ze nu rijden?

Heeft ze een evaluatie van de economische overwegingen of milieugevolgen van de beschikbare technische oplossingen gemaakt?

Komt de regering in de loop van 2020 met een strategisch plan voor alternatieve brandstoffen dat ook doelstellingen voor CNG-stations en elektrische laadpalen omvat?

Aussi, en commission du budget du 27 novembre 2019, questionné sur le sujet, M. Maron nous a précisé que toute question relative au déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs relevait de votre compétence. Le jeu de ping-pong continue, manifestement ! Il est pourtant plus qu'urgent que la Région bruxelloise se dote d'un véritable plan stratégique en matière de carburants alternatifs. Celui-ci doit intégrer simultanément des objectifs en matière de bornes de recharge électrique et de bornes CNG, sur la base des analyses en opportunité réalisées par Brugel et la CREG.

M. le président.- Je vous invite à conclure.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Force est de constater que les choses bougent dans les deux autres Régions : près de 170 bornes CNG seront disponibles en Flandre et en Wallonie, alors qu'une seule est actuellement opérationnelle en Région bruxelloise.

Deux ou trois projets semblent en cours d'élaboration, mais bien peu d'éléments ont été concrétisés à ce stade.

Avez-vous pris connaissance des rapports de Brugel et de la CREG en matière de CNG pour le territoire bruxellois ? Avez-vous pris connaissance de la résolution relative aux carburants alternatifs que nous avons adoptée et des débats parlementaires tenus à cette occasion ?

Le gouvernement a-t-il consulté Brugel et la CREG en vue d'estimer la mise en œuvre potentielle de la demande des ménages par type de carburant alternatif, en remplacement des véhicules dont ils disposent et dont ils seront amenés à se séparer dans les années à venir, notamment en application de la LEZ ?

Par ailleurs, la rationalité économique ou environnementale des différentes solutions techniques existantes a-t-elle été évaluée ? Le gouvernement a-t-il prévu d'étudier plus avant cette question ?

Enfin, pouvez-vous nous confirmer que le gouvernement élaborera un plan stratégique en matière de carburants alternatifs dans le courant de l'année 2020, et qu'il portera conjointement des

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik ben blij dat een lid van de meerderheid wijst op het tijdverlies sinds ik mijn uiterst volledige voorstel van resolutie in 2011 voor het eerst en in 2015 nogmaals indiende.*

Wat vroeg mijn fractie destijds en ook vandaag nog? Een strategisch plan met alternatieven voor benzine en diesel. Sinds de indiening van de teksten is de meerderheid met twee teksten gekomen die de onze doorkruisen:

- een tekst van mevrouw Ampe over elektriciteit, waarin een deel van ons verzoek aan de regering werd overgenomen;

- een tweede tekst van de heer Uyttendaele, waarin een deel van onze eisen in verband met CNG werd overgenomen.

Net als hij ben ik van mening dat het Brussels Gewest zich niet tot één alternatief voor benzine en diesel mag beperken. De rol van het gewest bestaat erin een waaier van alternatieven voor te stellen.

Een strategisch plan mag zich ook niet beperken tot het aanbod, het moet eveneens de fiscaliteit en de ruimtelijke ordening bekijken. Wat gebeurt er bijvoorbeeld bij de gewestelijke administratie en de Haven van Brussel? We mogen ons niet beperken tot een aantal sympathieke maatregelen die geen reële impact hebben.

Hoe staat het met de uitwerking van een globaal strategisch plan?

objectifs en matière de points de recharge CNG et électrique ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je voudrais juste rappeler à M. Uyttendaele que sa demande d'explications porte sur l'adoption d'un plan stratégique régional en matière de CNG. Je suis néanmoins ravie qu'il ait dépassé le cadre de sa question en parlant de carburants alternatifs, d'électricité et d'hydrogène, et en réexpliquant le b.a.-ba de la problématique ! C'est une bonne chose !

J'abonderai donc dans son sens avec le constat suivant : que de temps perdu dans ce dossier ! Je suis ravie qu'un membre de la majorité le souligne. Que de temps perdu depuis le dépôt de ma proposition de résolution si complète, une première fois en 2011 et une deuxième fois en 2015 !

Que demandait alors mon groupe ? Que demandons-nous aujourd'hui ? Nous demandons un plan stratégique à propos des alternatives à l'essence et au diesel. Depuis le dépôt de ces textes, on a vu fleurir deux textes de la majorité qui saucissonnaient le nôtre :

- un texte qui reprenait l'électricité. Il s'agissait d'une très belle proposition de résolution déposée par Mme Els Ampe, intégrant une partie de notre demande au gouvernement ;

- l'autre texte, déposé par M. Uyttendaele, reprenant certaines de nos demandes concernant le CNG.

Comme lui, je ne pense pas que la Région bruxelloise doit choisir un seul et unique mode alternatif à l'essence et au diesel. Le rôle d'une Région consiste en effet à proposer une gamme d'alternatives, qui s'affinera naturellement en fonction de l'évolution technologique.

Lorsqu'on aborde un plan stratégique, il faut s'interroger sur l'offre, mais pas seulement sur l'offre concrète d'une borne et d'une alimentation à un certain type de carburant. Il faut aussi l'envisager sous les angles de la fiscalité et de l'aménagement du territoire, et sous celui des pouvoirs locaux. Que se passe-t-il dans les administrations régionales ou au Port de Bruxelles,

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het debat over de aandrijftechnologie van wagens in de toekomst is zeer belangrijk voor het Brussels Gewest en elders. We zijn het erover eens dat het essentieel is om te evolueren naar minder uitstoot en meer gezonde lucht. Dat vergt een transitie die vele uitdagingen met zich meebrengt, waarbij we draagvlak moeten creëren bij de bevolking door inclusief beleid. Daar zijn de komende tien jaar nog geen sluitende antwoorden voor beschikbaar.

De meest efficiënte oplossing op het vlak van milieu-impact is de auto die niet rijdt, of nog beter de auto die niet bestaat. Daarover zijn we het eens. Daarom moet de regering in eerste instantie op alternatieven inzetten, zeker in een stad waar het mogelijk is om mobiliteit aan te bieden zonder dat burgers over een wagen moeten beschikken. Dat moet de belangrijkste inspanning blijven.

Voorts is elektriciteit vooralsnog de meest efficiënte aandrijfmethode voor de auto. Het is veel efficiënter dan een verbrandingsmotor. Dat moeten we ook in de discussie meenemen.

In elke transitie is veerkracht echter essentieel. Zoals mevrouw d'Ursel al aangaf, mogen we ons niet blindstaren op één technologische oplossing. Technologie evolueert immers bijzonder snel. Zo heeft IBM in december 2019 aangekondigd een nieuwe batterij te hebben uitgevonden, die veel efficiënter is dan de bestaande lithium-ionbatterij, veel minder milieuschade veroorzaakt, veel sneller oplaadt en minder kost.

De MIVB zei daarover dat dat een ware omwenteling zou betekenen voor het vervoer in het algemeen en het elektrisch aangedreven openbaar vervoer in het bijzonder, als die batterij inderdaad zo efficiënt is als aangekondigd.

par exemple ? Il ne faut pas s'arrêter à quelques mesures sympathiques, que l'on voit fleurir depuis quelques années mais qui n'exercent pas de réel impact et qui ne proposent pas aux Bruxellois une réelle alternative.

Mme la ministre, où en êtes-vous dans l'élaboration d'un plan stratégique global, qui ne se limite pas au CNG, afin d'offrir une réelle alternative ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Le débat autour de la technologie de propulsion des automobiles à l'avenir revêt une grande importance. Il est essentiel d'évoluer vers moins d'émissions et plus d'air sain. Pour y arriver, nous avons notamment besoin de nous assurer le soutien de la population par le biais d'une politique inclusive. Or, aucune solution concluante ne se profile pour les dix prochaines années.*

En matière d'impact environnemental, la solution la plus efficace est la voiture qui ne roule pas ou a fortiori celle qui n'existe pas. C'est pourquoi le gouvernement doit d'abord miser sur des solutions alternatives, certainement dans une ville permettant une mobilité sans voiture.

En outre, les discussions doivent tenir compte du fait que l'électricité reste jusqu'à présent la méthode de propulsion la plus efficace pour l'automobile, même s'il va de soi que nous ne devons pas nous concentrer sur une seule solution technologique.

Diverses avancées technologiques sont d'ailleurs en cours en Belgique. Quel système avez-vous mis en place, conjointement avec Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement, pour vous tenir au courant de ces évolutions ?

L'accord de gouvernement aborde les zones de basse émission et la révision des délais pour les différents taux de motorisation. À cet égard, assurez-vous une veille des évolutions technologiques afin d'évaluer si, et le cas échéant comment, il y a lieu d'adapter le système ?

Le gouvernement bruxellois s'est à juste titre montré prudent en matière de fourniture d'infrastructures de recharge pour le gaz naturel comprimé (CNG). En effet, nous ne pouvons plus

In Leuven heeft een start-up vorig jaar bijvoorbeeld aangekondigd dat ze op een energie-efficiënte manier met zonnepanelen waterstof kunnen opwekken. Als dit in de komende jaren een geloofwaardige technologie wordt, zal het speelveld misschien veranderen. Voor dit soort evoluties moeten we de vinger aan de pols houden.

Welke methode hanteren u, mevrouw de minister, en Brussel Mobiliteit samen met Brussel Leefmilieu om die technologische evoluties in de gaten te houden?

Het regeerakkoord spreekt over de lage-emissiezones en de herziening van de verschillende deadlines voor de verschillende motoriseringsgraden. Houdt u daarbij de technologische evoluties in de gaten om in te schatten hoe het systeem eventueel moet worden aangepast of niet?

De Brusselse regering is terecht voorzichtig geweest bij de voorziening van laadinfrastructuur voor CNG. We kunnen toch niet meer én investeren in voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, én ook nog in de auto, voor alle mogelijke brandstoftypes. Gematigdheid is aangewezen.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- *De Ecolo-fractie is vanzelfsprekend ook voorstander van een efficiënte en sociaal rechtvaardige transitie. We vragen ons echter af of die overgang via de auto moet, zelfs al is het er een op aardgas.*

Er is inderdaad niets of weinig gebeurd naar aanleiding van de resolutie van 2016. Misschien ligt dat aan een gebrek aan sociologische maturiteit. De stad leent zich immers perfect tot een leven zonder auto, zoals bijna de helft van de Brusselse gezinnen bewijst!

De individuele wagen blijft voor Ecolo een oplossing uit het verleden. Van brandstof wisselen zal de mobiliteits- en verkeersveiligheidsproblemen niet oplossen en ook de levenskwaliteit in de stad niet ten goede komen. Er is nood aan een ruimere benadering, zoals in het plan Good Move.

Zoals de heer Uyttendaele al zei, maken de relatief beperkte kosten van de omschakeling naar aardgas en de beperktere impact die het op de luchtkwaliteit

continuer à investir à la fois pour les piétons, les cyclistes et le transport public, et de surcroît pour les automobiles, et ce, pour tous les types de carburants.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Bien entendu, le groupe Ecolo est également en faveur d'une transition efficace et socialement juste. Nous nous demandons toutefois si cette transition passera nécessairement par la voiture, fût-elle propulsée au gaz naturel.

En effet, comme l'a mentionné M. Uyttendaele, rien ou pas grand-chose ne s'est produit à la suite de la résolution de 2016 visant à favoriser un changement de carburant (fuel shift), peut-être faut-il en tirer des leçons d'immaturité. Une immaturité non pas politique, comme semble le suggérer Mme d'Ursel, non pas technologique, comme l'a mentionné M. Verstraete - puisque, dans ce domaine, les choses évoluent rapidement -, mais sociologique. La ville permet en effet de se passer de voiture. D'ailleurs, près de la moitié des ménages bruxellois n'en possède pas !

Pour les écologistes, face au problème de mobilité, la voiture individuelle reste donc une solution du passé. Changer de carburant ne supprimera, en outre, ni les embouteillages, ni les problèmes de

heeft, het tot een mogelijk interessante overgangs-technologie die vooralsnog marginaal blijft. Ik vraag me trouwens af of het de taak van de overheid is om tankstations te bouwen. Wat onderneemt het gewest om de technologie te stimuleren?

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans).*- *Als we tegen 2035 diesel- en benzineauto's willen weren, is het van essentieel belang dat we met leefbare alternatieven komen. Iedereen moet ook vrij kunnen kiezen hoe hij zich verplaatst, zij het met respect voor ieders levenskwaliteit.*

Ik pleit ook voor een structurele visie op CNG, dat economische en ecologische voordelen biedt. Het gebruik van CNG reduceert het fijnstof met 77%, de koolstofdioxide met 11% en de stikstofoxide met 90%. Bovendien kan aardgas uit hernieuwbare energiebronnen worden gewonnen en zo bijdragen tot de beperking van de ecologische voetafdruk van autorijders.

Heeft de regering een schatting gemaakt van het aantal CNG-stations dat tegen 2035 nodig is. Werkt ze ter zake samen met de andere gewesten?

Tussen 31 januari en 30 juni 2020 geven de beheerders van het Waalse gasnet een premie van 500 euro aan particulieren die een aardgasauto bestellen. Wat doet Brussel? Wat zijn de belangrijkste hinderpalen voor de uitrol van CNG?

sécurité routière, et n'améliorera pas nécessairement la qualité de vie en ville. Pour améliorer la mobilité, il nous semble nécessaire d'adopter une approche multimodale plus large, à l'image du plan Good Move.

Cependant, comme l'a dit M. Uyttendaele, le coût relativement modeste de l'adaptation au gaz naturel comprimé (CNG) et son impact moindre sur la qualité de l'air en font une technologie de transition éventuellement intéressante, mais qui reste marginale à l'heure actuelle. Je me demande, par ailleurs, s'il incombe aux pouvoirs publics de construire des stations-service. Enfin, nous souhaiterions connaître les incitants mis en place par la Région pour favoriser cette technologie.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Si nous voulons bannir le diesel et l'essence d'ici 2035, il est essentiel de mettre en place des solutions alternatives viables. Il importe également de laisser à chacun la liberté de choisir son mode de transport et son type de mobilité, en respectant, bien entendu, la qualité de vie de tous.

Je plaide également en faveur d'une vision structurelle concernant le gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG), qui présente des avantages tant économiques qu'écologiques. Il permet une réduction de 77 % des particules fines, de 11 % du dioxyde de carbone et de 90 % de l'oxyde d'azote. En outre, le gaz naturel peut être produit à partir d'énergies renouvelables et ainsi contribuer à la réduction de l'empreinte écologique globale du conducteur.

Le gouvernement a-t-il évalué le nombre de stations CNG nécessaires pour répondre à la demande à l'horizon 2035 ? Une coordination avec les deux autres Régions a-t-elle été envisagée à ce niveau ? Des pourparlers ont-ils été entrepris avec la Région wallonne et la Région flamande afin de permettre un maillage cohérent des stations CNG ?

Entre le 31 janvier et le 30 juin 2020, les gestionnaires du réseau de distribution de gaz wallon, ORES et RESA, accordent à tout particulier qui réside en Wallonie et qui commande un véhicule au gaz naturel une prime de 500 euros pour encourager une expansion similaire à celle enregistrée en Flandre. Qu'en est-il au niveau de la

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het is helemaal niet de bedoeling om te pingpongen tussen ministers, maar het klopt dat de bevoegdheden tussen de heer Maron en mezelf zijn verdeeld. We hebben dan ook een gemeenschappelijk antwoord voorbereid.*

De concessionaris die een netwerk van elektrische laadpalen op het Brussels grondgebied moet uitbouwen, stelt ons een aantal statistieken ter beschikking. Elke laadpaal registreert het aantal laadbeurten, het aantal unieke gebruikers en het verbruikte volume in kilowattuur (kWh). Volgens het contract moeten die gegevens realtime online beschikbaar zijn voor het Brussels Gewest.

Op de interpellaties van de heer De Beukelaer en mevrouw Czekalski over elektrische laadpalen heb ik in december al geantwoord en onlangs ook op een schriftelijke vraag van de heer Özkara.

We hebben trouwens een werkgroep opgericht die een broodnodige strategie moet uitwerken. De regering moet inderdaad niet alle elektrische laadpalen of CNG-tankstations installeren, maar samenwerken met de privésector. Sibelga heeft zitting in de werkgroep. Ik hoop dat ik u snel de resultaten kan voorleggen.

Het gewest heeft met de gemeenten overlegd over de spreiding van zo'n honderd palen langs gewest- en gemeentewegen. Daar wordt momenteel aan gewerkt. Ik ben het met u eens dat we er spoed achter moeten zetten.

Als die er eenmaal staan, kunnen mensen die hun elektrische auto niet thuis of in een straal van 250 m kunnen opladen, de concessionaris vragen om een paal in hun buurt te plaatsen. Daartoe moet er natuurlijk een akkoord tussen het gewest en de betrokken gemeente worden gesloten. Op die manier garanderen we burgers die een elektrische

Région bruxelloise ? Des discussions ont-elles eu lieu à ce sujet ?

Quels sont les principaux freins au déploiement du CNG ? Des freins administratifs, réglementaires ou sécuritaires sont-ils en cause ? Dans l'affirmative, quels sont-ils ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il ne s'agit pas de jouer au ping-pong entre ministres, mais il est vrai que cette compétence est partagée entre M. Maron pour la qualité de l'air, la lutte contre la pollution et le bruit, et moi-même pour la mobilité et l'aménagement des voiries. Nous avons préparé une réponse commune, car nos administrations sont prêtes à collaborer. M. Maron est responsable de l'exécution du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), lequel est aussi lié au plan national énergie-climat (PNEC).

Le concessionnaire chargé du développement des bornes électriques en Région bruxelloise met un certain nombre de statistiques à la disposition du pouvoir adjudicateur. Pour chaque borne, il est possible de connaître, mensuellement ou annuellement, le nombre de connexions réalisées, le nombre d'utilisateurs uniques qui se sont connectés et le volume de consommation en kilowattheures (kWh).

Le contrat prévoit bien l'obligation d'informer le pouvoir adjudicateur en lui permettant d'accéder en temps réel, sur une plate-forme électronique, à toutes les données relatives à l'utilisation des infrastructures de recharge. J'ai déjà répondu aux interpellations de M. De Beukelaer et Mme Czekalski sur les bornes électriques, en décembre, et à la question écrite de M. Özkara, récemment.

Par ailleurs, nous avons créé un groupe de travail visant à définir une stratégie, bien nécessaire. Ce n'est pas au gouvernement d'implanter toutes les bornes électriques ou de gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG). Nous devons agir en collaboration avec le secteur privé. Il faut définir les responsabilités des uns et des autres. Sibelga participe audit groupe de travail. J'espère vous en livrer les résultats assez rapidement.

auto kopen dat er snel een laadpunt in hun buurt komt, mocht dat nog niet het geval zijn.

Eind 2019 hebben minister Maron en Leefmilieu Brussel in overleg met mijn kabinet en Brussel Mobiliteit de opdracht gegeven tot een uitgebreide studie naar elektrische en hybride voertuigen, alsook aardgas- en waterstofauto's.

In de effectenstudie met betrekking tot de mobiliteit, de sociaal-economische aspecten en de energie, zal de concessionaris een diepgaande analyse maken van de alternatieve aandrijvingstypes voor verschillende voertuigcategorieën en het specifieke gebruik. Er wordt ook bekeken welke impact CNG en LNG (liquified natural gaz), de bouw van waterstofreservoirs en de plaatsing van elektrische laadpalen hebben.

Met de omzetting van de Europese CPT-richtlijn (Clean Power for Transport) kreeg elk gewest en de federale overheid eigen maatregelen en doelstellingen voor de bouw van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en elektriciteit. Op 18 november 2019 kreeg de Europese Commissie daarover trouwens een voortgangsverslag. Beide documenten zijn openbaar.

Ik kan u de regeringsstrategie nog niet meedelen, want het onderzoek loopt nog, maar ik kan wel zeggen dat alle varianten aan bod komen: elektrisch, hybride, CNG, waterstof enzovoort. In afwachting werken we aan een basisnet van elektrische laadpalen dat over enkele maanden klaar moet zijn.

We moeten het aantal auto's in Brussel natuurlijk ook verder terugdringen en dan vooral het aantal auto's dat Brussel inrijdt. De helft van de Brusselse gezinnen heeft geen auto, maar voor een deel van de bevolking is er geen alternatief. Die mensen moeten gebruik kunnen maken van deelauto's of een zo milieuvriendelijk mogelijke eigen wagen.

Concernant la dispersion des bornes, la Région a organisé des réunions avec l'ensemble des communes afin de définir, en bonne concertation, les emplacements sur des voiries communales et régionales. Cet exercice a de facto permis d'assurer un maillage suffisant sur l'ensemble de la Région. Le déploiement d'une centaine de bornes est donc en cours. Je suis d'accord sur la nécessité d'avancer sur ce point.

Par la suite, les riverains disposant d'un véhicule électrique mais pas d'une possibilité de recharge à domicile pourront, lorsqu'une borne n'est pas présente à proximité, c'est-à-dire à moins de 250 m, demander le placement d'une borne au concessionnaire. Cette demande devra, bien entendu, faire l'objet d'un accord entre la Région et la commune concernée. Ce faisant, nous pouvons garantir aux citoyens que lorsqu'ils achètent une voiture électrique, il y aura rapidement une borne près de chez eux, si ce n'est pas encore le cas. L'absence de borne ne constituera donc pas un obstacle au changement.

Les études permettent au gouvernement de connaître les besoins en suivant une technologie qui évolue constamment. Une vaste étude d'incidences a été lancée fin 2019 par le ministre Maron et Bruxelles Environnement, en concertation avec mon cabinet et Bruxelles Mobilité. Menée dans le cadre de la fin des véhicules à moteur à combustion, elle examine les détails relatifs aux véhicules électriques, hybrides, au CNG et à l'hydrogène. Sa réunion de lancement a eu lieu le 10 janvier 2020.

Dans l'étude d'incidences relative à la mobilité, aux aspects socio-économiques et à l'énergie, l'adjudicataire effectuera une analyse approfondie de l'évolution technologique des différents types de carburants et de propulsions alternatives pour les différentes catégories de véhicules et pour les finalités spécifiques d'utilisation ou flottes spécifiques. L'étude analysera également l'évolution et l'impact du CNG ou LNG (gaz naturel liquéfié) et l'infrastructure des réservoirs d'hydrogène, ainsi que des stations de charge de véhicules électriques.

La transposition de la directive Clean Power for Transport (CPT) - le nouveau nom de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour

carburants alternatifs - concernait essentiellement l'établissement d'un cadre stratégique national, qui, dans le cas de la Belgique, reprenait des mesures et objectifs différents en fonction des Régions et de l'État fédéral, pour le déploiement de l'infrastructure pour carburants alternatifs et l'électricité. Ce document est accessible au public.

Par ailleurs, un rapport d'avancement du cadre stratégique précité a été rédigé et remis à la Commission européenne le 18 novembre 2019. Ce document est, lui aussi, accessible au public.

Je ne suis pas encore en mesure de vous communiquer la stratégie retenue par le gouvernement, puisque l'étude est en cours, mais je vous garantis que celle-ci tient compte de toutes les variantes : véhicules électriques, hybrides, CNG, à hydrogène...

Dans l'intervalle, nous travaillons pour assurer le maillage de base des bornes électriques et être en mesure de garantir aux citoyens qui envisagent l'acquisition d'une voiture électrique qu'ils disposeront de bornes électriques d'ici quelques mois. Nous ferons ainsi en sorte que ceux qui ont besoin d'une voiture puissent disposer du modèle le plus écologique possible.

Certes, nous devons continuer à réduire le nombre de voitures à Bruxelles, et surtout le nombre de véhicules entrants. La moitié des ménages bruxellois ne possède pas de voiture, mais il restera toujours une partie de la population pour laquelle il n'existe pas d'alternative.

Nous devons faire en sorte que les personnes concernées puissent utiliser soit des voitures partagées, qui sont les plus propres, soit un véhicule privé aussi propre que possible et doté d'une technologie perfectionnée.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans)*.- *Ik vroeg me eerst af of u niet op een andere interpellatie over elektrische laadpalen inging. Mijn vragen gaan immers eerder over CNG!*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *Uw eerste vraag ging over betrouwbare*

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il est vrai qu'au départ, je me suis demandé si vous répondiez bien à mon interpellation et non à une autre, consacrée aux bornes électriques. Car le fait est que mes questions traitent plus précisément du CNG !

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je m'efforçais pourtant de vous répondre. Votre première question revenait à demander si nous

statistieken over het gebruik van laadpalen langs de openbare weg.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Dan is er een misverstand, vermoedelijk ontstaan doordat er meerdere versies van de vraag de ronde deden.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik beantwoord de vragen die me worden gesteld.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *En dat hebt u nauwgezet gedaan! Het is goed nieuws dat u voorstander van een strategisch plan bent, maar de luchtkwaliteit in Brussel is rampzalig en er is maar een CNG-station.*

De nadruk ligt nog altijd sterk op elektriciteit, terwijl een elektrische auto ten minste 30.000 euro en een waterstofauto ten minste 80.000 euro kost.

Die technologieën zijn echter nog lichtjaren verwijderd van evenwichtige milieuprestaties en het zal nog moeten blijken of ze in de toekomst goedkoper worden. Elektrische auto's bestaan al tientallen jaren, maar de economische rendabiliteit laat nog altijd op zich wachten. Die toestand is onaanvaardbaar, want veel mensen kunnen zich zo'n auto niet veroorloven.

Het is de bedoeling dat benzine en diesel over tien jaar tot de verleden tijd behoren, maar de gemiddelde leeftijd van een Brusselse auto is tien jaar. Als er dus nu niet veel wagens op elektriciteit of aardgas verkocht worden, zal er over tien jaar ook geen tweedehandsaanbod van zulke wagens zijn voor personen die zich geen nieuwe wagen kunnen veroorloven.

Het is andermaal de kip of het ei! Als er geen CNG-stations komen, koopt niemand een aardgasauto. Daarom is het tijd voor een versnelling. Er moet ten minste een CNG-tankstation per gemeente komen, iets wat op vrij korte termijn kan.

dispositions de données statistiques fiables quant à l'usage des bornes de recharge électriques accessibles sur la voie publique et si nous connaissions le nombre de recharges réalisées, la quantité d'énergie fournie et le nombre de clients fournis par type de véhicule.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il s'agit alors d'un malentendu. Plusieurs versions de cette question ont circulé et il m'a été demandé d'y intégrer ce changement. Voilà sans doute la raison du problème.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je réponds quant à moi aux questions qui me sont posées.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Et c'est très bien ainsi ! Vous avez donc répondu de manière judicieuse. Cela dit, la volonté évidente d'établir un plan stratégique est une bonne chose. Mais, dans les faits, Bruxelles étant la ville et la Région la plus urbanisée du pays, nous connaissons des problèmes catastrophiques en matière de qualité de l'air et, pour l'instant, nous ne disposons que d'une seule station distribuant du CNG, à Anderlecht.

Considérant notre situation d'un point de vue sanitaire, le fait de ne pas avoir pris les devants plus tôt, c'est un comble ! Bien sûr, il existe un plan stratégique, mais nous restons manifestement fort axés sur l'électricité. Il faut savoir qu'aujourd'hui, un véhicule électrique coûte au moins 30.000 euros et un véhicule à hydrogène, au moins 80.000 euros.

Au niveau de leur performance environnementale, nous sommes encore à des années-lumière de l'équilibre par rapport à l'exploitation de ces technologies et tabler sur une diminution des prix est purement hypothétique. Rien n'est certain à cet égard. Les véhicules électriques existent déjà depuis plusieurs dizaines d'années, mais aucune solution économiquement tenable n'a encore été trouvée. Cette situation n'est pas acceptable, étant donné le grand nombre de personnes qui n'auront pas les moyens d'acheter ce genre de voitures.

Encore un point : l'idée est de sortir de l'essence et du diesel d'ici dix quinze ans, mais nous savons que l'âge moyen d'un véhicule à Bruxelles est de dix ans. Le marché de l'occasion sera donc important. Et si les gens n'achètent pas de véhicule électrique

Hoe ziet de samenstelling van de werkgroep er ten slotte uit?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Het is goed nieuws dat er na negen jaar werk wordt gemaakt van een analyse van het aanbod. Wie maakt deel uit van de werkgroep?*

We moeten ook nadenken over fiscale maatregelen. Een tankstation met een CNG-pomp en laadpalen hoeft bijvoorbeeld niet dezelfde fiscale behandeling te krijgen als tankstations die alleen benzine en diesel verkopen.

Een gewestelijke aankoopcentrale zou auto's op elektriciteit of aardgas kunnen aankopen voor de gemeenten. Er zijn talloze mogelijkheden om een strategisch plan uit te werken.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik begrijp de bezorgdheden en terechte vragen van de heer Uyttendaele. Het zijn belangrijke bekommernissen. Ik heb ook openheid bij de minister opgemerkt om dit te bestuderen.

Wanneer kunnen we de eerste resultaten van de studie verwachten?

In het licht van al die nieuwe technologieën is het aan de wetgever om de regels aan te passen en te zorgen voor een eerlijk speelveld. Als er

(ni au CNG, a fortiori) aujourd'hui, dans dix ans, les personnes qui n'ont pas les moyens d'acquérir un véhicule neuf ne pourront pas non plus s'en procurer un d'occasion.

Une fois de plus, c'est l'histoire de l'œuf et la poule ! Si nous n'installons pas de stations CNG, personne n'achètera de voiture qui roule au CNG. Je crois donc réellement qu'il faut accélérer dans ce sens. Au-delà d'un plan stratégique, il est possible d'avancer. Quoi qu'il arrive, nous avons besoin de bornes CNG, alors installons-en au moins une par commune. Cela paraît un minimum et il me semble que cela pourrait être fait assez rapidement.

Dernière question : quelle est la composition du groupe de travail ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'aimerais savoir en quoi consiste ce groupe de travail. Neuf ans après, nous sommes ravis d'apprendre qu'une étude a été lancée, le 10 janvier dernier, pour analyser et suivre l'évolution de cette offre. Qui y travaille ?

Je souhaiterais insister sur un seul point : la transversalité de cette offre. Il faut aussi réfléchir à une fiscalité adaptée. Par exemple, une station-service existante qui met à disposition du CNG et des bornes électriques ne doit pas nécessairement être traitée de la même manière que celle qui propose uniquement de l'essence ou du diesel.

Pour les communes, nous pourrions imaginer une centrale d'achats régionale de véhicules électriques ou fonctionnant au CNG. Les possibilités de dresser un véritable plan stratégique sont multiples.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Je comprends les préoccupations de M. Uyttendaele et ai également noté l'ouverture de la ministre à cet égard.*

Pour quand pouvons-nous attendre les premiers résultats de l'étude ?

Il revient au législateur d'adapter les règles et de veiller à des conditions équitables : les nouvelles

performantere technologieën opduiken, die bijvoorbeeld goedkoper en minder vervuילend zijn, moeten die qua regelgeving voldoende aantrekkelijk zijn.

Met overheidsgeld brandstofinfrastructuur installeren moet een allerlaatste optie zijn, die heel omzichtig ingezet moet worden. Het kan niet zijn dat alle mogelijke verplaatsingsmiddelen gestimuleerd en gesubsidieerd worden. Als beleidsmaker moet je keuzes maken.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (*in het Frans*).- *Wat is de kostprijs per CNG-pomp, als het gewest er achttien moet installeren?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de kabinetten Mobiliteit en Leefmilieu, alsook van Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel. Sibelga is ook vertegenwoordigd en er komen experts aan het woord.*

(verder in het Nederlands)

Het is de bedoeling om de studie in de loop van dit jaar op te leveren, maar over een exacte datum beschik ik nog niet. De studie zal dienen om een planning op te maken, wat we dit jaar willen doen.

(verder in het Frans)

Een aankoopcentrale is een interessant voorstel. Sibelga heeft een deelsysteem overwogen en Cambio bestudeert hoe het zijn wagenpark beschikbaar kan maken. Een aankoopcentrale zou vooral kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) ten goede komen, die hun auto's niet elke dag nodig hebben, waardoor een deelsysteem tot de mogelijkheden behoort. Dat wordt momenteel bekeken.

Ik weet niet uit het hoofd hoeveel een CNG-pomp zou kosten. De werkgroep sluit geen enkele technologie uit, dus hij onderzoekt ook CNG.

technologies plus performantes doivent être suffisamment attrayantes sur le plan réglementaire.

Les deniers publics ne doivent servir à installer des infrastructures de carburant qu'en dernier recours. Tous les moyens de déplacement possibles ne peuvent être stimulés et subsidiés. En tant que décideur politique, vous devez faire des choix.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- *Si la Région devait promouvoir l'installation de dix-huit bornes de recharge au CNG, quel serait le coût unitaire de chaque borne ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *En ce qui concerne le groupe de travail, il réunit les cabinets concernés, à savoir ceux de la mobilité et de l'environnement, ainsi que les administrations correspondantes, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement. Sibelga y participe aussi, eu égard à son expérience importante. Des experts y seront également invités.*

(poursuivant en néerlandais)

L'étude devrait être achevée dans le courant de l'année, mais je ne dispose pas d'une date précise. Elle servira à élaborer un planning cette année encore.

(poursuivant en français)

La proposition de centrale d'achats est intéressante. De nombreux acteurs y ont réfléchi, notamment Sibelga qui a envisagé un système de partage, ou Cambio, qui étudie les manières de mettre sa flotte à disposition. Je suppose que la centrale d'achats concernerait principalement de petites et moyennes entreprises (PME) qui n'ont pas forcément besoin de leurs véhicules tous les jours. Un système de partage, de mutualisation est donc envisageable. Différentes options sont possibles et divers acteurs du domaine se penchent sur la question.

Je ne connais pas par cœur le prix d'une borne CNG et je ne pourrais donc pas vous l'indiquer. Le CNG fera partie de l'étude du groupe de travail qui

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans)*.- *Ik hoop dat we het dossier met een positieve noot kunnen afsluiten. Er is enorm veel tijd verloren. Er komen nu weliswaar laadpalen, maar de bouw van CNG-pompen lijkt maar niet van de grond te komen.*

Het is natuurlijk de bedoeling om het aantal voertuigen terug te dringen, maar niet door mensen in hun portefeuille te raken. Als we de Brussel'Air-premie niet hervormen en geen CNG-infrastructuur aanleggen, zullen de armsten het gelag betalen en dat kunnen we niet aanvaarden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *Ik ben verantwoordelijk voor de vijf komende jaren, niet voor de vijf voorbije jaren.*

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

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

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

betreffende "de toestand van de gewestwegen in het kader van de werkzaamheden die aan de gang zijn in de Auguste Reyerslaan en de weerslag van die werkzaamheden op het leven in de wijk".

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans)*.- *Er wordt al jaren gewerkt aan de August Reyerslaan. Het Reyersviaduct is weggehaald en er*

n'exclura aucune technologie. Toutefois, le groupe de travail devra encore définir ce qu'on fera exactement avec celle-là.

M. Julien Uyttendaele (PS).- *J'espère que nous pourrions clôturer ce dossier sur une note positive. Nous avons perdu énormément de temps. Voilà quatre ou cinq ans que l'on s'agit : les choses évoluent pour les bornes électriques, mais semblent stagner pour les bornes de CNG.*

Nous avons un souci d'un point de vue social. L'objectif est évidemment de diminuer le nombre de voitures, pas de sanctionner les gens par le portefeuille ! Or, en continuant dans cette voie et en refusant notamment de réformer la prime Bruxell'air ou de développer des infrastructures pour le CNG, on ferait payer la note aux plus démunis. C'est inacceptable.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *J'endosse la responsabilité pour les cinq ans à venir, pas pour les cinq années écoulées.*

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

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

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

concernant "l'état des voiries régionales dans le cadre du chantier en cours boulevard Auguste Reyers et l'incidence de ce chantier sur la vie du quartier".

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- *Des travaux sont en cours depuis plusieurs années sur le boulevard Auguste Reyers. Le viaduc Reyers a été détruit, et un boulevard urbain est en cours d'aménagement,*

wordt een stadsboulevard aangelegd, wat een goede zaak is.

Er gaan echter ook problemen mee gepaard. Zo liggen er afval en elektriciteitsdraden op de weg en zijn er de laatste tijd veel meer muizen en ratten in de buurt. Mensen hebben moeite om zich te verplaatsen en de omzet van de winkels daalt.

Hoever staan de werken? Wanneer zullen ze klaar zijn? Hoe veilig zullen voetgangers en fietsers zijn na de heraanleg? Komen er betonblokken om het fietspad af te schermen? Kunnen de auto's dan nog door?

De doorgang is er nu erg gevaarlijk, zeker in de winter, wanneer er minder licht is. Zijn er ongevallen gemeld op de werf? Wordt er meer gecontroleerd om de veiligheid van de voetgangers te waarborgen?

Zijn de elektrische installaties beveiligd?

Hoe worden de vele ratten en muizen bestreden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er moeten nog een paar afsluitingen geplaatst worden. Ook nog wat grasperken en de bekleding van de muren van de tunnels moeten worden afgewerkt. In principe zou dat eind april klaar moeten zijn. De wegmarkeringen worden aangebracht zodra de weersomstandigheden zich daartoe lenen.*

Momenteel loopt er een effectenstudie op basis van het certificaat dat Brussel Mobiliteit heeft aangevraagd voor de definitieve inrichting. Het gaat dan vooral om de mobiliteitskeuzes.

Als die studie afgerond is, zal Brussel Mobiliteit in april en mei 2020 de definitieve inrichting uitwerken. In de zomer van 2020 zal urban.brussels

ce qui est une bonne chose. Avec la rénovation de nos tunnels, il s'agit d'un chantier important de la Région bruxelloise, dont la gestion, semble-t-il, pose quelques questions.

Plusieurs problèmes m'ont été rapportés, à savoir la présence de nombreux déchets et fils électriques qui pendent sur la voirie, une augmentation substantielle du nombre de rats et de souris, la baisse du chiffre d'affaires des commerçants, les difficultés de déplacement, le ramassage des déchets et la gestion compliquée du trafic automobile.

Quel est l'état d'avancement de ce chantier ? Quand la fin des travaux est-elle prévue ? Qu'en est-il de l'aménagement final et de la sécurité des piétons et des cyclistes ? Des blocs de béton ont été posés pour encadrer une piste cyclable. Les voitures peuvent-elles encore passer ?

Le passage à cet endroit est en effet difficile, voire dangereux, surtout en hiver, lorsque la luminosité est réduite. Des accidents ont-ils été rapportés sur le chantier ? Des contrôles ont-ils eu lieu, notamment en vue de garantir la sécurité des piétons ?

Des mesures ont-elles été prises pour sécuriser les installations électriques ?

Quels sont les moyens mis en œuvre afin de lutter contre la prolifération des rats et des souris ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le chantier est en voie de finalisation. Il reste à réaliser la pose des garde-corps en surplomb du boulevard E40 le long de l'avenue de Roodebeek et sur les frontons des tunnels, quelques travaux de parachèvement de l'aménagement provisoire du boulevard (notamment des engazonnements) ainsi que la pose des derniers panneaux d'habillage des murs des tunnels.

Sauf imprévu, ces travaux seront terminés au plus tard fin avril. Les derniers marquages au sol seront réalisés dès que les conditions météorologiques le permettront, vers le mois de mars.

Concernant l'aménagement définitif, une étude d'incidences relative à la demande de certificat

zich dan over dat plan buigen en eind 2020 volgt dan het openbaar onderzoek.

Eens Brussel Mobiliteit het stedenbouwkundige certificaat ontvangen heeft, zal het meteen ook een stedenbouwkundige vergunning aanvragen voor de volledige inrichting. Die moet in principe verleend worden tegen de zomer van 2021, zodat we eind 2021 de aannemer kunnen aanduiden en de middelen in de begroting kunnen voorzien.

De betonblokken die er momenteel staan, dienen als tijdelijke afsluiting van bepaalde rijvakken en om het fietspad te scheiden van de rijweg. Door de voorlopige inrichting konden we extra fietspaden aanleggen op de parallelwegen. Zo komt er een pad in twee richtingen ter hoogte van de RTBF, tussen Diamant en Meiser.

De voetpaden bleven behouden en er zijn oversteekplaatsen ingericht met verkeerslichten.

Door de betonblokken kunnen wagens niet door. Dat mocht al niet volgens de signalisatie, maar helaas lappen veel Brusselaars die aan hun laars en waren er strengere maatregelen nodig.

Tijdens de testfase zal Brussel Mobiliteit het rijgedrag monitoren, om eventueel bepaalde aspecten van de voorlopige inrichting te kunnen aanpassen.

Er is nog geen ongeval gebeurd als gevolg van de werken. Als u over andere informatie beschikt, laat ons dat dan weten.

De veiligheid op de werven wordt regelmatig gecontroleerd, zowel door de veiligheidscoördinator van de werf als door de politiezones.

De verkeersveiligheid wordt ook gemonitord door het beheerscomité van de mobiliteit, met vertegenwoordigers van de coördinatie van de werven, Mobiris, de politiezones, de openbare vervoersmaatschappijen en de projectleiders. Ook de coördinatiecommissie van de werven doet suggesties aan de wegbeheerder.

Over een probleem met muizen en ratten heeft Brussel Mobiliteit niets vernomen en is daar overigens ook niet voor bevoegd.

introduite par Bruxelles Mobilité est en cours de réalisation. Cette demande de certificat porte essentiellement sur les principaux choix de mobilité qui orienteront l'aménagement du futur boulevard.

Une fois que les conclusions de cette étude seront connues, Bruxelles Mobilité reprendra le processus d'étude de l'aménagement définitif dans le courant des mois d'avril et mai 2020. Le plan de certificat amendé, qui intégrera les conclusions de l'étude d'incidences et qui anticipera en grande partie les options d'aménagement du projet définitif, sera introduit auprès d'urban.brussels après l'été 2020. Enfin, une enquête publique pourrait être organisée fin 2020.

Après délivrance du certificat d'urbanisme, Bruxelles Mobilité introduira directement une demande de permis d'urbanisme portant, cette fois, sur l'ensemble de l'aménagement. Sauf retards ou imprévus, Bruxelles Mobilité espère obtenir la délivrance du permis pour l'été 2021. Dans ce cas, l'engagement budgétaire pourrait être ordonné fin 2021 avec la désignation de l'entrepreneur.

Concernant la présence des blocs de béton, Bruxelles Mobilité a souhaité, dans l'attente du réaménagement définitif, matérialiser un aménagement provisoire sur le boulevard à l'extrémité du chantier des tunnels. Cet aménagement tient notamment compte du souhait exprimé par les riverains de déconnecter progressivement les voies latérales du boulevard pour les apaiser. Aussi, les blocs de béton matérialisent des fermetures d'accès, des îlots de séparation ou encore des séparations de la bande cyclable afin de tester certaines options de mobilité dans le cadre de cet aménagement temporaire.

En outre, l'aménagement provisoire a permis de créer de nouvelles pistes cyclables dans les voies latérales. Une piste cyclable bidirectionnelle est prévue dans la voie latérale du côté de la RTBF, entre le carrefour Diamant et le carrefour Meiser, mais elle nécessite encore un complément de signalisation et de protection.

Les trottoirs ont été reconstruits à l'identique et des traversées gérées par des feux ont été aménagées.

Quant à la question du passage des voitures, la présence des blocs de béton ne le permet pas. La signalisation en place interdit déjà certains mouvements, mais des blocs ont été ajoutés afin de dissuader les automobilistes qui ne respectent pas le Code de la route, et malheureusement, ils sont nombreux à Bruxelles.

En tout état de cause, Bruxelles Mobilité observera le comportement des automobilistes pendant la phase de test, notamment au moyen des informations collectées par les services de police et la commune, et elle adaptera, si nécessaire, certains éléments d'aménagement provisoire dans l'attente du projet définitif.

S'agissant des accidents sur le chantier, aucun accident lié à l'exécution des travaux n'y a été constaté. Si vous disposez d'autres informations, n'hésitez pas à nous les communiquer.

Les chantiers font évidemment l'objet de contrôles. La sécurité des piétons est régulièrement contrôlée par l'équipe de contrôle des travaux et par le coordinateur sécurité-santé affecté au projet ainsi que par d'autres acteurs impliqués en seconde ligne dans la gestion quotidienne du chantier, tels que les représentants des zones de police. Leurs observations sont rapportées à l'entrepreneur dans les procès-verbaux de constat, dans les comptes rendus des réunions d'avancement des travaux ou dans les rapports de coordination et, en cas d'urgence, directement au responsable présent sur le chantier.

La sécurité routière est, quant à elle, contrôlée au sein du comité de gestion de la mobilité regroupant la direction de la coordination des chantiers, le centre d'exploitation Mobiris, les zones de police concernées, les opérateurs de transport public concernés et la direction de projet, ainsi que par la commission de coordination des chantiers qui émet des avis concertés à ce sujet et les transmet au gestionnaire de voirie afin qu'il puisse délivrer les refus ou autorisations de chantier en connaissance de cause.

Votre dernière question portait sur les moyens mis en place pour lutter contre les rats et les souris. Bruxelles Mobilité n'a pas fait de constat ni n'en a

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans)*.- *Weet u of er een verband is tussen de werken en de dalende omzet van de winkels?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *Ik beschik niet over precieze cijfergegevens, maar projecten van deze omvang gaan altijd gepaard met de nodige begeleidingsmaatregelen. Ik zal met de minister van Economie en met de gemeenten nagaan of die gewerkt hebben, om er eventueel lessen uit te trekken.*

- *Het incident is gesloten.*

(De heer Julien Uyttendaele, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de controle van roetfilters tijdens de autokeuring".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans)*.- *Sinds de zesde staatshervorming is de*

reçu à ce sujet. La dératation n'est pas une compétence de Bruxelles Mobilité.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- *Sans mauvais jeu de mots, je me réjouis de voir enfin le bout du tunnel dans ce dossier.*

Disposez-vous d'informations sur le lien entre les chantiers et la baisse du chiffre d'affaires des commerçants, même si cela n'est pas de votre ressort ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Cela ne relève, certes, pas de mes compétences, mais je m'y intéresse : pour réaliser des projets de cette envergure, nous avons besoin du soutien des commerçants. Ils ne nous l'accorderont que si nous les soutenons également.*

Je ne dispose pas de données chiffrées, mais chaque projet - surtout de taille - est assorti de mesures d'accompagnement proportionnelles à son impact. Nous évaluerons précisément cet impact avec mon collègue responsable de l'économie locale et avec les communes, pour en tirer des leçons, si nécessaire.

- *L'incident est clos.*

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le contrôle des filtres à particules lors du contrôle technique".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Depuis la sixième réforme de l'État, le contrôle des performances environnementales des véhicules est une compétence régionale. Pour rappel, la directive*

controle van de milieuprestaties van voertuigen een gewestbevoegdheid.

Test-Aankoop, Kom op tegen Kanker, de Bond Beter Leefmilieu (BBL) en het Netwerk Duurzame Mobiliteit luidden in 2017 de alarmbel over de gebrekkige controle op de uitstoot van auto's.

In de nasleep van dieselgate en de start van de Brusselse lage-emissiezone (LEZ) bleek immers dat een aantal chauffeurs, van wie de roetfilter aan vervanging toe was, die gewoon lieten verwijderen om kosten te besparen. Ze hadden niets te vrezen, want de controlecentra waren niet in staat om de aanwezigheid of de werking van zo'n filter te na te gaan.

Volgens berekeningen van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) uit 2017 zouden er in België zo'n 140.000 auto's zonder of met een defecte roetfilter kunnen rondrijden. Volgens uw voorgangster konden de controlecentra de roetfilters niet controleren omdat ze daar niet het gepaste materiaal voor hadden en omdat de Europese norm te laks is.

Volgens de VAB zijn de tests van uitlaatgassen zelfs onvoldoende precies om na te gaan of de Euro 5- en Euro 6-normen van dieselloertuigen worden gerespecteerd, wat ernstige vragen oproept over de naleving van de LEZ.

Daarom overwoog de staatssecretaris destijds om strengere normen in te voeren dan de Europese richtlijn vereist. Ze vroeg de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) om haar een lijst te bezorgen van materiaal dat noodzakelijk is om de naleving van de normen te controleren en wilde daar ook geld voor uittrekken. De GOCA bekeek met de producenten welke technologie beschikbaar was.

Het recentste schandaal betreft zelfreinigende roetfilters. Uit onderzoek is gebleken dat de twee populairste modellen in Europa de uitstootnorm om de 420 km, wanneer het regeneratieproces wordt herhaald, met 32 tot 115% overschreden.

Erger nog, de passieve regeneratie van zulke filters vindt meestal op de snelweg, maar de actieve gebeurt in de stad. Daar merkten onderzoekers dat een uitstoot van deeltjes van 23 nanometer of meer

2010/48/UE de la Commission du 5 juillet 2010 adaptant au progrès technique la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques définit, à l'annexe 2, section 8.2, les procédures de contrôle des émissions à l'échappement.

Cependant, en 2017, Test Achats, l'association flamande de lutte contre le cancer Kom op tegen Kanker, la ligue flamande pour un meilleur environnement (Bond Beter Leefmilieu) et le réseau flamand pour une mobilité durable (Netwerk Duurzame Mobiliteit) s'inquiétaient du contrôle insuffisant des émissions générées par les voitures. Cette inquiétude avait alors fait l'objet de multiples questions.

C'est en effet dans la foulée du scandale du dieselgate et de l'introduction de la zone de basse émission (LEZ) à Bruxelles qu'une autre polémique avait éclaté quant à une fraude au filtre à particules constatée en Belgique. Il semblait qu'un certain nombre de personnes devant le remplacer optaient pour une suppression pure et simple du filtre afin d'éviter des frais importants. Choisisant l'illégalité, ces derniers n'avaient pas grand-chose à craindre, puisque les centres de contrôles techniques n'étaient pas en mesure de vérifier la présence ou le fonctionnement de ces filtres au moment de leur contrôle.

En 2017, l'organisation flamande d'assistance aux automobilistes (Vlaamse Automobilistenbond, VAB) indiquait que près de 140.000 véhicules étaient susceptibles de rouler sans filtre à particules en Belgique ou avec des filtres défectueux. Cette incapacité pour les centres de contrôle technique de vérifier les filtres à particules résultait, selon les réponses données par la secrétaire d'État qui vous a précédée, de l'inadéquation du matériel utilisé ainsi que du caractère trop laxiste de la norme européenne actuellement en vigueur quant aux émissions à vérifier lors des contrôles.

Selon la VAB, les tests des gaz d'échappement n'étaient même pas assez précis pour contrôler le respect des normes Euro 5 et Euro 6 des véhicules diesel, ce qui pose de sérieuses questions quant au respect de la LEZ instaurée depuis lors.

duizend maal vaker voorkwam dan normaal. Auto's met zelfreinigende roefilters blijven de longen van de Brusselaars in de LEZ verpesten.

Hoe zit het met het overzicht van de beschikbare apparatuur dat de GOCA moest opstellen? Welke apparaten zijn er sindsdien aangekocht? Bestaat er een overzicht van de nieuwe noden? Welke aanbevelingen deed de GOCA over de uitstoot van fijnstof en eventuele nieuwe fraudegevallen?

In 2018 zei de toenmalige staatssecretaris dat de producenten aangepaste apparatuur hadden ontworpen. Begin 2018 testten meerdere controlecentra in België meettoestellen die respectievelijk de uitgestoten fijnstofdeeltjes en de totale massa van het fijnstof berekenen. Wat hebben die tests opgeleverd? Welke middelen kregen de vier centra sinds 2012?

Zijn de controlecentra in staat om voertuigen te controleren waarvan de roefilter bij regeneratie buitensporige hoeveelheden fijnstof uitstoot? Wordt dat systematisch gecontroleerd? Hoe zit het met de controle van fijnstoffilters voor benzinevoertuigen?

Kunnen de centra nagaan of dieselauto's beantwoorden aan de Euro 5- en Euro 6-normen?

Krijgt de Brusselse politie ook materiaal om controles uit te voeren? Hoe zit het met de geautomatiseerde technische controle die de vorige staatssecretaris wou invoeren? Welke maatregelen wilt u de volgende jaren nemen?

C'est pour ces raisons que la secrétaire d'État réfléchissait, à l'époque, à un durcissement des valeurs exigées par la directive européenne. Celle-ci avait donc demandé au Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) de lui fournir la liste du matériel dont les centres auraient besoin pour pouvoir contrôler ces normes et avait annoncé vouloir débloquer des moyens financiers pour leur procurer les dispositifs nécessaires.

Le GOCA avait, quant à lui, commencé à se mettre en relation avec des producteurs pour évaluer les solutions technologiques disponibles sur le marché afin de les communiquer au gouvernement.

Penchons-nous maintenant sur le dernier scandale en date à propos de l'autonettoyage des filtres à particules. Comme vous le savez sans doute, une étude a été réalisée récemment à la demande de la Fédération européenne pour le transport et l'environnement par le laboratoire indépendant Ricardo. Elle portait sur les rejets de deux des modèles les plus vendus en Europe. La conclusion était pour le moins surprenante : au moment de leur régénération - tous les 420 km, ce qui est peu -, les filtres à particules des deux voitures dépassaient les limites légales d'émission de particules dans une mesure de 32 % à 115 %.

Il y a plus grave : la régénération passive a généralement lieu sur l'autoroute, mais elle est dite active lorsqu'elle survient en ville. En milieu urbain, les chercheurs ont constaté que les émissions de particules supérieures ou égales à 23 nanomètres étaient au moins mille fois plus importantes que d'ordinaire. C'est à la fois effrayant et regrettable puisque ces véhicules continuent, eux, de circuler dans la zone de basse émission et d'empester les poumons des Bruxellois malgré tous les efforts entrepris.

Quels sont les résultats de l'état des lieux réalisé par le GOCA et les centres de contrôle technique, demandé par la secrétaire d'État qui vous a précédée, quant aux besoins des centres pour pouvoir répondre efficacement à cette problématique ? Pouvez-vous nous le communiquer ?

Quelle partie de ces besoins a-t-elle été satisfaite depuis lors ? Une actualisation de ces besoins est-elle mise en place ?

Quelles sont les recommandations du GOCA au sujet des émissions de particules et de nouvelles fraudes éventuelles ?

En 2018, la secrétaire d'État indiquait que des producteurs avaient conçu des appareils adaptés. Début 2018, plusieurs centres en Belgique expérimentaient ces compteurs PN (du nombre de particules fines) et PM (de la masse de particules fines) lors d'une phase expérimentale. Quels sont les résultats de cette opération ? Quel soutien financier a-t-il été accordé aux quatre centres en question depuis 2012 ? Pouvez-vous ventiler les montants en jeu ? Une partie de ces montants a-t-elle été affectée à des besoins en personnel ?

Les centres de contrôle technique sont-ils techniquement aptes à vérifier les véhicules dont le filtre à particules produit des émissions excédentaires au moment de sa régénération ? Cet aspect a-t-il été intégré dans le processus de vérification ?

Qu'en est-il du contrôle des filtres à particules sur les véhicules à essence ?

Est-il possible de contrôler le respect des normes Euro 5 et Euro 6 sur les véhicules roulant au diesel ?

Et qu'en est-il des contrôles actuellement opérés par la Région bruxelloise ? Les policiers vont-ils également être équipés du matériel correspondant à cette technologie ? Qu'en est-il de l'automatisation du contrôle technique souhaitée par la secrétaire d'État précédente afin de limiter au maximum l'intervention humaine ?

Quels progrès ont-ils été réalisés en la matière ? Quelles mesures allez-vous prendre pour les années à venir ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Dit gaat niet alleen over de naleving van de LEZ, maar ook over de volksgezondheid. Om betrouwbare controles van de reële uitstoot uit te voeren, hebben we behoefte aan geschikte*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il s'agit d'une question très importante à laquelle j'ai déjà répondu précédemment dans le cadre d'une question écrite. Nous ne parlons pas uniquement du respect de la zone de basse émission (LEZ), mais

apparaten. Volgens de studie waarnaar u verwijst, veroorzaakt 20% van de dieselauto's met een roetfilter 80% van de vervuilende uitstoot. Als we de fijnstofuitstoot van dieselwagens controleren, kunnen we de vervuiling dus sterk terugdringen.

De belangrijkste informatie uit het onderzoek van de GOCA is dat de controlecentra de uitstoot niet kunnen controleren als gevolg van de Europese regels en de apparaten die ze gebruiken. Daar moeten we dus iets aan doen.

Het klopt dat bepaalde centra tests hebben uitgevoerd met toestellen die het aantal fijnstofdeeltjes en de massa fijnstofdeeltjes kunnen registreren. De resultaten van de tests staan in het eindrapport van de GOCA.

De apparaten zijn nog niet in gebruik, want ze moeten nog worden aangepast voor de technische controle. De testapparaten waren prototypes. Als alle formaliteiten achter de rug zijn, worden ze in de loop van 2021 in gebruik genomen.

Er waren al middelen voor de aankoop van de apparaten vrijgemaakt in de begroting 2018 van Brussel Mobiliteit, maar het is wachten op de homologatie voor de aankoop kan plaatsvinden.

Het is onmogelijk om uit te maken wanneer de regeneratie van de roetfilter plaatsvindt bij een dieselwagen. Dat hangt van een aantal omstandigheden af en er wordt geen rekening mee gehouden bij de technische controle. Er wordt dan ook geen sanctie opgelegd. Als de roetfilter stuk is bij de keuring, krijgt de auto wel een rode kaart.

De GOCA heeft tijdens de vorige regeerperiode onderzocht welke apparaten nodig zijn om roetfilterfraude te bestrijden. Wij moeten er nu voor zorgen dat alle controlecentra die gaan gebruiken.

Met niet-gehomologeerde apparatuur kunnen we geen onaangekondigde controles op de openbare weg uitvoeren.

Er wordt momenteel onderzocht of we de technische controle kunnen automatiseren door de meetapparaten te koppelen aan de software van de meetstations om tikfouten bij het invoeren van gegevens te voorkomen. Voorlopig blijkt dat

aussi de la santé publique. Pour exercer des contrôles fiables sur les émissions réelles, il importe que nous soyons équipés. Cet enjeu ne concerne pas uniquement Bruxelles. La Flandre et la Région wallonne y sont également confrontées. L'enjeu est, en réalité, européen et même mondial.

Il faut déployer des appareils de mesure, dits appareils PN, pour le comptage des particules qui sortent du pot d'échappement. D'après l'étude à laquelle vous faites référence, 20 % des véhicules diesel équipés d'un filtre à particules sont responsables de 80 % des émissions polluantes. Les 80 % de véhicules restants n'émettent, quant à eux, que 20 % des polluants. En introduisant un contrôle des particules fines pour les véhicules diesel, qui permet de détecter les gros pollueurs et donc de remédier au problème, il est possible de réaliser une réduction énorme des émissions chargées de particules fines.

L'enseignement majeur de l'étude du Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) est qu'il est impossible, pour le contrôle technique, d'effectuer un contrôle des émissions en raison, principalement, de la réglementation européenne et des appareils utilisés dans les stations. C'est sur ce point que nous devons travailler.

Il est vrai que certaines stations de contrôle technique ont effectué des tests avec des appareils de contrôle PN et PM. Les deux types d'appareil utilisés permettaient de contrôler le nombre de particules (PN) et de mesurer la masse des particules (PM). À la suite de l'étude, seul l'appareil mesurant le nombre de particules a été retenu. Les résultats de cette phase sont disponibles dans le rapport final du GOCA.

Les appareils ne sont pas encore déployés. Ils sont encore en phase de développement en vue de leur adaptation au contrôle technique. Les appareils reçus pour faire les tests étaient des prototypes. Si toutes les homologations et les formalités - description du test et modification des directives et arrêtés royaux - sont terminées à brève échéance, le déploiement est prévu dans le courant de l'année 2021.

Le subventionnement de l'achat de ces appareils était déjà prévu dans le budget 2018 de Bruxelles

moelijk omdat de apparaten elk met een eigen communicatieprotocol werken.

We overwegen drie mogelijkheden: software waarmee alle apparaten kunnen communiceren, de aankoop van alle nieuwe apparaten bij één enkele producent of automatische nummerplaat-herkenning bij de inrit van het station.

Mobilité, mais les organismes ne les ont pas achetés car ils doivent encore être homologués. Nous conservons, bien entendu, le budget à cette fin.

Il est impossible de prévoir le moment auquel s'effectue la régénération sur un véhicule à moteur diesel, comme le prévoient les constructeurs. L'enclenchement du processus de régénération est subordonné à certaines conditions, et cet aspect n'est pas pris en considération pour le contrôle des véhicules lors du contrôle technique en station.

Étant donné que cet aspect ne fait pas partie de l'étude et est très difficile à prévoir, aucune sanction n'a encore été prévue. Si le filtre à particules est défectueux, il est clair que le véhicule concerné fera l'objet d'une sanction de code 2, autrement dit une carte rouge.

Nous travaillons en collaboration avec le cabinet d'Alain Maron, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité dans le cadre de la lutte contre la fraude aux filtres à particules. Lors de la dernière législature, le GOCA a réalisé une étude afin d'identifier les instruments appropriés pour lutter contre ce phénomène lors des contrôles techniques. Notre travail consiste aujourd'hui à définir la prochaine étape de généralisation de l'utilisation de ces instruments.

Pour le moment, les appareils non homologués ne permettent pas de contrôle imprromptu sur la voie publique. Nous devons avant tout veiller à utiliser les meilleurs appareils homologués dans la lutte contre la fraude aux filtres à particules.

Les organismes étudient actuellement la possibilité d'automatiser le contrôle technique. On entend par automatisation la mise en place d'une connexion entre les appareils de mesure et l'application en station afin de limiter les erreurs de retranscription des données. À l'heure actuelle, ce processus est compliqué car les appareils proviennent de constructeurs différents et chaque appareil dispose d'un protocole de communication distinct.

Ainsi, trois options sont à l'étude : l'élaboration d'une solution informatique permettant d'établir une connexion entre tous les appareils et l'application, l'achat de nouveaux appareils provenant d'un même constructeur et conçus pour être facilement reliés, ou encore la reconnaissance

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Uw aankondigingen gaan de goede kant op, maar het is verbijsterend dat 20% van de auto's 80% van de vervuiling veroorzaken. Bovendien mogen die vervuilende auto's nog in de LEZ rijden!*

We weten dat voertuigen met Euro 0-, - en 2-norm grote vervuilers waren, maar dat geldt ook voor auto's met Euro 5- en 6-norm zonder roetfilter.

In Europa hebben al 250 steden sinds jaar en dag een LEZ. Sommige hebben die zelfs alweer afgevoerd. Vermoedelijk hebben ze dus een andere oplossing voor het roetfilterprobleem gevonden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *We kunnen deze kwestie in de context van de LEZ bekijken, maar het moest hoe dan ook gebeuren.*

Alle auto's worden gecontroleerd. Wie een uitzondering krijgt voor één dag om in de LEZ te mogen rijden teneinde naar de technische controle te gaan, mag daar rondrijden op voorwaarde dat de auto aan de regelgeving beantwoordt.

De studie is afgewerkt en de LEZ-regels zijn in januari strenger geworden. Er is weliswaar een

automatique des plaques d'immatriculation à l'entrée de la station.

J'espère que nous aurons encore l'occasion d'aborder ce thème, qui constitue un enjeu important pour la santé publique ainsi que pour le respect de notre zone de basse émission (LEZ).

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Ce que vous annoncez va dans le bon sens. Cela étant, les chiffres que vous citez sont sidérants : 20 % des véhicules seraient à l'origine de 80 % de la pollution. Or, vous parlez là dans le cadre de la zone de basse émission (LEZ). Il s'agit donc de véhicules autorisés à circuler !

L'objectif étant d'exclure les véhicules les plus polluants, nous savions déjà que les véhicules de normes Euro 0, 1 et 2 étaient à l'origine d'une partie considérable de la pollution. Mais même ceux qui échappent à la règle du filtre à particules, autrement dit des véhicules Euro 5 et 6, sont concernés.

Je vous propose d'aller observer ce qui se passe ailleurs. En Europe, 250 villes disposent déjà d'une zone de basse émission depuis longtemps, et certaines l'ont même abandonnée. Elles ont donc dû, à un moment donné, s'interroger sur ce problème des véhicules toujours en circulation, qui sont, en principe, plus respectueux de la qualité de l'air, et j'imagine qu'elles ont trouvé une solution au problème des filtres.

Nous reviendrons sur ce point car il est urgent d'agir. En effet, le renforcement permanent des règles doit, à tout le moins, servir à quelque chose.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous pouvons en parler dans le cadre de la LEZ mais, même en l'absence d'une telle zone, il fallait le faire.

Les contrôles sont exercés sur toutes les voitures. Supposons que vous entriez dans la LEZ munie d'une carte de dérogation pour une journée afin de vous rendre au contrôle technique, vous seriez autorisée à circuler, pour autant que votre voiture soit conforme aux réglementations en vigueur.

verband tussen die twee dossiers, maar het zijn aparte dingen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *U weet dat de GOCA-website de bezoeker naar het Waals Gewest verwijst, maar in Brussel gelden specifieke regels. Kunt u de resultaten van het genoemde onderzoek aan de commissieleden bezorgen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *We moeten eerst nagaan of het een openbaar onderzoek is.*

- Het incident is gesloten.

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL

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

betreffende "de vooruitgang van het project voor de plaatsing van een treinmonument op de rotonde voor de ingang van Docks, op de Van Praetbrug".

De heer Sadik Köksal (DéFI) *(in het Frans).*- *De gigantische diesellocomotief 5204 was in dienst van 1954 tot 1989 en wordt bewaard in Salzannes. De bedoeling is dat in 2021 de locomotief in Schaarbeek geplaatst wordt op de rotonde die naar Docks Brussel leidt om reclame te maken voor het Train World museum.*

Verskillende projecten zijn in de running voor het plaatsen van de locomotief als monument op die rotonde. Het project van het Train World museum, gesteund door François Schuiten, legt in de eerste

L'étude est déjà finalisée, et les règles relatives à la LEZ ont été renforcées en janvier dernier. Il s'agit selon moi de deux dossiers liés, bien que distincts.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Comme vous le savez, le site internet du GOCA renvoie l'utilisateur à la Région wallonne. Or, la Région bruxelloise est régie par des règles spécifiques. Dès lors, pouvez-vous nous envoyer cette étude ? Cela nous aiderait à avoir une vision plus claire.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Avant de vous transmettre cette étude, nous devons nous assurer qu'il s'agit d'une étude publique. Si elle ne l'est pas, nous mettrons tout en œuvre pour qu'elle le devienne.*

- L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

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

concernant "l'état d'avancement du projet visant à installer un monument ferroviaire sur le rond-point devant l'entrée du Docks, au pont Van Praet".

M. Sadik Köksal (DéFI).- *Nous avons sans doute toutes et tous une relation privilégiée avec le train, cette capsule temporelle qui nous emmène vers l'avenir tout en nous permettant de vivre pleinement l'instant présent. À titre personnel, les voyages en train m'ont laissé des souvenirs inoubliables, après des années de navette entre les Ardennes et Bruxelles.*

Peut-être est-ce la raison pour laquelle je souhaiterais aborder la question de l'avenir de la locomotive diesel 5204, dite "gros nez". Ce géant

plaats de link met de spoorweg, terwijl een ander project eerder verwijst naar het industriële verleden van België.

Is de plaatsing van de locomotief op de rotonde gepland voor 2021? Hoe lang zal de plaatsing duren?

Hoe evalueert u de samenwerking met de indieners van de verschillende projecten?

Hoe wordt het project gefinancierd? Wat is de verdeelsleutel? Zal Beliris een bijdrage leveren? Komt er effectief een participatieve financiering?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Niet Brussel Mobiliteit, maar Infrabel beheert dit dossier. Infrabel heeft het gewest wel gevraagd om het project mee te financieren, maar voor zover ik weet, is op die vraag niet ingegaan.*

Infrabel en Brussel Mobiliteit hebben wel samengewerkt aan de technische haalbaarheidsstudie in 2016 en 2017, maar toen ging het nog om

du rail d'une longueur de 18,85 m, d'une largeur de 3,35 m et d'un poids sans moteur d'environ 75 tonnes, commandé en 1954 et retiré du service en 1989, est actuellement conservé à Salzinnes.

Cette locomotive diesel devrait faire son ultime arrêt à Schaerbeek pour faire la promotion du musée Train World tout proche. Cette locomotive, ce géant du rail, fait partie de notre patrimoine ferroviaire. Son installation sur le rond-point menant au centre commercial Docks Brussel est prévue en 2021, année du 175^e anniversaire de la liaison Bruxelles-Paris.

À l'heure actuelle, on ne sait pas exactement quel projet sera retenu pour cette locomotive. Le projet du musée Train World et du patrimoine historique de la SNCB, soutenu notamment par François Schuiten, vise à faire un monument en rapport avec le chemin de fer, avec tout ou partie de la locomotive. Un autre projet, soutenu par l'association Patrimoine ferroviaire et tourisme, vise à placer cette locomotive ancienne en témoignage du passé industriel et ferroviaire de la Belgique.

L'installation de la locomotive diesel 5204 sur le rond-point devant l'entrée de Docks Brussel est-elle bien prévue pour 2021 ? Pourriez-vous nous fournir une indication de la période pendant laquelle cette installation aura lieu ?

Quelle est votre évaluation de la collaboration entre les différents acteurs de ce projet ?

Quel est le financement prévu pour ce projet ? Comment sera-t-il réparti entre les différents acteurs ? Y aura-t-il une intervention de Beliris ? Le financement participatif évoqué est-il bien prévu ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est Infrabel, et non Bruxelles Mobilité, qui pilote ce dossier. Certes, une demande de participation financière a bien été introduite par Infrabel au ministre chargé de la mobilité et des travaux publics de l'époque, M. Pascal Smet, mais, à notre connaissance, ce dernier n'a pas donné suite à la demande. Par conséquent, il nous est impossible de nous prononcer sur le calendrier du dossier.

een kunstwerk met een stoomlocomotief in plaats van de diesellocomotief waarvan nu sprake is.

Het is dus Infrabel dat zich over de financiering en het tijdschema moet uitspreken.

De heer Sadik Köksal (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik betreur dat uw voorganger niet op de vraag van Infrabel is ingegaan. Misschien kunt u contact nemen en onze vragen voorleggen? Op die manier zal het project misschien vooruitgang boeken, want het is toch wel belangrijk voor het imago van het gewest en voor Train World.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik kan mij informeren bij Infrabel.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON

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

betreffende "de organisatie van een poëziewedstrijd bij de MIVB".

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).*- *De Parijse openbare vervoersmaatschappij RATP publiceert al 25 jaar poëzie in het openbaar vervoer. Voor 53% van de reizigers blijkt dat de*

L'étude de faisabilité technique liée au dossier a fait l'objet d'une collaboration fructueuse (réunions, transmissions de plans d'infrastructure, estimation des capacités portantes) entre Infrabel et Bruxelles Mobilité en 2016 et 2017, mais elle concernait une œuvre d'art incluant une locomotive à vapeur, dont le poids total était estimé à 80 tonnes, et non une locomotive au diesel.

Il appartient donc à Infrabel de se prononcer sur le financement et le calendrier de ce dossier. Je ne peux malheureusement pas vous en dire plus à ce stade.

M. Sadik Köksal (DéFI).- Je regrette que votre prédécesseur n'ait pas réagi à la demande d'Infrabel ou du ministre fédéral des transports. Maintenant que vous avez le dossier en charge, pourriez-vous prendre les contacts nécessaires pour poser la question aux différents intervenants et vous assurer que le dossier avance? Il s'agit d'un dossier important pour l'image de notre Région et pour la visibilité de Train World, un musée emblématique dédié aux chemins de fer en Région bruxelloise.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je peux m'informer auprès d'Infrabel.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON

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

concernant "l'organisation d'un concours de poésie à la STIB".

Mme Joëlle Maison (DéFI).- À Paris, depuis 25 ans, la poésie est un terrain d'expression privilégié pour la Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui offre régulièrement à ses quelque 12

manier te zijn waarop ze het meest in contact komen met poëzie.

Sinds een twintigtal jaar organiseert de RATP een poëziewedstrijd voor de gebruikers. Bij de editie 2019 werden niet minder dan 9.912 gedichten ingestuurd. Een zesde daarvan was geschreven door kinderen tot 12 jaar. De jury selecteerde elf laureaten van wie de teksten tijdens de zomermaanden op meer dan 11.000 locaties te zien waren. De gedichten van de honderd finalisten werden bovendien gepubliceerd in een bundel die uitgegeven werd door uitgeverij Gallimard.

De poëzie geeft de reizigers de mogelijkheid om even weg te dromen en schoonheid te ontdekken. Hun creativiteit wordt gestimuleerd en hun woordenschat en leesvaardigheid verrijkt. Cultuur zorgt ook voor een belangrijke gedeelde ervaring.

Soortgelijke initiatieven bestaan op veel plaatsen in de wereld, zoals Londen, Shanghai en New York.

In het Brussels Gewest zou een dergelijk initiatief kunnen zorgen voor een toenadering tussen de taalgemeenschappen. De MIVB, de TEC en De Lijn zouden dit samen kunnen realiseren.

Bent u op de hoogte van dergelijke initiatieven? Heeft de MIVB daarover contact opgenomen met de RATP of andere operatoren? Zal de MIVB een haalbaarheidsstudie uitvoeren over een dergelijk project?

millions de voyageurs quotidiens des moments de culture et de détente.

L'opération "Des lignes et des rimes" permet ainsi aux usagers d'être en contact avec les plus grands textes de poésie, mais aussi avec des extraits de chansons ou de romans d'artistes et d'auteurs célèbres. C'est ainsi que Jacques Prévert ou Victor Hugo s'affichent sur les réseaux. Un sondage réalisé auprès des usagers de la RATP révèle que, pour 53 % des voyageurs, ces initiatives représentent le principal moyen d'accès à la poésie.

Au-delà de ces initiatives, la RATP organise, depuis une vingtaine d'années, un concours de poésie à l'intention de ses propres usagers. L'édition 2019 a remporté un immense succès puisque 9.912 poèmes ont été réceptionnés entre le 13 mars et le 14 avril, dont 8.398 dans la catégorie "adultes", 867 dans la catégorie "jeunes", et 647 dans la catégorie "enfants", qui vise les moins de douze ans.

On dénombre donc 16 % de participants de moins de douze ans, avec treize régions françaises représentées. Le jury, composé de professionnels du monde des arts et des lettres, d'auteurs, de comédiens, de journalistes culturels et de représentants de l'entreprise publique, a sélectionné onze lauréats dont les textes ont été affichés en plus de 10.000 endroits durant les deux mois d'été.

D'autre part, les 100 finalistes ont vu leur poème publié dans un recueil édité en partenariat avec les Éditions Gallimard. Leurs textes sont également présents sur le site internet de la RATP.

L'exposition de ces millions de voyageurs quotidiens à des textes poétiques ou romanesques a de multiples vertus. Elle permet le rêve, l'évasion, la découverte de la beauté et la stimulation de l'imagination. Elle permet également d'enrichir le langage et de déchiffrer des codes, aspect non négligeable dans un contexte où les compétences en lecture s'appauvrissent d'année en année, en particulier chez les enfants et les jeunes.

La culture fait consensus. Elle donne un sens commun permettant d'avancer ensemble et constitue quelque chose que l'on reconnaît en l'autre et que l'on partage avec l'autre. C'est

d'autant plus le cas avec l'organisation de ce concours de poésie, qui encourage, valorise et récompense la création.

Ce concours fait entrer les voyageurs dans un cercle vertueux. En effet, en découvrant de nouvelles œuvres et les noms de leurs auteurs, affichés partout en Île-de-France, ils peuvent rêver de devenir, à leur tour, les poètes de demain. Le concours favorise l'évasion, l'accessibilité à la culture, la stimulation de l'imagination, l'acquisition de compétences langagières, la contribution à un vivre ensemble bien pensé, la valorisation de talents, l'orientation positive, ainsi que l'encouragement à utiliser les transports en commun.

Des initiatives du même ordre existent partout dans le monde puisque d'autres grandes villes telles que Londres, Shanghai et New York ont également introduit de la poésie dans leurs lignes de métro.

En Région bruxelloise, l'organisation d'un tel concours permettrait sans doute également de rapprocher les communautés linguistiques. Nous pourrions imaginer que la STIB et les sociétés TEC et De Lijn œuvrent ensemble à ce rapprochement. Autant de raisons qu'auraient notre Région et notre opérateur public de s'inspirer de cet exemple à Bruxelles.

Êtes-vous au courant de ces initiatives de la RATP et d'autres opérateurs de mobilité dans de grandes villes ? La STIB a-t-elle pris des contacts avec la RATP ou avec d'autres opérateurs de la mobilité pour s'inspirer de ces initiatives ? La STIB envisagerait-elle de s'inspirer de ces initiatives et d'entreprendre une étude de faisabilité d'un tel projet ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *De MIVB heeft vele jaren samengewerkt met het Festival Transpoesie, georganiseerd door de vzw Eunic Brussels (European Union National Institutes for Culture). Eunic promoot de verspreiding van korte gedichtjes van auteurs uit de Europese Unie. Vertalingen daarvan werden verspreid in de metro.*

De MIVB heeft die samenwerking echter beëindigd en zich voor de affiches in de metro tot JCDecaux

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour rappel, la STIB a entretenu pendant plusieurs années un partenariat avec le Festival Transpoésie, organisé par l'asbl Eunic Brussels (European Union National Institutes for Culture).

Eunic promeut la diffusion de courts poèmes écrits par des auteurs issus des États membres de l'Union européenne. Traduits en français, néerlandais et anglais, ils sont diffusés dans les rames de métro de

gewend. Eunic heeft vorig jaar de MIVB gevraagd om opnieuw samen te werken, maar haakte uiteindelijk af om budgettaire redenen.

De MIVB is nog steeds geïnteresseerd in poëzie in de metro, maar enkel in een evenwaardig partnerschap. Ook de regering is voorstander van initiatieven die het verspreiden van poëzie bevorderen, maar dat moet dan wel op een goede manier gebeuren.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Ik wist niet dat de MIVB al eerder zo'n initiatief had genomen. Ik stel uw openheid voor dit soort projecten op prijs.*

Poëzie is onmisbaar voor een goede taalbeheersing en stimuleert ook de nieuwsgierigheid, in het bijzonder bij kinderen en jongeren, en de interesse in kunst en cultuur. Bovendien kan zo'n project mensen stimuleren om vaker het openbaar vervoer te nemen en zorgt het voor toenadering tussen de taalgemeenschappen.

In Brussel leven 184 nationaliteiten. Het is dus aangewezen om de poëzie niet enkel in het Frans en Nederlands, maar ook in het Engels te vertalen, zodat iedereen kan meegenieten.

Soms moeten we tegen de stroom durven in te gaan en ik hoop dat we daar samen met de MIVB in slagen.

- Het incident is gesloten.

la STIB grâce à une campagne d'affichage sur les toits de grands bâtiments.

Après plusieurs années de collaboration, la STIB a mis un terme à ce partenariat et redirigé ses promoteurs vers JCDecaux pour leur campagne d'affichage. Un des motifs de cette décision était de permettre à d'autres partenariats de voir le jour.

L'année passée, Eunic a repris contact avec la STIB en vue du renouvellement du partenariat, mais sans passer par une campagne d'affichage. La STIB a consenti à ce que des poèmes soient affichés dans les stations et les rames de métro, mais Eunic y a renoncé pour des raisons budgétaires.

La STIB reste prête à accueillir tout projet visant à diffuser la poésie dans le métro, mais uniquement dans le cadre d'un partenariat - avec un réel échange entre les deux parties.

Par principe, le gouvernement est en faveur de telles initiatives, qui ont déjà été prises par le passé, mais il faut déterminer les meilleures méthodes pour réitérer l'expérience.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je vous remercie de m'avoir informée de l'initiative prise auparavant, dont je n'avais pas connaissance. J'apprécie votre ouverture d'esprit par rapport à notre projet.

Je vous répondrai par trois citations, à commencer par Jean Cocteau, qui dit : "Je sais que la poésie est indispensable, mais je ne sais pas à quoi." Mme la ministre, moi, je sais à quoi sert la poésie. Je sais qu'elle est indispensable à la maîtrise de la langue et qu'elle éveille la curiosité des usagers, en particulier des enfants et des jeunes, aux arts, à la littérature et la culture. De même, la poésie incite au déplacement en transports en commun et favorise le rapprochement des communautés.

À ce sujet, Victor Hugo a d'ailleurs écrit : "Quelques peuples seulement ont une littérature, tous ont une poésie." Effectivement, il serait utile de penser ce projet en français, en néerlandais et en anglais, car à Bruxelles se côtoient quelque 184 nationalités. Il serait intéressant que ces nationalités aient, elles aussi, accès à l'ouverture qu'offre le concours de poésie.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

**betreffende "de evolutie van het dossier van
het fietspad in de Tervurenlaan".**

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- Enkele maanden geleden ondervroeg ik u over de aanleg van een fietspad in twee richtingen aan de Tervurenlaan, tussen de Leopold II-square en Merode. Het gewest heeft daarvoor een vrijstelling van vergunning ontvangen.

Het traject loopt door twee gemeenten: Sint-Pieters-Woluwe en Etterbeek. Die laatste gemeente vindt het project van het gewest gevaarlijk en onaangepast aan de omstandigheden en zou liever een volledige heraanleg van de laan zien.

Ik ben schepen van Mobiliteit in Sint-Pieters-Woluwe en nam daar het initiatief om een positief advies te verstrekken inzake dat fietspad. Dat was echter wel aan een aantal voorwaarden gekoppeld:

- de volledige uitvoering van het fietspad, inclusief het gedeelte in de gemeente Etterbeek;

- een verbetering van tramlijnen 39 en 44 door een verbreding van de tunnelingang of een verlenging tot Merode;

Enfin, je terminerai par une citation de Victor Hugo : "D'ailleurs, parce que le vent, comme on dit, n'est pas à la poésie, ce n'est pas un motif pour que la poésie ne prenne pas son envol. Tout au contraire des vaisseaux, les oiseaux ne volent bien que contre le vent. Or la poésie tient de l'oiseau." Cette citation exprime qu'il faut parfois nager à contre-courant pour arriver à la source. J'espère qu'avec la STIB, nous y parviendrons.

- L'incident est clos.

**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'évolution du dossier de la
piste cyclable avenue de Tervueren".**

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Quelques mois se sont écoulés depuis mes questions sur le projet visant à installer une piste cyclable bidirectionnelle sur le chañon manquant de l'avenue de Tervueren, entre le square Léopold II et Mérode. Vu l'importante circulation cycliste sur cet axe, j'encourage cette initiative. La Région a obtenu une dispense de permis pour la réalisation de l'aménagement test proposé.

Pour rappel, deux communes sont concernées par le tracé : Woluwe-Saint-Pierre et Etterbeek. Cette dernière a toujours refusé l'aménagement imaginé par la Région, estimant qu'il était dangereux et inapproprié. La commune préférerait un réaménagement complet de l'artère.

À mon initiative, en tant qu'échevin de la mobilité, la commune de Woluwe-Saint-Pierre avait rendu un avis favorable avec une série de conditions portant notamment sur l'amélioration des lignes 39 et 44 par un élargissement de la trémie ou un prolongement jusqu'à Mérode, une concertation avec l'horeca, la sauvegarde des caractéristiques patrimoniales exceptionnelles de l'avenue et la

- overleg met de horeca-uitbaters en de omwonenden;

- voldoende veiligheid voor fietsers en voetgangers, met verkeerslichten aan de Leopold II-square en de Montgomerysquare;

- het behoud van het stedenbouwkundig erfgoed van de laan;

- een duidelijk tijdschema voor een definitieve inrichting;

- de planning van een volledige heraanleg van de Tervurenlaan.

In december hebt u met de gemeente Etterbeek overlegd. Wat heeft dat opgeleverd? Is er een akkoord?

Voldoet het project waaraan u werkt, aan de voorwaarden die Sint-Pieters-Woluwe aangaf in haar advies?

Hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen er in beide gemeenten door het project?

Oorspronkelijk hadden de werken enkel betrekking op de rijstroken aan de zijkant? Is dat nog steeds zo?

Wat is het tijdschema voor de werken?

présentation d'un calendrier clair en vue d'un aménagement définitif.

Selon mes informations, en décembre, vous avez rencontré les autorités communales d'Etterbeek. Quel est le résultat de la concertation avec Etterbeek ? Êtes-vous parvenue à un accord sur le projet ? Si oui, lequel ?

Le projet sur lequel vous travaillez répond-il favorablement aux huit conditions émises par Woluwe-Saint-Pierre dans la décision de son collège de mai 2019 ? Si oui, de quelle manière ?

Pour être plus précis, la commune de Woluwe-Saint-Pierre a décidé de rendre un avis de principe favorable à la prolongation de la piste cyclable bidirectionnelle du square Léopold II jusqu'à Mérode aux conditions suivantes :

- que le projet soit mis en œuvre dans sa totalité, partie etterbeekoise comprise ;

- que la Région confirme son intention de supprimer le passage du tram - lignes 39 et 44 - dans la rue Georges et Jacques Martin en créant une trémie ou en prolongeant les lignes de tram jusqu'à Mérode afin d'assurer une vision globale de la mobilité dans cette zone ;

- qu'une concertation ait lieu avec les habitants et l'horeca situé entre la rue des Bataves et le square Maréchal Montgomery afin de trouver des solutions pour préserver le dynamisme crucial à cet endroit ;

- que la piste cyclable bidirectionnelle soit sécurisée par des feux par rapport aux automobilistes tournant dans le square Léopold II ou en faisant le tour ;

- que la sécurité routière des traversées cyclistes et piétonnes soit assurée par rapport au trafic automobile entrant et sortant du square Montgomery, a minima par des feux ou d'autres dispositifs jugés utiles ;

- que la mise en œuvre du projet préserve les caractéristiques urbanistiques, patrimoniales, culturelles et historiques exceptionnelles de l'avenue de Tervueren comme les zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er moet inderdaad een fietspad komen in de Tervurenlaan tussen de Leopold II-square en Merode.*

Mijn voorganger had inderdaad een meningsverschil met de burgemeester van Etterbeek over deze kwestie, maar dat hoeven we nu niet op te rakelen. We moeten immers naar de toekomst kijken.

Eind 2019 heb ik het overleg met de gemeente Etterbeek over deze kwestie opnieuw gestart. De gemeente is wel degelijk tot samenwerking bereid, net als Sint-Pieters-Woluwe trouwens. We werken nu aan een overlegprocedure waarbij ook de omwonenden en de fietsers betrokken kunnen worden. We overwegen meerdere opties om de verkeersveiligheid voor alle gebruikers op korte en langere termijn te verbeteren. Uiteraard houden we daarbij rekening met de opmerkingen van Sint-Pieters-Woluwe.

Het plan voor een fietspad in twee richtingen heeft betrekking op het zuidelijke gedeelte van de laan en dus niet de kant waar de trams rijden.

Door dit proefproject verdwijnen er in Etterbeek 49 van de 155 parkeerplaatsen en in Sint-Pieters-Woluwe 50 van de 112.

(Zichee) et les lieux figurant sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco, etc. ;

- qu'un calendrier soit défini par Bruxelles Mobilité sur l'évaluation de la phase de test ;

- qu'au-delà de cet aménagement temporaire, un projet de réaménagement global de façade à façade de l'avenue de Tervueren soit lancé.

Combien de places de parking le projet supprime-t-il dans chacune des communes ?

Initialement, les travaux ne concernaient que les bandes latérales : est-ce toujours le cas ?

Quel est le calendrier prévu pour les travaux ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est exact que l'infrastructure cyclable sur l'avenue de Tervueren, qui est essentielle pour notre réseau cyclable, présente un chaînon manquant entre le square Léopold II et Mérode.

Dans la perspective des élections de l'année dernière, il y a effectivement eu une polémique à ce sujet entre le bourgmestre et mon prédécesseur. Il s'agissait principalement du tronçon sur le territoire d'Etterbeek entre Mérode et Montgomery. Il ne me paraît pas nécessaire de réitérer cette discussion. Nous sommes en 2020, nous devons avancer.

Nous avons en effet relancé la concertation à ce sujet avec la commune d'Etterbeek à la fin de l'année dernière. Je constate qu'il existe, dans le chef de la commune d'Etterbeek, une réelle volonté de collaborer et de progresser et je remarque qu'il n'en va pas autrement avec M. Alexandre Pirson, qui vous a succédé au poste d'échevin. Nous sommes en train d'élaborer un processus de concertation dans lequel nous voulons impliquer les riverains mais aussi les cyclistes, processus que nous voulons gérer en collaboration avec les communes de Woluwe-Saint-Pierre et d'Etterbeek. Nous travaillons à différentes options pour améliorer la sécurité routière pour tous les usagers de la route à court et à plus long terme. Bien entendu, nous faisons de notre mieux pour prendre en considération les questions de Woluwe-Saint-Pierre.

De studie over de renovatie van het station Montgomery en de heraanleg van de tramlijn in de Tervurenlaan is aan de gang.

Ik kan u moeilijk een planning geven omdat nog lang niet alle knopen zijn doorgehakt. Het belangrijkste is echter dat we zo snel mogelijk voortwerken en momenteel zijn alle betrokkene bereid om oplossingen te zoeken.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *We worden ongeduldig. Het gaat om een belangrijke gewestweg. Kan het gewest zijn visie dan niet doorduwen? Is het akkoord van de gemeente Etterbeek echt noodzakelijk?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het is aangenamer werken als we eerst een akkoord bereiken. De betrokken gemeente kan anders immers veiligheidsredenen invoeren om de werken te laten stilleggen. Ik ben even ongeduldig als u, maar ik ben ervan overtuigd dat we spoedig een oplossing zullen vinden.*

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Moet ik wat druk uitoefenen?*

Au sujet des détails des différents projets, il semblerait que vous confondiez les deux côtés de l'avenue, car le projet de piste cyclable bidirectionnelle de Bruxelles Mobilité concerne en fait le côté sud de l'avenue et non celui où circulent les trams de la STIB.

Ce projet test a effectivement un impact sur le stationnement de la bande latérale sud. Sur la commune d'Etterbeek, 49 places de stationnement sur les 155 recensées seraient supprimées ; sur la commune de Woluwe-Saint-Pierre, 50 places sur 112 seraient supprimées.

L'étude relative à la rénovation de la station Montgomery et à la création d'une nouvelle trémie de tram dans l'avenue de Tervueren, côté nord, se poursuit dans le but de supprimer le passage des trams dans les rues Georges et Jacques Martin et du Duc.

Compte tenu des nombreuses incertitudes qui entourent ce projet à l'heure actuelle et des obligations de coordination qui devront l'accompagner, il est particulièrement difficile d'établir un calendrier précis de sa réalisation. L'essentiel est que nous avançons maintenant le plus vite possible. Pour l'heure, force est de constater que tous les opérateurs essaient de trouver des solutions.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- On commence à s'impatienter. Il s'agit d'un axe régional : la Région ne peut-elle pas, au final, imposer son point de vue ? A-t-on vraiment besoin de l'accord de la commune ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est toujours plus agréable de trouver un accord. De plus, la commune dispose de leviers et peut invoquer la sécurité pour terminer tous les travaux. Je partage votre impatience, mais je suis optimiste quant à la possibilité de trouver une solution rapide. Ce sera nettement plus facile à réaliser si la commune est de notre côté.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Voulez-vous que je mette un peu la pression ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dat doet u al door deze vraag te stellen.*

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *U doet wat u kunt, maar het wordt tijd dat de Etterbeekse meerderheid uitvoert wat in haar politieke programma staat.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "het parkeren en de mobiliteit rond het Zuidstation ten gevolge van het richtplan van de Zuidwijk".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Het Zuidstation is een van de belangrijkste internationale stations in Europa en het grootste van België. Omwonenden, winkeliers en passanten zijn al lang vragende partij voor een grootschalige opwaardering van de wijk. Het Brussels Gewest heeft dan ook een richtschema voor de wijk goedgekeurd tegen het jaar 2022 en 2030, waarbij een team met vertegenwoordigers van perspective.brussels en Brussel Mobiliteit als bouwheer optreedt.*

De wijk kampt met aanzienlijke parkeernoden. Volgens het richtplan van aanleg worden er echter zo'n vierhonderd parkeerplekken geschrapt. Is dat aantal op tellingen gebaseerd? Hoe worden de geschrapte plekken elders gecompenseerd, zoals wettelijk verplicht is sinds 2013?

Werken parking.brussels en de gemeenten samen om parkeerplekken buiten de openbare weg beschikbaar te maken? Hoeveel parkeerkaarten zijn er in de zone verstrekt? Hoeveel parkeer-

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous le faites déjà en posant votre question.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je me demande s'il ne faut pas mettre la pression sur vos collègues d'Etterbeek. Je sais que vous faites votre possible, mais la majorité communale d'Etterbeek doit assumer ce qui figure dans son programme politique.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant "le stationnement et la mobilité autour de la gare du Midi suite à l'adoption du schéma directeur du quartier Midi".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- À la demande du Bureau, j'ai dû fusionner deux questions, l'une adressée à M. Vervoort, l'autre à vous-même.

La gare du Midi est l'une des principales gares internationales d'Europe et la première de Belgique. C'est donc dans ce cadre que la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé un schéma directeur pour le quartier, aux horizons 2022 et 2030. Le but est de renforcer la qualité de vie de cette porte d'entrée essentielle de Bruxelles. Cela fait longtemps que les habitants, les commerçants et les usagers de la zone attendent un projet d'envergure pour leur quartier.

La maîtrise d'ouvrage de cette mission est assurée par une équipe constituée de perspective.brussels et de Bruxelles Mobilité.

Je souhaiterais vous poser quelques questions sur le volet stratégique de perspective.brussels, plus particulièrement en ce qui concerne le stationnement.

plekken zijn er buiten de openbare weg beschikbaar in de buurt?

De voorkeur gaat uit naar zachte mobiliteit en intermodaliteit, maar ik maak me zorgen over het ontstaan van autochaos.

De Industrie- en Zuidlaan vormen een van de kortste invalswegen om vanuit het zuidwesten van Brussel met de auto naar het centrum te komen.

Ten gevolge van de verwachte vastgoedontwikkelingen in de Zuidwijk zal de mobiliteitsvraag alleen maar toenemen. De plannen van perspective.brussels en Brussel Mobiliteit voor de heraanleg van het wegennet laten in die zin het ergste vermoeden.

Het richtplan van aanleg gaat uit van een vermindering van het aantal rijstroken. Ook op de Kleine Ring is er minder plaats voor auto's.

Op basis van welke mobiliteitsstudies heeft Brussel Mobiliteit beslist om het aantal rijstroken te verminderen? Zijn er Musti-simulaties of andere simulaties uitgevoerd? Wat hebben die opleverd? Wat is het worstcasescenario?

Als de bevolking niet voor andere vervoerswijzen kiest, zal er chaos ontstaan. Hoe wordt er met pendelaars gecommuniceerd?

Wat zijn de volgende mobiliteitsstappen?

Hebben de betrokken gemeenteraden de voorliggende plannen goedgekeurd?

Zijn de burgers en de winkeliers geraadpleegd?

Is de NMBS bij het project betrokken?

Les besoins en stationnement des riverains dans le quartier sont importants. Pourtant, le plan d'aménagement directeur (PAD) Midi prévoit de réduire les capacités de stationnement en voirie. Au total, les suppressions de stationnement atteindront environ 400 emplacements à l'esplanade de l'Europe, sur le tronçon central du boulevard Jamar, etc.

Des comptages et un recensement ont-ils été effectués pour décider de la suppression de ces 400 emplacements ? Quelles sont les conclusions des études effectuées en matière de stationnement dans le quartier ?

Ce projet prévoit une diminution de 400 places de stationnement en voirie. Depuis 2013, la législation oblige de compenser ces pertes par des places hors voirie. Quelles sont les démarches entreprises pour ce faire ? Comment et où allez-vous les compenser ?

Une collaboration entre parking.brussels et les communes a-t-elle été mise en place au sujet du stationnement et de la possibilité de mutualisation avec les capacités de stationnement disponibles hors voirie, aussi bien existantes que dans les nouveaux projets ?

Combien de cartes de stationnement ont-elles été délivrées pour la zone ? Combien d'emplacements de parking hors voirie sont-ils disponibles dans la zone et quelle en est la ventilation ?

Sur le plan de la mobilité à présent, on peut voir que la mobilité douce est mise en avant et qu'une grande importance est accordée à l'intermodalité. Les flux piétons et cyclistes seront améliorés et sécurisés. Les transports en commun jouiront d'une meilleure visibilité, et j'en passe. Cependant, je m'inquiète de la congestion automobile qui risque de se produire dans cette surface d'échange pacifiée.

L'axe ring ouest-boulevard Industriel-boulevard du Midi constitue l'un des itinéraires automobiles les plus courts et les plus efficaces pour relier le ring ouest au centre-ville de Bruxelles, ce qui en fait aujourd'hui l'un des axes privilégiés par les automobilistes venant du sud-ouest.

À la suite des différents développements immobiliers attendus et prévus dans le cadre du PAD Midi, la demande de déplacements au sein de ce quartier va continuer d'augmenter. Quand on s'attarde sur la structuration du réseau routier prévue par perspective.brussels et Bruxelles Mobilité, il y a de quoi s'inquiéter pour la mobilité.

Le PAD intègre comme acquis la réduction, à deux fois une voie automobile, des boulevards et rues du quartier. La Petite ceinture, réaménagée dans le cadre des projets de pistes cyclables et de la station de métro Constitution, verra aussi son gabarit automobile réduit d'une bande par sens, avec suppression des contre-allées existantes. La capacité des voiries sera donc fortement réduite, ce qui fait craindre de nombreux embarras de circulation.

Quelles sont les études de mobilité réalisées par Bruxelles Mobilité pour arriver à la conclusion qu'il faut réduire à une bande les différentes voiries du quartier ?

Des simulations ont-elles été effectuées ? Dans l'affirmative, ont-elles suivi le modèle de simulation Musti ou un autre ? Quels en sont les résultats éventuels ? Que révèle la modélisation du pire des scénarios ?

Si la population ne change pas sa manière de se déplacer, ces aménagements créeront le chaos dans le quartier. Quelle communication est-elle prévue pour prévenir les navetteurs qui empruntent ces voiries ?

Quelles sont les prochaines étapes sur le plan de la mobilité ? Des simulations et des tests sont-ils prévus ?

Les communes ont-elles été consultées et les différents collèges ont-ils validé ces scénarios ?

Les citoyens ont-ils été consultés sur ces changements ? Les commerçants l'ont-ils été également ?

Enfin, la SNCB est-elle partie prenante au projet ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Het schrappen van parkeerplaatsen in de*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne la problématique du stationnement aux

Zuidwijk moet meer groen, een aangenaamere openbare ruimte en plaats voor actieve verkeersmodi opleveren.

Uit een onderzoek dat parking.brussels in juli 2019 deed, bleek dat het schrappen van 350 parkeerplekken onder het richtplan van aanleg tot een bijna constante verzadiging van de beschikbare plaatsen zou leiden. Op dinsdagochtend zou de parkeerdruk het hoogst zijn.

Om daar wat aan te doen, kunnen we parkeerplekken buiten de openbare weg beschikbaar maken. De Zuidwijk telt twee openbare parkeergarages, Q-Park en Indigo, goed voor alles bij elkaar 1.690 plaatsen. Voorts stelt BePark ook nog meer dan 40 privéparkeerplaatsen beschikbaar.

In februari 2019 bleek Q-Park 's nachts gemiddeld maar voor 36% bezet.

Met een bezetting van 67% is dinsdagochtend het populairst. Er zijn dus steeds ten minste 516 parkeerplekken beschikbaar.

Uit analyses van de vervoersplannen van ondernemingen blijkt ook dat parkeergarages van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ) en de NMBS nooit volzet zijn.

Op basis van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) zijn er trouwens nog 1.500 extra plaatsen in parkeergarages waarvan de milieuvergunning voor eind 2022 aan verlenging toe is.

In theorie volstaat de parking van Q-Park om alle geschrapte parkeerplaatsen te compenseren, behalve op dinsdagochtend.

Het is niet wettelijk verplicht om geschrapte parkeerplaatsen te compenseren. De gemeenten moeten wel de compensatiemogelijkheden identificeren. De enige overige verplichting waarin het besluit van 2013 voorziet, is dat de schrapping van tevoren bij parking.brussels gemeld moet worden.

Parking.brussels heeft de RSZ voorgesteld om de hele bezoekersparking onder de kantoren ter beschikking te stellen van omwonenden. De mede-

alentours de la gare du Midi, la suppression du stationnement en voirie dans ce quartier a pour objectifs d'améliorer la qualité des espaces publics et la verdurisation et de donner plus d'espace aux modes actifs.

L'agence parking.brussels a mené, en juillet 2019, une étude de stationnement analysant les relevés d'occupation en voirie et hors voirie. L'objectif de cette étude était de déterminer les besoins en report de stationnement engendrés par la suppression de 350 emplacements dans le périmètre du plan d'aménagement directeur (PAD) Midi et d'évaluer la capacité d'absorption de l'offre hors voirie du quartier. La suppression de 350 emplacements en voirie aurait pour conséquence de créer une situation de quasi-saturation permanente, engendrant une demande en report à tout moment de la journée.

Les conditions de stationnement seraient donc considérées comme dégradées et la demande en report potentiel, soumise à conditions, notamment tarifaires, pourrait atteindre 266 véhicules la nuit. En journée, c'est le mardi matin que la demande en report de stationnement serait la plus importante, avec une demande en report potentiel estimée à 675 véhicules.

Afin de capter cette demande en report et de réduire la demande en voirie, une série d'infrastructures de parking hors voirie pourraient être mobilisées. Parmi les réserves de stationnement hors voirie mobilisables à court terme, le quartier Midi est pourvu de deux parkings publics, qui représentent un total de 1.690 places, dont 1.566 places dans le Q-Park et le solde dans le nouveau parking Indigo. À cela s'ajoutent quatre sites privés mutualisés, gérés par BePark et incluant plus de 40 places.

L'occupation a été mesurée en février 2019 dans le parking Q-Park, qui apparaît sous-utilisé. À titre d'exemple, la nuit, en semaine, le taux d'occupation de Q-Park se situe à 36 %, soit 560 places occupées sur les 1.566 places disponibles.

Le taux de remplissage maximum du parking est atteint le mardi matin avec 67 % d'occupation. Le nombre de places a priori disponibles dans le parking Q-Park est donc compris entre 516 le mardi matin et 1.249 la nuit de samedi.

eigendomsakte blijkt dat echter onmogelijk te maken.

Een soortgelijk verzoek aan de Federale Overheidsdienst (FOD) Pensioenen bleef onbeantwoord.

Perspective.brussels bekijkt ook of er in het hoofdkantoor van de NMBS plaatsen beschikbaar zijn.

De parkeerplaatsen zijn een bevoegdheid van parking.brussels. Volgens de resultaten van de studie van 2019 is de pooling van parkeerplaatsen, waarnaar de voorkeur uitgaat in het richtplan van aanleg, mogelijk. Die moet gerealiseerd worden naargelang van de nieuwe projecten en van de vernieuwing van de milieuvergunning voor de bestaande parkings. Er zijn in elk geval plaatsen beschikbaar in Q-Park.

De gemeenten waren betrokken bij het opstellen van het richtplan van aanleg en zullen ook bij nieuwe projecten en vergunningen betrokken worden.

Voor de cijfers over vrijstellingen en dergelijke stel ik voor dat u mij een schriftelijke vraag stelt.

De vermindering van het aantal rijstroken rond het Zuidstation past in het plan Good Move. Zo komt er meer ruimte vrij voor actieve vervoersmodi en voor het openbaar vervoer, en kunnen ongevalgevoelige zones beter beveiligd worden.

De krachtlijnen qua verkeer uit het richtplan van aanleg werden grotendeels overgenomen uit het richtschema dat de regering heeft goedgekeurd. In september 2016 werd daarbovenop nog een bijkomende mobiliteitsstudie uitgevoerd op basis van het statistische model Musti. Die moest de impact van het richtschema op de mobiliteit analyseren en voorstellen formuleren om de algemene mobiliteit te optimaliseren.

Er werden verschillende scenario's bestudeerd:

- de evolutie van de situatie tussen 2011 en 2018 zonder aanpassingen;

Parmi les stocks de stationnements qui pourraient être accessibles à l'avenir, l'analyse des plans de déplacement d'entreprises montre que certains parkings sont théoriquement sous-utilisés, notamment ceux de l'Office national de sécurité sociale (ONSS) et de la SNCB.

Par ailleurs, sur la base du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), un potentiel supplémentaire de 1.500 places existe dans des parkings dont le permis d'environnement devra être renouvelé à court terme, avant la fin de l'année 2022.

Compte tenu de sa capacité, soit 1.566 places, et du nombre de places a priori disponibles, le parking Q-Park est, en théorie, susceptible d'absorber la totalité de la demande en report de stationnement engendrée par la suppression de places dans le périmètre du PAD, à l'exception du mardi matin.

Il me paraît utile de rappeler qu'il n'y a aucune obligation de compensation hors voirie de places supprimées en voirie, que ce soit dans le chef de parking.brussels ou de tout autre organisme. La seule véritable obligation, prévue à l'article 57 de l'arrêté de 2013 portant sur le volet réglementaire du plan régional de politique du stationnement (PRPS), outre l'identification des options de compensation, qui est à la charge des communes, est celle de notifier à l'agence toute suppression, et ce, préalablement à sa mise en œuvre effective.

Des démarches ont été entreprises auprès de l'ONSS. Parking.brussels a ainsi proposé un partenariat portant sur l'ensemble du parking des visiteurs situé au sous-sol du bâtiment de l'Office pour l'ouvrir aux riverains. Cependant, l'acte de copropriété empêche pour l'instant la poursuite du projet. Il s'agissait de proposer des abonnements à tarif préférentiel aux riverains.

L'investigation de la piste du Service fédéral des pensions (Tour du Midi) est restée sans réponse.

Le parking Q-Park présente également un stock de stationnements non utilisé.

Enfin, le projet du siège de la SNCB est également une possibilité étudiée par perspective.brussels dans le cadre du PAD Midi.

- een vergelijking tussen de situatie in 2018 zonder aanpassingen en met de aanpassingen uit het richtschema;

- een vergelijking tussen de situatie in 2018 zonder aanpassingen en met de aanpassingen uit fase I van het richtschema;

- meer uitgewerkte tests die rekening houden met bijkomende begeleidingsmaatregelen en met de strategische betekenis van de route langs de Industrielaan en de Ring.

Momenteel zorgt het autoverkeer in de Zuidwijk voor heel wat problemen. De uitvoering van het richtschema alleen zal die niet doen verdwijnen. Het simulatiemodel Musti wijst op een verergering van de situatie omdat de autodrukke in het algemeen toeneemt, nog afgezien van nieuwe verkeersstromen die het gevolg zijn van de ontwikkeling van de wijk.

Die eerste resultaten bewijzen dus de noodzaak van krachtige maatregelen om het autoverkeer te verminderen.

De analyse van de gebruikte routes binnen de wijk en in de richting van het stadscentrum heeft uitgewezen dat alleen op de route via de Ring en de Industrielaan een gerichte actie gunstige resultaten zou kunnen hebben. Een heraanleg van die as lijkt dus de enige hefboom die we hebben om de verkeersstromen te beïnvloeden.

De enige geloofwaardige oplossing lijkt een vermindering te zijn van de capaciteit van de Industrielaan, van twee keer twee rijstroken naar twee keer een rijstrook, gecombineerd met een ruimer en aantrekkelijk alternatief mobiliteitsaanbod. Zelfs na zo'n versmalling zal de Industrielaan nog steeds bijna 1.100 voertuigen per uur kunnen verwerken in elke richting.

Een heraanleg van de Industrielaan past ook in de stedelijke herwaardering van de omliggende wijken, waarbij we een efficiënte busdienst willen verzekeren die beantwoordt aan de noden van de plaatselijke mobiliteit.

Het Musti-model bevestigt de positieve impact ervan. De mobiliteitsomstandigheden zouden

Le stationnement et la compensation relèvent de la responsabilité de parking.brussels. Les résultats de l'étude menée en 2019 laissent à penser que la mutualisation préconisée dans le volet stratégique du PAD Midi est tout à fait possible. Elle doit être mise en œuvre en fonction des nouveaux projets et du renouvellement des permis d'environnement pour les parkings existants. Des places sont disponibles, notamment dans le Q-Park.

S'agissant de la collaboration entre parking.brussels et les communes, tous les acteurs ont été associés dans le cadre de l'élaboration du PAD. Ces acteurs seront également associés aux nouveaux projets et au renouvellement des permis d'environnement.

Je dispose de nombreux chiffres relatifs aux cartes de dérogation et aux places de parking, que je vous propose de me demander par écrit.

Aux alentours de la gare du Midi, la réduction du nombre de voies automobiles du PAD est appuyée par le projet Good Move, notamment. Celui-ci donne de l'espace aux modes actifs et aux transports en commun, nécessaires pour le transfert modal, selon le principe STOP, et permet de sécuriser des zones où se concentrent les accidents.

La grande majorité des principes de circulation du PAD avaient été retenus dans le schéma directeur (SD) approuvé par le gouvernement. Une étude de mobilité complémentaire au SD intitulée "Analyses circulatoires sur base du modèle statique Musti" a été réalisée en septembre 2016.

La mission de simulations statiques avec le modèle Musti avait pour objet d'évaluer les impacts attendus à la suite de la mise en œuvre du SD Midi et de déterminer les propositions complémentaires à mettre en œuvre pour optimiser les conditions de mobilité générale.

Différents scénarios ont été étudiés :

- l'évolution "fil de l'eau" entre les horizons 2011 et 2018 ;

- une comparaison entre la situation 2018 "fil de l'eau" et une situation 2018 avec prise en compte des aménagements relatifs au SD Midi ;

nagenoeg toereikend worden voor alle knooppunten en alle tijdstippen.

De werken zullen gepaard gaan met een communicatiecampagne ter attentie van de pendelaars.

Het richtplan van aanleg neemt grotendeels het verkeersplan over van het richtschema. Er zijn dus geen bijkomende simulaties nodig. Er loopt nu een test op de Kleine Ring en er zullen er nog volgen rond de Zuidtoren, de Onderwijsstraat en de Tweestationsstraat.

De gemeenten maken deel uit van de stuurgroep van het richtplan van aanleg, net als de NMBS. De burgers en handelaars krijgen inspraak tijdens het openbaar onderzoek, nadat de regering het richtplan in eerste lezing heeft goedgekeurd.

- une comparaison entre la situation 2018 "fil de l'eau" et une situation 2018 avec réalisation complète de l'état 1 du SD Midi ;

- des tests d'approfondissement, avec prise en considération des mesures d'accompagnement complémentaires, soit le rôle stratégique du corridor routier formé par le boulevard Industriel et le ring de Bruxelles.

La problématique de la circulation automobile au sein du quartier Midi induit déjà de nombreux dysfonctionnements dans la situation actuelle. Les nuisances subies ne pourront être réduites par la seule mise en œuvre du SD.

Le modèle de simulation Musti met en lumière une aggravation des difficultés puisque, à l'horizon 2018, même sans envisager de flux nouveaux induits par le projet de développement du quartier de la gare du Midi, la demande de trafic automobile est considérée comme étant en hausse.

Ces premiers résultats confirment donc la nécessité de mise en œuvre de mesures d'accompagnement volontaristes, en amont du périmètre du quartier Midi, pour diminuer la pression automobile.

L'analyse des itinéraires automobiles en lien avec le quartier et le cœur de la ville a permis d'identifier le corridor formé par le ring et le boulevard Industriel comme le seul territoire où une action ciblée permettrait d'obtenir des résultats favorables. Le réaménagement volontariste de ce corridor apparaît ainsi comme le seul levier d'action concret mobilisable pour agir sur les flux routiers au regard de la congestion actuelle et de la hausse des déplacements attendue.

Différentes configurations de réaménagement ont été envisagées pour le boulevard Industriel, mais seule une proposition de réduction du gabarit routier sur l'ensemble de l'itinéraire de deux fois deux voies à deux fois une voie, associée à la mise en œuvre d'une offre de mobilité alternative concurrentielle, apparaît comme une solution crédible et porteuse d'effets favorables sur la mobilité générale. Même avec un réaménagement général à deux fois une voie de circulation, l'axe métropolitain du boulevard Industriel sera encore en mesure d'absorber près de 1.100 véhicules par

heure et dans chaque sens, avec des temps de parcours presque similaires à ceux d'aujourd'hui.

Par ailleurs, le réaménagement du boulevard Industriel paraît d'autant plus souhaitable qu'il s'inscrit également dans la stratégie de requalification urbaine d'un secteur en mutation, avec le bassin de Biestebroeck et l'îlot Fontainas, offrant un service de bus efficace et répondant à des besoins de mobilité locaux.

Le modèle Musti confirme ces impacts positifs, suffisants pour permettre des conditions de mobilité projetées presque satisfaisantes pour l'ensemble des nœuds et des pointes horaires.

En ce qui concerne la communication envers les navetteurs, au stade du projet, une communication sera mise en place, comme pour tous les grands chantiers.

Pour ce qui est des prochaines étapes, il n'y a plus lieu de refaire des simulations, le PAD reprenant en grande majorité le schéma de circulation du SD. Des tests sont prévus dans la zone. Le test sur la Petite ceinture est en cours. Les autres tests, qui concernent le pied de la tour du Midi, la rue de l'Instruction et la rue des Deux Gares doivent encore être mis en place.

Les communes font partie du comité de pilotage du PAD : elles ont bien été concertées. Les citoyens seront consultés durant l'enquête publique du PAD, après le passage en première lecture du gouvernement. Les commerçants seront consultés durant l'enquête publique du PAD. Enfin, la SNCB fait partie du comité de pilotage et est associée au PAD en raison de ses projets immobiliers dans le quartier.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- De Brusselse regering is wettelijk verplicht om parkeerplaatsen die verdwijnen, te compenseren en moet zich daaraan houden.

Waarom worden de parkings onderbenut? Zijn ze soms te duur of te moeilijk toegankelijk of is het een kwestie van veiligheid? Of misschien is er te weinig communicatie over het bestaan van de parking?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Concernant le stationnement, nous vérifierons que le gouvernement bruxellois respecte bien la législation en vigueur, laquelle l'oblige à compenser ces pertes.

Il convient, par ailleurs, de s'interroger sur les raisons qui président à la sous-utilisation des parkings. Sont-elles liées à leur coût trop élevé, aux difficultés d'accès ou à des raisons de sécurité ? Ou peut-être le phénomène est-il dû au manque de

Ik wacht de resultaten af van de tests met minder rijstroken. Maandenlange tests zijn noodzakelijk voor de wijziging definitief wordt doorgevoerd. U zegt terecht dat er begeleidingsmaatregelen nodig zijn, maar ik had daar graag meer details over gehoord.

Kunt u ook wat meer details geven over het alternatieve vervoersaanbod? Anders zal ik u daarover later opnieuw ondervragen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er zijn vaak veel redenen waarom een parking onderbenut wordt. Het voornaamste is dat hij goed aangegeven staat.*

In Brussel is het vaak goedkoper en interessanter om naast de weg te parkeren in plaats van in een parking. We moeten daarom de parkings aantrekkelijker maken en een goed evenwicht zoeken tussen beide parkeervormen.

Ten slotte moeten de parkings goed verlicht zijn en de plaatsen duidelijk aangegeven.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

communication sur l'existence de ce parking et sur le téléjalonnement ?

En ce qui concerne la mobilité, nous attendons les résultats des tests et des études sur la diminution des bandes de circulation. Procéder à des tests sur plusieurs mois est essentiel avant de passer au changement définitif. Vous dites qu'il est nécessaire de mettre en place des mesures d'accompagnement volontaristes. J'en prends bonne note, mais j'aurais aimé obtenir davantage de précisions à ce sujet.

Enfin, pourriez-vous revenir en détail sur l'offre de mobilité alternative que vous avez évoquée ? À défaut, je ne manquerai pas de vous réinterroger sur le sujet ultérieurement.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les raisons pour lesquelles un parking est sous-utilisé sont souvent nombreuses. Il convient avant tout de veiller à ce que le parking soit clairement indiqué et à ce que les usagers en connaissent l'existence.

À Bruxelles, toutefois, les tarifs et les emplacements sont souvent plus intéressants en voirie que hors voirie. C'est la raison pour laquelle il faut trouver un équilibre entre les deux types de stationnement et renforcer l'attractivité du stationnement hors voirie.

Un travail doit également être effectué parking par parking. Il est en effet important que les parkings soient correctement éclairés et les places, clairement indiquées, afin de donner aux usagers l'envie de s'y garer.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "het drugsgebruik in de MIVB-stations".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- 's Avonds, wanneer de veiligheidsagenten vertrokken zijn, worden er in veel stations van de MIVB openlijk drugs gebruikt. Sinds enkele jaren wordt dat probleem alleen maar erger.

Meer geïntegreerde politieacties zouden het probleem kunnen indijken, maar de MIVB zou er ook kunnen voor zorgen dat er controleurs aanwezig zijn tot het sluitingsuur van problematische stations of tot de laatste metro of tram er gepasseerd is.

De geïntegreerde politieactie (Full Integrated Police Action, FIPA) is bedoeld om de criminaliteit en het drugsgebruik in het openbaar vervoer te verminderen en het veiligheidsgevoel bij de reizigers te versterken. Daarvoor zijn meer mensen en meer materieel nodig.

Welke maatregelen heeft de MIVB al genomen om het drugsgebruik tegen te gaan? Stelt ze ook vast dat het probleem toeneemt?

In welke stations is het probleem het grootst? Hoeveel klachten ontvangt de MIVB daarover?

Tot welke incidenten geeft het drugsgebruik aanleiding? Op welke dagen en welke tijdstippen gebeuren die het vaakst?

Tot hoe laat patrouilleren de veiligheidsagenten van de MIVB? Hoe kunnen ze optreden tegen drugsgebruikers?

Hoeveel veiligheidsagenten zijn er dagelijks aan het werk? Zijn er in elk tram- of metrostation? Werken ze vast in een bepaald station of is er een rotatiesysteem?

Komt er binnenkort een nieuwe geïntegreerde politieactie? Hoeveel vinden er jaarlijks plaats?

concernant "la consommation de drogue dans les stations de la STIB".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En tant qu'utilisatrice des transports en commun, vous avez certainement déjà été confrontée, tout comme moi, au problème de la consommation de drogue dans les stations de la STIB, à partir d'une certaine heure. Des personnes se droguent à la vue de tous, sans aucune gêne, à la vue des enfants qui passent avec leurs parents.

Une fois que les gardes de sécurité de la STIB quittent les lieux, les toxicomanes s'introduisent illégalement dans les stations où ils consomment en toute impunité. Depuis quelques années, la STIB constate sur son réseau une intensification du problème ainsi que des incidents liés à la toxicomanie.

Des actions de police intégrée pourraient être organisées plus régulièrement afin d'enrayer le problème. En outre, la STIB pourrait faire en sorte que des contrôleurs soient présents jusqu'à la fermeture de certaines stations problématiques (telles que la station Yser) ou jusqu'au passage du dernier métro ou tram.

L'action de police intégrée (Full Integrated Police Action, FIPA) a pour but de réduire la criminalité dans les transports en commun bruxellois et de renforcer le sentiment de sécurité des usagers des trains, trams, bus ou métros. Il est impératif d'accroître les moyens humains et matériels pour lutter contre la consommation et le trafic de drogue dans les stations, car la sécurité est la première de nos libertés.

Quelles sont les mesures prises au quotidien par la STIB pour enrayer ce problème de consommation de drogue dans les stations ? La STIB a-t-elle constaté une recrudescence du problème ?

Quelles sont les stations les plus touchées et les "zones noires" ? Combien de plaintes la STIB reçoit-elle en rapport avec cette situation problématique ?

Quels sont les types d'incidents constatés dans les stations de métro et de tram à la suite de la consommation de drogue ? Quels sont les jours et

les heures de la journée où le nombre d'incidents est le plus élevé ?

Jusqu'à quelle heure les agents de sécurité de la STIB patrouillent-ils ? Dans quelle mesure peuvent-ils intervenir face aux consommateurs de drogue ?

Combien d'agents sont-ils sur le terrain quotidiennement ? Y en a-t-il dans toutes les stations de métro et de tram ? Sont-ils affectés à des stations spécifiques ou une rotation est-elle prévue ?

Une action FIPA est-elle prévue prochainement ? Combien d'actions de ce type sont-elles organisées chaque année ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het probleem van drugsgebruik in de openbare ruimte is niet eigen aan het openbaar vervoer en valt onder de bevoegdheid van de politie.*

Desondanks heeft de MIVB verschillende acties gevoerd om het drugsgebruik aan te pakken. Sinds 2014 financiert ze mee het project Medibus van de vzw Dokters van de Wereld (DVDW) en de vzw Dépannage d'urgence de nuit et échanges (DUNE).

De Medibus is een mobiele permanentie voor dakloze drugsverslaafden, waar ze gemakkelijk toegang krijgen tot zorg. Op het MIVB-net concentreert de Medibus zich op het Centraal Station, het Zuidstation, het Noordstation en de metrostations IJzer en Ribaucourt. Er zijn vijf permanenties per week en de vzw Transit, een partner van de MIVB, verwijst drugsgebruikers door naar de Medibus.

In 2018 en 2019 trok de MIVB middelen uit voor een bijkomende monitoring van en permanentie voor de drugsverslaafden in de stations. In 2018 was er een proefproject voor het inzamelen van spuiten, in samenwerking met de vzw's DUNE en Transit.

In 2017 sloot de MIVB een raamcontract af met DUNE voor de opleiding van veiligheidsagenten van de MIVB die in contact komen met drugsverslaafden. Sinds 2014 is er een maandelijks

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est important de rappeler que le problème de la consommation de stupéfiants dans l'espace public n'est pas propre aux transports publics et relève de la compétence de la police.

Cela n'empêche pas la STIB de mener différentes actions liées au problème de la toxicomanie. Depuis 2014, la société de transport cofinance le projet Médibus porté par l'asbl Médecins du monde (MDM), en collaboration avec l'asbl Dépannage d'urgence de nuit et échanges (DUNE), dans le cadre des permanences spécifiquement destinées au public toxicomane.

Médibus est un projet spécifique unique en Région bruxelloise. Il offre au public cible que sont les personnes sans abri ou en rupture de logement un dispositif mobile permettant un accueil et des soins facilement accessibles. Son intérêt réside dans ses spécificités intrinsèques et dans les lieux qu'il vise sur le réseau de la STIB (la gare Centrale, la gare du Midi et la gare du Nord, ainsi que les stations de métro Yser et Ribaucourt).

Le projet consiste en un travail effectué auprès du public toxicomane et basé sur la réduction des risques. Ainsi, trois permanences par semaine sont tenues par MDM et deux permanences par semaine sont tenues par DUNE. L'asbl Transit, un autre partenaire clé de la STIB en matière de drogues et assuétudes, participe activement à ce projet en

overleg met de verenigingen die met druggebruikers werken, over de situatie op het MIVB-net.

Sinds midden december 2019 geeft de app Le Bon Plan in de metrostations informatie over de Brusselse verenigingen die zich richten op armoede en verslavingen.

Sinds 2014 is de MIVB betrokken bij alle werkgroepen en vergaderingen die handelen over armoedebestrijding in het Brussels Gewest, net als in de werkgroepen die werken aan het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP), in het bijzonder wanneer drugsverslaving en mensenhandel aan bod komen.

De voorbije jaren heeft de MIVB ook het aantal camera's en agenten in de stations verhoogd, om de reële veiligheid en het veiligheidsgevoel te verbeteren.

Sinds enkele jaren stijgt het aantal incidenten op het MIVB-net dat te maken heeft met druggebruik. In 2018 waren dat er 723, tegen 587 in 2017. Het gaat echter bijna uitsluitend om personen die zich onrechtmatig toegang verschaffen tot het net. Gevallen van agressie zijn erg zeldzaam (minder dan 2% van de incidenten).

In de klachtenregistratie heeft de MIVB geen aparte categorie voor drugsgerelateerde klachten. Uit een analyse van de klachten over een onveilig gevoel of over storend gedrag in de stations, blijkt dat er in 2018 50 klachten waren waarin termen gebruikt werden die gelieerd zijn aan druggebruik, tegen 46 in 2017. Voor alle duidelijkheid, er werd dus niet in al die klachten expliciet gesproken over drugs- of alcoholgebruik.

Om de veiligheid van het MIVB-personeel en de reizigers niet in het gedrang te brengen, wordt niet bekendgemaakt waar en wanneer druggebruik wordt vastgesteld.

Overdag zijn er zes en 's avonds vier gemotoriseerde patrouilles actief. Negen teams in twee shifts zijn permanent aanwezig in negen stations. Zes tot acht teams zijn dagelijks op pad om tickets te controleren en beveiligingstaken uit te voeren. Ze kunnen dag en nacht de steun van de hondenbrigade inroepen, maar zijn niet

orientant notamment son public vers ces permanences.

En 2018 et 2019, un financement a été dégagé en vue d'un renfort de la surveillance du public toxicomane dans les stations et d'une permanence hebdomadaire supplémentaire pour ce même public. En 2018, un projet pilote de ramassage de seringues a été mis en place en collaboration avec les asbl DUNE et Transit.

En 2017, un contrat-cadre a été établi avec l'asbl Dune en vue de la formation des agents du service de sécurité de la STIB qui sont en contact avec le public toxicomane. Par ailleurs, depuis 2014 sont organisées des concertations mensuelles des personnes en errance. Ces réunions, qui rassemblent les différents partenaires associatifs de la STIB en matière d'errance et de toxicomanie, ont pour objectif de passer en revue les différentes situations, nouvelles ou récurrentes, rencontrées sur le réseau.

Depuis la mi-décembre 2019, l'application "Le bon plan" est disponible sur les bornes interactives des stations de métro. Cet outil fournit des informations sur les ressources du secteur associatif bruxellois liées à la précarité, et en particulier aux assuétudes.

Depuis 2014, la STIB participe aux réunions, aux concertations régionales et aux groupes de travail qui traitent de la lutte contre la précarité et la pauvreté en Région bruxelloise, notamment la Concertation bruxelloise de l'aide au secteur sans-abri, le Comité de coordination du Plan hiver, la concertation annuelle sur les transports en commun et la précarité de la SNCB, ainsi que les réunions de la Fédération des maisons d'accueil et des services d'aide aux sans-abri (AMA).

Dans cette même optique, la STIB est représentée dans les groupes de travail du plan global de sécurité et de prévention (PGSP) élaboré par Bruxelles Prévention et sécurité (BPS), en particulier pour les thèmes de la drogue et des assuétudes ainsi que de la traite et du trafic des êtres humains.

Indépendamment de ce problème, ces dernières années, la STIB a augmenté le nombre de caméras et d'agents dans les stations. Autant de mesures qui

gemachtigd om tegen druggebruik op te treden. Als ze een druggebruiker op heterdaad betrappen, kunnen ze de hulp van de politie inroepen.

In de maand februari is een full integrated police action (FIPA) gepland. Om veiligheidsredenen wordt de precieze datum niet bekendgemaakt. Gemiddeld vinden er jaarlijks vier FIPA's plaats.

contribuent à renforcer le sentiment de sécurité et la sécurité réelle dans les stations.

Le nombre d'incidents enregistrés et liés à la toxicomanie sur le réseau de la STIB est en augmentation depuis quelques années. Il est passé de 587 incidents en 2017 à 723 en 2018. Il faut néanmoins souligner qu'environ 90 % de ces incidents portent sur la présence inadéquate de personnes sur le réseau. Les faits d'agressions sont extrêmement rares (moins de 2 %).

Dans son système de classement, la STIB ne prévoit pas de catégorie spécifique de plaintes liées à la consommation de drogue. Une analyse des plaintes et des messages liés au sentiment d'insécurité ou aux comportements dérangeants dans les stations et comportant des termes liés à la consommation de drogue révèle, pour 2018, un total de 50 mentions exprimant un sentiment négatif ou de plaintes à ce sujet, contre 46 en 2017. Je précise que tous ne faisaient pas explicitement mention de faits de consommation : il était, par exemple, question de "personnes droguées et/ou alcoolisées qui traînaient dans les couloirs".

Pour des raisons de sécurité du personnel de la STIB et de ses clients, les endroits où est constatée la consommation de drogues ne sont pas communiqués. Il en va de même des jours ou heures de la journée.

En ce qui concerne les agents de sécurité de la STIB, des patrouilles véhiculées circulent sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Des équipes de contrôle des titres de transport circulent également sur le réseau et accomplissent des missions de sécurisation. Ce service fonctionne également jour et nuit et peut, si nécessaire, recevoir l'appui de la brigade canine de la STIB. Ajoutons à cela la présence permanente de patrouilleurs de sécurité dans neuf stations du réseau.

On dénombre six patrouilles motorisées en journée et quatre en soirée. Réparties en deux shifts, neuf équipes de patrouilleurs de sécurité assurent une présence continue dans neuf stations. En ce qui concerne les agents de contrôle de titres de transport, six à huit équipes sont quotidiennement chargées du contrôle et de la sécurisation. Ces

effectifs peuvent également être complétés par la brigade canine.

Ce personnel circule sur l'ensemble du réseau. Les agents de la STIB n'ont pas de prérogatives pour intervenir face à ce type de comportements. Ils ne sont autorisés à agir que dans le cadre du flagrant délit et peuvent, le cas échéant, faire appel à la police.

Une action de police intégrée (full integrated police action, FIPA) est prévue dans le courant du mois de février. Pour des raisons de sécurité, la date de cette action n'est pas communiquée à l'avance. En moyenne, quatre actions FIPA sont organisées chaque année en collaboration avec la police.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *We moeten dit veiligheidsprobleem indammen, want ook vrouwen die 's avonds de metro willen nemen, krijgen ermee te maken.*

De MIVB verhoogt het aantal veiligheidsagenten en camera's, wat het veiligheidsgevoel ten goede komt. Voorts zijn er dag en nacht patrouilles op pad.

- Het incident is gesloten.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Il est essentiel d'enrayer ce problème de sécurité, car il touche aussi les femmes qui ne veulent pas utiliser leur voiture et désirent prendre le métro jusqu'à une certaine heure en soirée.

J'ai bien noté que la STIB renforçait le nombre de ses agents ainsi que le nombre de caméras, ce qui contribue à augmenter le sentiment de sécurité. J'entends également que des patrouilles circulent sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

- L'incident est clos.