



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

**RÉUNION DU
MARDI 10 NOVEMBRE 2020**

SESSION 2020-2021

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

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 10 NOVEMBER 2020**

ZITTING 2020-2021

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

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

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 1

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 plan de transport de la SNCB".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 3

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 retard dans la tramification de la ligne 95".

Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène 4

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'aménagement de la place Saintelette".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 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 urbains en sous-sol de Bruxelles Mobilité et de la STIB".

Question orale de Mme Victoria Austraet 11

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 1

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

betreffende "het vervoersplan van de NMBS".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 3

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

betreffende "de vertraging bij de vertramming van lijn 95".

Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène 4

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

betreffende "de inrichting van het Sainteletteplein".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 7

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

betreffende "de ondergrondse stadsprojecten van Brussel Mobiliteit en de MIVB".

Mondelinge vraag van mevrouw Victoria Austraet 11

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

Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, concernant "l'annonce de la déminéralisation de l'espace public par Bruxelles Mobilité".		belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende "de aankondiging van de ontharding van de openbare ruimte door Brussel Mobiliteit".
Question orale jointe de Mme Aurélie Czekalski, concernant "la déminéralisation de l'espace public en 2020".	11	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski, betreffende "de ontharding van de openbare ruimte in 2020".
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 "la grève récente à la STIB et le service minimum".	14	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 recente staking bij de MIVB en de minimale dienstverlening".
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 "les dispositifs incitant les enfants à venir à l'école à pied ou à vélo".	19	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 "stimuleringsmaatregelen voor kinderen om te voet of met de fiets naar school te komen".

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

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 plan de transport de la SNCB".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- La SNCB a présenté fin septembre son plan de transport 2020-2023. À partir du dimanche 13 décembre 2020, elle élargira son offre ferroviaire. De nouvelles relations Intercity (IC) seront déployées, comme par exemple entre Courtrai, Bruxelles et Schaerbeek. Le nombre de trains augmentera sur certaines liaisons existantes et des trains seront ajoutés tôt le matin et tard le soir.

Des nouveautés concernant la Région de Bruxelles-Capitale ont également été annoncées par la SNCB, comme l'élargissement de l'offre du réseau S. C'est le cas du train S4, qui circule actuellement entre Alost et Vilvorde. La nouvelle gare d'Anderlecht sera par ailleurs opérationnelle dès le 13 décembre. Le réseau suburbain de Bruxelles et environs se verra ainsi doté de sa 144e gare et de sa 35e gare à l'intérieur de Bruxelles. Le planificateur de voyage de la SNCB tient déjà compte de l'ensemble de ces adaptations. Les voyageurs peuvent y accéder via le site internet et l'application mobile.

Enfin, la SNCB souhaite que d'ici 2023, l'offre soit augmentée de 4,7 %. Dans ce cadre, un renforcement des lignes existantes, la création de nouvelles lignes et des investissements dans différentes gares bruxelloises sont annoncés. La SNCB investira également dans le renforcement des parkings à proximité des gares, ainsi que dans une augmentation considérable du nombre de parkings sécurisés pour les vélos.

Les horaires de chaque plan de transport de la SNCB sont portés à la connaissance des sociétés régionales de transports en commun un an à l'avance, afin que celles-ci puissent coordonner leurs horaires avec l'offre de trains. Le but est de favoriser le trajet vers la gare en transports en commun ou en modes doux, comme le vélo.

La collaboration entre la SNCB et la STIB est essentielle pour un développement cohérent de l'intermodalité. Quelles sont les collaborations entre la SNCB et la STIB au sujet de la mise en œuvre du nouveau plan de transport de la SNCB ? La STIB a-t-elle été consultée à ce sujet ?

Des contacts ont-ils été pris entre votre cabinet et celui du ministre fédéral de la mobilité au sujet de la mise en œuvre du nouveau plan de transport de la SNCB ? Sa mise en œuvre aura-t-elle des impacts sur les lignes de la STIB ? Si oui, lesquels ? Quelles sont les prochaines collaborations prévues entre la STIB

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

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 vervoersplan van de NMBS".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Eind september stelde de NMBS haar Vervoerplan 2020-2023 voor. Vanaf 13 december zal het treinaanbod worden uitgebreid: er komen nieuwe intercityverbindingen, de frequentie op bepaalde lijnen wordt verhoogd en er zullen meer treinen in de vroege ochtend en late avond rijden.

De NMBS kondigde ook nieuwigheden voor Brussel aan, zoals de uitbreiding van het S-net en de inhuuldiging van het nieuwe station van Anderlecht.

De NMBS wil tegen 2023 haar aanbod met 4,7% uitbreiden. Daartoe zal ze de bestaande lijnen versterken, nieuwe lijnen invoeren en in verschillende Brusselse stations investeren. Ze zal ook meer parkeergelegenheid aan de stations creëren en meer beveiligde fietsstallingen ter beschikking stellen.

De NMBS deelt de uurregelingen van elk vervoersplan een jaar op voorhand aan de gewestelijke vervoersmaatschappijen mee, zodat die hun uurregelingen daaraan kunnen aanpassen.

De samenwerking tussen de NMBS en de MIVB is cruciaal om een coherente intermodaliteit te ontwikkelen. Welke samenwerking vond er plaats in het kader van het nieuwe vervoersplan van de NMBS? Werd de MIVB geraadpleegd? Hebben er contacten tussen uw kabinet en dat van de federale minister van Mobiliteit plaatsgehad? Zal de uitvoering van het vervoersplan een impact op de lijnen van de MIVB hebben? Welke contacten zijn er nog tussen de MIVB en de NMBS gepland om een coherente intermodaliteit in Brussel te garanderen?

In het federale regeerakkoord is sprake van de regionalisering van een deel van het Belgische spoornet. Hoe staat de Brusselse regering daartegenover? Welke gevolgen zal dat hebben voor de Brusselaars en de Brusselse begroting?

et la SNCB pour un développement cohérent de l'intermodalité à Bruxelles ?

L'accord du nouveau gouvernement fédéral évoque la régionalisation d'une partie du rail belge. Quelle est la position du gouvernement bruxellois à ce sujet ? Quelles seraient les répercussions d'une telle régionalisation pour les Bruxellois et le budget du gouvernement bruxellois ?

¹¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB et la SNCB ont collaboré lors de l'élaboration du plan de transport de la SNCB, même si les responsabilités sont parfaitement délimitées. Il s'agit en effet d'une offre ferroviaire dépendant de moyens budgétaires octroyés par l'autorité fédérale - et non par la Région de Bruxelles-Capitale -, qui doit tenir compte des desiderata des trois Régions.

À ce titre, la SNCB a consulté la STIB préalablement à la réalisation du plan, ainsi que durant les phases d'élaboration. Cette consultation s'est déroulée en bonne entente entre les sociétés de transport.

L'impact du plan de transport sur les lignes de la STIB ne nécessite pas, à ce stade, de révision de l'offre du réseau. Les autres modifications annoncées du service des trains (création d'un IC depuis Courtrai en remplacement de trains de pointe P et ajout de deux trajets par jour sur la ligne S4) sont globalement sans impact sur l'offre de la STIB.

La STIB et la SNCB, de même que les autres sociétés de transport, collaborent activement dans de nombreux domaines. La poursuite de l'intégration tarifaire est à l'évidence un chantier majeur de collaboration.

La STIB suit aussi avec intérêt les futurs travaux d'Infrabel, comme les mises à quatre voies ou le tunnel près du quadrilatère nord (dit tunnel T). Ces infrastructures permettront en effet des améliorations de l'offre des lignes S, afin de les rendre plus performantes et plus complémentaires au réseau de la STIB. Vous n'ignorez pas que le potentiel est important : l'offre des lignes S peut encore fortement augmenter, et la connaissance de cette offre peut encore s'améliorer.

¹¹³ Des contacts ont été pris avec le nouveau ministre fédéral de la mobilité. Nous nous sommes concentrés dans un premier temps sur les enjeux urgents liés à la crise sanitaire. À ce stade, l'enjeu de la régionalisation n'a pas été abordé.

La Région de Bruxelles-Capitale fait du déploiement de l'offre ferroviaire et de sa visibilité une priorité, mais elle n'est pas pour autant favorable à une régionalisation du rail. Le rail a forcément une vocation interrégionale et, par ailleurs, la structure du budget régional ne permet pas d'assumer correctement cette régionalisation. Toutefois, il est évidemment entendu que nous renforcerons encore la coordination avec la SNCB et Infrabel, au profit du déploiement d'une offre ferroviaire vers et dans la Région en phase avec les objectifs de développement régionaux.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De NMBS en de MIVB hebben samengewerkt aan het nieuwe vervoersplan van de NMBS, maar de verantwoordelijkheden waren duidelijk afgebakend. Het treinaanbod hangt immers af van de begrotingsmiddelen die de federale overheid toekent, rekening houdend met de desiderata van de drie gewesten.*

Het vervoersplan van de NMBS vereist in dit stadium geen herziening van het aanbod van de MIVB. Ook de aangekondigde wijzigingen, zoals de nieuwe IC-trein vanuit Kortrijk en de toevoeging van twee trajecten per dag op lijn S4, zullen niet echt een impact op het aanbod van de MIVB hebben.

De NMBS en de drie gewestelijke vervoersmaatschappijen werken actief samen in meerdere dossiers, waaronder de tariefintegratie.

De MIVB volgt ook met veel belangstelling de werken van Infrabel, zoals het op vier sporen brengen van een aantal lijnen en de bouw van tunnel T in de vierhoek van Brussel-Noord. Dankzij die werken kan het S-aanbod immers verder worden verbeterd.

Onze eerste contacten met de nieuwe federale minister van Mobiliteit hadden vooral betrekking op de uitdagingen in verband met de gezondheids crisis. De regionalisering is nog niet ter sprake gekomen.

Voor het Brussels Gewest is de uitbreiding van het spoornet en de communicatie daarover een prioriteit, maar daarom zijn we nog geen voorstander van een regionalisering van het spoornet. Dat heeft immers een interregionale waarde. Bovendien maakt de structuur van de gewestbegroting het niet mogelijk om die regionalisering correct op te vangen.

Daarentegen zullen wij onze samenwerking met de NMBS en Infrabel voortzetten, opdat de uitbreiding van de

Je ne dois pas vous rappeler que le plan Good Move prévoit une augmentation de toute l'offre de transports en commun - dont fait partie l'offre ferroviaire -, non seulement pour se déplacer vers Bruxelles, mais aussi pour circuler à l'intérieur de son territoire.

¹¹⁵ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je suis ravie de cette coopération renforcée entre la STIB et la SNCB. En effet, il y a là un grand potentiel, notamment avec l'offre suburbaine de trains S, dont on ne cesse de souligner les avantages.

- *L'incident est clos.*

¹¹⁹ **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

¹¹⁹ **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,**

¹¹⁹ **concernant "le retard dans la tramification de la ligne 95".**

¹²¹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Lors de la commission de la mobilité du 7 juillet 2020, vous me confirmiez que le projet de tramification de la ligne de bus 95 restait prioritaire. Vous insistiez sur le fait que les choix pour les autres trajets dépendent aussi de l'urbanisation des territoires. Enfin, vous souhaitiez voir aboutir tous les projets de tramification inscrits dans l'accord de majorité.

Toutefois, à la lecture du plan d'entreprise 2020-2024 de la STIB, il semble que cela ne soit plus le cas. On y parle de la tramification de la ligne de bus 95 comme d'un objectif à l'horizon 2030. Ce plan, comme vous le savez, constitue la feuille de route dans laquelle doit impérativement s'inscrire le travail quotidien de chacun des quelque 9.400 collaborateurs de la STIB au cours des années 2020-2024.

Dans ce dernier, il est expliqué par ailleurs que, concernant le réseau du tram, la STIB mettra en service le nouveau matériel roulant dit "tram de nouvelle génération" (TNG) et qu'au niveau des infrastructures, la STIB réalisera entre autres le prolongement de la ligne 9 jusqu'à Roi Baudouin, la nouvelle ligne vers Neder-Over-Heembeek et la nouvelle ligne diagonale nord vers Tour & Taxis, comme vous l'aviez indiqué dans votre réponse. Enfin, la STIB procèdera aussi au renouvellement des voies de tram à un rythme nettement plus élevé que par le passé et effectuera divers aménagements visant à améliorer la vitesse commerciale.

Pourquoi la tramification de la ligne de bus 95 a-t-elle été retirée des projets prioritaires alors que ce projet est inscrit dans l'accord de majorité ? Quelles en sont les raisons ?

Quand le nouveau matériel roulant dit "tram de nouvelle génération" sera-t-il mis en service ? Où le sera-t-il en premier lieu ?

spoorverbindingen naar en binnen Brussel aansluit bij de gewestelijke doelstellingen van Good Move.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Ik ben blij met de versterkte samenwerking tussen de MIVB en de NMBS, vooral voor de uitbreiding van het S-netwerk.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "de vertraging bij de vertramming van lijn 95".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Tijdens een vergadering van de commissie Mobiliteit op 7 juli 2020 zei u dat de vertramming van buslijn 95 nog altijd een prioriteit is. U hoopt alle tramlijnen die in het regeerakkoord staan, te realiseren.*

Het MIVB-ondernemingsplan 2020-2024 laat echter wat anders vermoeden. Tramlijn 95 wordt er als een doelstelling voor 2030 voorgesteld. Het plan leert ons verder dat de MIVB trams van de nieuwe generatie zal inzetten, dat lijn 9 tot Koning Boudewijn wordt verlengd, en dat er nieuwe lijnen komen naar Neder-Over-Heembeek en naar Thurn & Taxis. Tot slot zal de MIVB de vernieuwing van tramsporen opvoeren en diverse ingrepen uitvoeren om de commerciële snelheid te verhogen.

Waarom maakt tramlijn 95 geen deel meer uit van de prioriteiten? Waar en wanneer worden de trams van de nieuwe generatie in dienst genomen?

Wanneer wordt er werk gemaakt van de verlenging van lijn 9, de nieuwe lijn naar Neder-Over-Heembeek en de nieuwe lijn naar Thurn & Taxis?

Quelles sont les échéances pour le prolongement la ligne 9, la nouvelle ligne vers Neder-Over-Heembeek et la nouvelle ligne diagonale nord vers Tour & Taxis ?

123 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La tramification de la ligne 95 n'a pas été retirée des projets prioritaires. Elle est toujours reprise dans les projets prioritaires des prochaines années, comme en témoigne sa présence dans le plan d'entreprise de la STIB, aux côtés de plusieurs autres projets prioritaires demandés par le gouvernement.

L'accord de gouvernement mentionne d'ailleurs que le gouvernement lancera la tramification de lignes de bus structurantes, dont la ligne 95, afin de connecter en priorité la gare Centrale avec le nouveau site Usquare.

Les premiers trams de nouvelle génération (TNG) seront mis en service dans le courant de l'année 2021. Comme indiqué en réponse à la question écrite n° 577 de M. Loewenstein, leur affectation exacte - entre les dépôts, et donc entre les lignes - n'est pas encore arrêtée à ce jour.

En ce qui concerne les échéances des prolongements et des créations de lignes, le prolongement de la ligne 9 à la station Roi Baudouin est prévu pour fin 2021, la nouvelle ligne vers Neder-Over-Heembeek l'est pour 2024 et la ligne vers Tour & Taxis pour 2024-2025.

125 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- On joue sur les mots. Selon moi, la tramification de la ligne 95 n'est plus une priorité pour la STIB, puisqu'elle passe dans un bloc de lignes à réaliser d'ici 2030. Le tram vers Neder-Over-Heembeek, ainsi que la ligne reliant la gare du Nord à Tour & Taxis, sont par contre privilégiés. Comparativement au nord, le sud de Bruxelles, où les investissements sont moindres, est abandonné.

En ce qui concerne les échéances pour le prolongement et la création de lignes ainsi que la mise en service des trams TNG, je vous remercie pour vos réponses. Nous attendons encore leur affectation exacte.

125 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ce n'est pas que la ligne 95 ne soit plus prioritaire, mais nous devons tenir compte d'un calendrier. Des permis ont déjà été accordés pour certains travaux et ces projets sont plus avancés. Pour la ligne 95, il faut encore des études, des demandes de permis, une planification... Le projet reste prioritaire, mais son déploiement prend du temps. On ne peut pas promettre tout pour dans deux ans, ce ne serait pas réaliste.

- *L'incident est clos.*

131 **QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De vertramming van lijn 95 is nog steeds een prioritair project voor de komende jaren. Ze staat ook in het ondernemingsplan van de MIVB en in het regeerakkoord.*

De eerste trams van de nieuwe generatie komen in dienst in 2021, maar de verdeling ervan over de lijnen en de depots is nog niet vastgelegd.

De verlenging van lijn 9 tot het Koning Boudewijnstadion is gepland voor eind 2021, de nieuwe lijn naar Neder-Over-Heembeek voor 2024 en de lijn naar Thurn & Taxis voor 2024-2025.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *U speelt met woorden. De vertramming van lijn 95 is geen echte prioriteit meer, want ze wordt nu op een hoop gegooid met een hele reeks lijnen die er pas tegen 2030 zullen komen. De tram naar Neder-Over-Heembeek en de lijn naar Thurn & Taxis worden wel prioritair aangepakt. In het zuiden van Brussel wordt dus veel minder geïnvesteerd dan in het noorden.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Lijn 95 is nog steeds een prioriteit, maar voor sommige projecten zijn er al vergunningen afgeleverd. Voor lijn 95 moeten er nog studies worden uitgevoerd en de vergunningen moeten nog worden aangevraagd. Dat kost nu eenmaal tijd.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

131 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,

131 concernant "l'aménagement de la place Saintelette".

133 M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Dans la déclaration de politique générale (DPG) du gouvernement bruxellois, il est souligné que "l'aménagement du territoire et le développement urbain forment une composante et un outil essentiels dans la construction de la société bruxelloise. Ils définissent la manière dont les Bruxellois habitent en ville, travaillent, se déplacent, apprennent ou jouent".

Le projet de réaménagement de la place Saintelette, située dans l'axe du boulevard Léopold II et enjambant le canal, s'inscrit dans cette dynamique. En avril dernier, vous aviez annoncé une refonte totale du quartier, avec une place-pont surplombant le canal ainsi qu'une placette verdurisée agrémentée de terrasses.

Force est de constater que, malgré le calendrier annoncé, le projet de réaménagement de la place Saintelette est toujours en attente. En 2017, Bruxelles Mobilité avait lancé un marché public pour désigner une équipe pluridisciplinaire afin d'accomplir une mission complète d'auteur de projet - conception et suivi d'exécution des travaux - afin de réaménager cette place. Le budget prévu était de dix millions d'euros hors TVA.

En avril 2019, le jury présidé par le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale avait sélectionné les bureaux Agence Ter, Karbon' architecture et urbanisme et Arcadis. Ceux-ci avaient un an pour peaufiner les plans du réaménagement de la place Saintelette. Or, nous sommes en novembre 2020, et telle Sœur Anne, nous ne voyons toujours rien venir.

135 À la suite des premières projections, quelles sont les modifications apportées par les bureaux ? Quelles sont les échéances du projet ? Pourriez-vous actualiser le calendrier de présentation du projet, de demande de permis et de phasage approximatif du chantier ?

Au centre de la pelouse du square Saintelette, l'ancien logo de la Région bruxelloise est toujours présent sous forme de parterre entretenu par les services régionaux. Vos services ont-ils prévu de le remplacer par le nouveau logo ces prochains mois ? Si oui, quel en sera le coût ?

En sous-sol, il existe une station de métro fantôme de la ligne 2, restée inachevée, entre les stations Yser et Ribaucourt. Dans quel état se trouve ce sous-sol ? Est-il prévu de le valoriser dans le cadre de ce projet ?

Les deux passerelles bénéficient d'un financement du Fonds européen de développement régional (Feder). Sachant que celui-ci doit être utilisé pendant la période 2014-2020, qu'en est-il

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

betreffende "de inrichting van het Sainteletteplein".

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- Volgens de algemene beleidsverklaring zijn de ruimtelijke ordening en de stadsontwikkeling essentiële elementen in de opbouw van de samenleving. Zij bepalen mee hoe de Brusselaars wonen, werken, leren, spelen en zich verplaatsen.

De herinrichting van het Sainteletteplein past in die dynamiek. U kondigde in april aan dat er een plein zou worden aangelegd dat het kanaal overbrugt, met daarnaast groene ruimten en plaats voor terrassen.

In 2017 zocht Brussel Mobiliteit via een openbare aanbesteding een multidisciplinair team dat een project voor het Sainteletteplein kon uitwerken en uitvoeren. Het geplande budget bedroeg 10 miljoen euro, zonder btw. In april 2019 selecteerde de jury de bureaus Agence Ter, Karbon' en Arcadis. Ondertussen is het echter november 2020 en is er nog geen spoor van een heraanleg te bekennen.

Welke wijzigingen hebben de geselecteerde bureaus aangebracht aan de eerste ontwerpen? Wat zijn de termijnen voor de verschillende fasen van het project?

In het midden van het grasveld van het Sainteletteplein is nog steeds het oude logo van het Brussels Gewest te zien. Zal dat de komende maanden vervangen worden door het nieuwe logo? Hoeveel zal dat kosten?

Onder het plein ligt een onafgewerkt metrostation (op lijn 2, tussen IJzer en Ribaucourt). In welke staat is dat en zal er iets mee gebeuren in het kader van dit project?

Voor de twee voetgangersbruggen is er een financiering van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). Die middelen moeten echter gebruikt worden in de periode 2014-2020. Lukt dat? Hebt u contacten over het eventueel garanderen van de financiering?

des échéances ? Des contacts ont-ils été pris afin de garantir le financement ?

137

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tout d'abord, en ce qui concerne l'évolution des plans, les différents interlocuteurs étaient présents ou invités lors du comité d'accompagnement de démarrage du 14 janvier 2020 : la Ville de Bruxelles, le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale et Kanal. Par la suite, plusieurs acteurs ont participé à des réunions thématiques.

Les plans de départ ont évolué au fur et à mesure des rencontres et des analyses techniques réalisées à la demande de Bruxelles Mobilité. En particulier, il faut souligner l'évolution considérable des plans sur la rive de Molenbeek en raison de la coordination étroite qui a été faite avec l'équipe des passerelles Feder.

Des compléments d'études ont été requis pour affiner les données techniques de base nécessaires au calcul des ouvrages d'art, à savoir les passerelles complémentaires flanquant les ponts actuels de part et d'autre. Ils viennent de se terminer en septembre.

D'après le calendrier prévisionnel, le processus participatif débutera en novembre ou décembre 2020. La demande de permis d'urbanisme est envisagée pour mai ou juin 2021. Le permis d'urbanisme devrait être obtenu en novembre 2021, en fonction des délais de procédure. Le chantier se déroulerait alors à partir d'avril 2022 pour les impétrants. Les travaux devraient durer jusqu'en avril 2025.

139

L'espace contenant l'ancien logo de la Région sera fortement réduit dans le cadre du projet qui se dessine et la topographie sera modifiée également. La question du nouveau logo régional et de son coût sera donc bien examinée.

Quant au sous-sol, le projet actuel porte sur une refonte profonde de l'espace public mais n'intègre pas les espaces en sous-sol. La question a été abordée dans les réflexions, mais il s'agit fondamentalement de deux sujets bien distincts. La position des ouvrages en sous-sol ne se prête pas à une exploitation dans le cadre du projet Saintelette.

La dernière facture pour les passerelles devant être introduite avant décembre 2023, le financement du Feder ne devrait pas être affecté.

141

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Je suis toujours un peu inquiet de voir les calendriers non respectés. Cela finit par créer une confusion chez les Bruxellois. Ne faudrait-il pas ajouter d'office deux à quatre mois aux délais afin que les annonces correspondent mieux à la réalité ?

Je serai très attentif à ce qui se passe du côté de Molenbeek, puisque vous annoncez des changements importants. J'imagine qu'il ne peut s'agir que d'une amélioration. Cela me permet toutefois d'évoquer les inquiétudes qui entourent le chantier de l'avenue du Port - attendu depuis 2001 et qui fait toujours face à

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Wat de evolutie van de plannen betreft, waren de verschillende gesprekspartners aanwezig op de vergadering van het begeleidend comité van 14 januari 2020: de Stad Brussel, de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH), de bouwmeester en Kanal.*

De aanvankelijke plannen zijn geëvolueerd, vooral wat de oever aan de kant van Molenbeek betreft, en dit dankzij de nauwe coördinatie met het EFRO-team dat instaat voor de voetgangersbruggen.

Bijkomende studies waren nodig om de technische gegevens te verfijnen en zo de bouwwerken te kunnen begroten. Het gaat meer bepaald om de bijkomende voetgangersbruggen die de huidige bruggen flankeren.

De huidige kalender voorziet dat het participatieve proces in november of december 2020 van start gaat. De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning is voorzien voor mei of juni 2021. De vergunningen zouden in november 2021 afgeleverd moeten worden. De werf van de nutsbedrijven kan dan in april 2022 worden opgestart. De werken zouden tot in april 2025 duren.

De plek waar het oude logo van het gewest zich bevindt, wordt aanzienlijk verkleind. De kwestie van het nieuwe gewestlogo en de kostprijs ervan zullen dus onderzocht worden.

Het huidige project omvat een grondige aanpassing van de openbare ruimte, maar behelst niet de ondergrondse ruimten. De kwestie is aan bod gekomen, maar ondergrondse werken en het Saintelette-project zijn twee afzonderlijke projecten.

Aangezien de laatste factuur voor de voetgangersbruggen voor december 2023 ingediend moet zijn, zou dit geen gevolgen mogen hebben voor de financiering door het EFRO.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *Als termijnen niet gerespecteerd worden, zorgt dat voor verwarring bij de Brusselaars. Misschien kunnen voortaan, bij aankondigingen, altijd een paar maanden aan de termijnen worden toegevoegd?*

U kondigt aanzienlijke wijzigingen aan. Dat zullen allicht verbeteringen zijn. Ik maak mij wel zorgen over de werven rond de Havenlaan. Die slepen, wegens beroepsprocedures, al aan sinds 2001 en er is nog geen oplossing in zicht. Nochtans moeten

des recours -, celui de la place Saintelette devant s'y rattacher. J'ai eu l'occasion d'interpeller votre collègue hier. Cela avance un peu en sens inverse, alors que le chantier dont il est ici question n'est en route que depuis 2017 et atteint déjà sa phase finale. Logiquement, au niveau de la mobilité, ces deux dossiers devraient être intégrés.

143 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous essayons bien sûr de respecter le calendrier et de donner des délais réalistes. Cependant, nous n'avons pas le contrôle sur tous les échéanciers. Ce type de chantier est le fruit d'une collaboration entre plusieurs administrations et niveaux de pouvoir. Il faut en tenir compte même si nous faisons tout pour éviter des délais inutiles.

- *L'incident est clos.*

147 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

147 **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,**

147 **concernant "les projets urbains en sous-sol de Bruxelles Mobilité et de la STIB".**

149 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Bruxelles Mobilité et la STIB sont propriétaires de différents espaces en sous-sol, qu'il s'agisse de prolongements de stations de métro ou de prémétro, d'entrepôts, de stations abandonnées ou même d'espaces souterrains sans aucune vocation.

Ces surfaces pourraient être utilement exploitées pour y développer des projets tels que des espaces culturels, parkings, centres commerciaux, logements, hangars, entrepôts réaménagés ou espaces multifonctionnels.

153 S'agissant de la STIB, la récente rénovation de la station de prémétro Bourse a par exemple intégré la création d'un espace culturel en sous-sol. Selon les architectes de Bruxelles Mobilité, de nombreux autres espaces inoccupés en sous-sol pourraient faire l'objet d'aménagements, notamment à la gare du Midi ou à la place Saintelette.

Sous la législation précédente, votre prédécesseur avait souhaité transformer un espace de la station de métro Yser en skatepark, mais le projet n'a jamais vu le jour. Il semble en effet que ni Bruxelles Mobilité ni la STIB n'étaient réellement enthousiastes à l'idée de créer de tels espaces.

Une autre question est celle des impétrants. Dans certains espaces en sous-sol, la présence de canalisations, tuyaux et autres matériaux empêche le réaménagement de l'espace public tel que souhaité.

Il en va ainsi du réaménagement du rond-point Robert Schuman : la configuration du sous-sol empêche la plantation d'arbres en

de twee projecten, aan de Havenlaan en op het Sainteletteplein, qua mobiliteit op elkaar aansluiten.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Uiteraard proberen we realistische termijnen te stellen en die ook na te leven. Over sommige aspecten hebben we echter geen controle. Bij dit soort werf zijn immers heel wat administraties en overheden betrokken.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de ondergrondse stadsprojecten van Brussel Mobiliteit en de MIVB".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit en de MIVB zijn eigenaar van meerdere ondergrondse ruimtes die geschikt zouden zijn als cultuurprojecten, parkeergelegenheid, winkelcentra, huisvesting, opslagplaatsen enzovoort.*

De recente renovatie van premetrostation Beurs omvatte bijvoorbeeld een ondergrondse cultuurruimte. Volgens de architecten van Brussel Mobiliteit zijn er nog een heleboel andere ruimtes, bijvoorbeeld aan het Zuidstation of het Sainteletteplein, die een nieuwe bestemming zouden kunnen krijgen.

Uw voorganger wilde een ruimte in metrostation IJzer ombouwen tot skatepark, maar dat is er nog altijd niet. Blijkbaar waren Brussel Mobiliteit noch de MIVB echt enthousiast over de aanleg van dat soort infrastructuur.

In een aantal van die ruimtes beletten kanalisaties, buizen en andere nutsvoorzieningen de gewenste inrichting als openbare ruimte.

Hetzelfde geldt voor de heraanleg van de Schumanrotonde: de ondergrondse configuratie maakt het onmogelijk om bomen aan te planten. Blijkbaar kwam dat probleem pas na de start van

surface. Il semble que le manque de connaissance quant à la configuration du sous-sol génère des problèmes qui ne sont remarqués que plus tard, lors de l'aménagement proprement dit. Dans ce cadre, le fait de disposer d'un cadastre des installations et canalisations en sous-sol permettrait probablement de gagner du temps et de l'argent dans de nombreux projets de réaménagement d'espaces publics.

155 Existe-t-il des projets de réaménagement d'espaces souterrains qui entrent dans le champ de vos compétences, en particulier pour des espaces dont Bruxelles Mobilité ou la STIB sont propriétaires ? Pour chacun de ces projets, pourriez-vous préciser les objectifs, les partenaires concernés et les moyens mis en œuvre ?

Un inventaire actualisé des surfaces utilisables dans le métro existe-t-il ? Dans la négative, est-il prévu ? D'autres inventaires du foncier souterrain existent-ils ? Dans l'affirmative, lesquels et quel est leur niveau d'actualisation ?

Perspective.brussels travaille à la confection d'un inventaire exhaustif du sous-sol bruxellois. Dans quelle mesure la STIB, Bruxelles Mobilité et votre propre cabinet sont-ils associés à cette initiative ?

Confirmez-vous une certaine réticence de la STIB et de Bruxelles Mobilité au développement de projets de ce type ? Quel est votre avis sur la question ? De manière globale, quelle est votre stratégie pour développer l'espace souterrain de la STIB et de Bruxelles Mobilité en Région bruxelloise ?

La configuration du sous-sol empêche dans certains cas de réaliser des aménagements en surface (arbres, verdure, fontaines, etc.). Avez-vous entamé la réalisation d'un cadastre reprenant l'ensemble des installations et canalisations posées par les impétrants sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ?

159 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - En principe, les espaces souterrains des infrastructures du métro non utilisés ont été réalisés pour préserver l'avenir du développeur du réseau et ils sont, autant que possible, valorisés dans les projets de Bruxelles Mobilité et de la STIB.

Plusieurs espaces souterrains disponibles sont déjà utilisés dans le cadre de projets de transport public. C'est le cas du terminus déjà réalisé du tram 9 à la station Simonis. Le projet de transformation de la station Albert intègre un volume non utilisé, mais intégré dans le projet global de ladite station. Le projet Constitution intégrait initialement, dans son plan directeur, la récupération des volumes de la station souterraine Fonsny inoccupée. Faisant suite à l'étude d'incidences, l'amendement au projet favorisant le passage du tram en surface plutôt qu'au niveau -1, l'utilisation de l'espace souterrain ne s'est finalement pas concrétisée.

D'autres possibilités ont été étudiées, comme celle d'un skatepark à la station Yser ou d'une discothèque à la station Louise. Ces pistes ont été abandonnées pour différentes raisons : difficulté

de werken aan het licht. Daarom zou een overzicht van de ondergrondse installaties vermoedelijk tijdswinst opleveren.

Zijn er plannen voor de heraanleg van ondergrondse ruimtes die onder uw bevoegdheid vallen? Wat zijn de doelstellingen en de beschikbare middelen en welke partners zijn erbij betrokken?

Is er een up-to-date overzicht van de bruikbare metroruimtes? Zijn er nog andere overzichten van ondergrondse ruimtes?

Perspective.brussels werkt aan een volledig overzicht van de Brusselse ondergrond. In welke mate zijn de MIVB, Brussel Mobiliteit en uw eigen kabinet daarbij betrokken?

Klopt het dat de MIVB en Brussel Mobiliteit terughoudend tegenover zulke projecten staan? Wat is uw standpunt? Wat is uw strategie om de ondergrondse ruimtes van de MIVB en Brussel Mobiliteit in gebruik te nemen?

Wordt er werk gemaakt van een overzicht van alle installaties en kanalisaties van nutsbedrijven op het gewestelijke grondgebied?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *De ongebruikte ondergrondse metroruimtes zijn er met het oog op de toekomstige uitbouw van het net gekomen en worden zo vaak mogelijk opgenomen in projecten van Brussel Mobiliteit en de MIVB.*

Meerdere van die ondergrondse ruimtes worden al gebruikt voor het openbaar vervoer, denk maar aan de eindhalte van tram 9 in station Simonis. De vernieuwing van station Albert omvat ook tot nu toe ongebruikte ruimte. Oorspronkelijk gold dat ook voor station Grondwet, maar uiteindelijk gaat dat niet door omdat de tram er bovengronds zal rijden.

Er zijn nog andere mogelijkheden overwogen, zoals een skatepark in station IJzer of een discotheek in station Louiza. Die plannen zijn afgevoerd omdat de ruimte moeilijk toegankelijk is, omdat ze te veel kosten, omdat er problemen zijn met de veiligheid enzovoort.

d'accès, aspects budgétaires et sécuritaires (évacuation en cas d'incendie, nombre limité de personnes...).

Un projet en cours d'étude concerne la station Thieffry. Le volume inoccupé derrière l'œuvre d'art permettrait la création d'un nouvel accès du côté du parc, en cohérence avec le projet immobilier du cours Saint-Michel par Besix Real Estate Development (Besix RED). Il s'agit d'un projet de logements et de bureaux.

¹⁶¹ Le projet intègre également l'aménagement de nouveaux locaux techniques indispensables à l'exploitation. Une surface restante d'environ 285 m² est proposée à la STIB pour la création de nouveaux commerces. Le budget estimé est de 5,45 millions d'euros et la réalisation est prévue pour 2025.

Mis à part les stations de métro et espaces connexes, Bruxelles Mobilité ne gère aucun local souterrain - les locaux techniques des tunnels routiers ne sont pas exploitables pour des raisons sécuritaires - qui pourrait être réaffecté dans le cadre d'un projet innovant. Les locaux techniques abritent du matériel de commande et de contrôle des équipements ou du matériel destiné au réseau de communication interne Manbru.

Bruxelles Mobilité tient à jour l'inventaire des espaces souterrains non utilisés. Il concerne principalement les infrastructures du métro et se présente comme suit :

- Midi-Fonsny : 2.500 m² ;
- entre Étangs Noirs et Osseghem : 480 m² ;
- Louise : 3.200 m² ;
- Saint-Guidon : 286 m² ;
- Roi Baudouin : 420 m² ;
- Herrmann-Debroux : 1.840 m² ;
- Porte de Hal : 970 m² ;
- entre Kraainem et Stockel : 700 m² ;
- Saintelette : 4.898 m² ;
- Pétilion : 780 m² ;
- Boileau : 950 m² ;
- Thieffry : 798 m² (études en cours) ;
- Yser : 1.000 m².

¹⁶³ Bruxelles Mobilité n'est pas au courant d'un inventaire établi par perspective.brussels.

Er loopt een onderzoek naar station Thieffry. De ongebruikte ruimte achter het kunstwerk biedt er de mogelijkheid om een nieuwe toegang aan de zijde van het park te bouwen.

Het project omvat ook de inrichting van nieuwe technische lokalen. De MIVB heeft een restruimte van ongeveer 285 m² die geschikt is voor nieuwe handelszaken. De kosten worden op 5,45 miljoen euro geraamd en de uitvoering is voor 2025 gepland.

Behalve metrostations en aangrenzende ruimtes beheert Brussel Mobiliteit geen ondergrondse ruimtes die in aanmerking komen voor innovatieve projecten.

Brussel Mobiliteit werkt het overzicht van de ongebruikte ondergrondse ruimtes voortdurend bij. Het gaat vooral om metro-infrastructuur:

- Zuid-Fonsny: 2.500 m²;
- tussen Zwarte Vijvers en Osseghem: 480 m²
- Louiza: 3.200 m²;
- Sint-Guido: 286 m²;
- Koning Boudewijn: 420 m²;
- Herrmann-Debroux: 1.840 m²;
- Hallepoort: 970 m²;
- tussen Kraainem en Stockel: 700 m²;
- Saintelette: 4.898 m²;
- Pétilion: 780 m²;
- Boileau: 950 m²;
- Thieffry: 798 m² (onderzoek loopt);
- IJzer: 1.000 m².

Brussel Mobiliteit heeft geen weet van een overzicht dat perspective.brussels heeft gemaakt.

Vous évoquez une certaine réticence. De manière générale, Bruxelles Mobilité est ouverte au développement de ce type de projets. Toutefois, ils devront être développés, donc étudiés et réalisés, de manière cohérente et concertée, en lien avec leur environnement.

S'agissant de notre stratégie, les espaces non utilisés sont en attente de projets cohérents où se rejoignent mobilité et urbanisme. Ils doivent être considérés comme des ressources dans une vision de développement durable de la Région. Chacun de ces espaces étant particulier, une réaffectation éventuelle doit être intégrée aussi bien dans la configuration spécifique du volume correspondant qu'à son environnement. Dans le cadre du développement des projets, l'approche adoptée est le sur-mesure, selon les opportunités.

J'en viens au cadastre des installations et des canalisations. Il existe déjà une base de données des installations en sous-sol - câbles de feux tricolores, de caméras de vitesse, d'éclairage public ou de télécommunication en cuivre -, gérée par Bruxelles Mobilité et accessible sur la plate-forme du Contact fédéral d'informations câbles et conduites (KLIM-CICC). Tous les impétrants y ont répertorié leur patrimoine souterrain. En phase de projet ou de répartition des travaux, le demandeur peut consulter cette plate-forme pour savoir si des gestionnaires de câbles et de conduites disposent d'infrastructures à proximité, et peut avoir accès aux plans.

¹⁶⁵ Il va de soi que, comme gestionnaire d'infrastructures souterraines, Bruxelles Mobilité utilise cette même plate-forme pour mettre à jour les plans disponibles et répondre aux demandes d'informations.

Bruxelles Mobilité dispose également des archives relatives aux ouvrages infrastructurels souterrains et se tient à la disposition des concepteurs de projets urbains pour leur fournir toutes les informations utiles.

¹⁶⁷ **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Les données que vous fournissez démontrent, s'il en était besoin, l'existence d'un véritable patrimoine dans les sous-sols, à la disposition de la STIB ou de Bruxelles Mobilité. Les usages possibles relèvent d'un autre enjeu de développement territorial, au sujet duquel je suis déjà intervenu dans la commission idoïne.

Je sais que la STIB se dit ouverte aux propositions. Cependant, dans les faits, elle ne montre guère d'enthousiasme à voir ces surfaces affectées, ne fût-ce que provisoirement, à d'autres usages. Je regrette ce conservatisme qui nous prive de possibilités mises à profit de manière beaucoup plus dynamique dans d'autres villes.

J'espère que le cadastre favorisera la prise de conscience de tout ce patrimoine et permettra de faire bouger les lignes. Le sous-sol bruxellois est un véritable enjeu et sa bonne gestion relève d'une politique de bon aloi.

Over het algemeen staat Brussel Mobiliteit niet terughoudend tegenover zulke projecten. De ongebruikte ruimtes wachten op coherente plannen waarin mobiliteit en stedenbouw samenkomen. Elke ruimte is anders en daarom is elke herbestemming maatwerk.

Er bestaat al een database met ondergrondse installaties die Brussel Mobiliteit beheert en op het platform van het Federaal Kabels en Leidingen Informatie Meldpunt (KLIM) kan worden geraadpleegd. Alle nutsbedrijven hebben er hun ondergrondse installaties opgegeven.

Als beheerder van ondergrondse infrastructuur, gebruikt Brussel Mobiliteit het platform om beschikbare plannen te updaten en informatie te verstrekken.

Brussel Mobiliteit heeft ook archieven met de uitgevoerde ondergrondse infrastructuurwerken en stelt de nodige informatie ter beschikking van de bedenkers van stedenbouwkundige projecten.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *De MIVB beweert graag op voorstellen in te gaan, maar is niet erg enthousiast om die ruimtes, al was het maar tijdelijk, op een andere manier te gebruiken. Daardoor lopen we kansen mis die andere steden wel aangrijpen. Ik hoop dat het overzicht tot bewustwording leidt.*

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*

171 **QUESTION ORALE DE MME VICTORIA AUSTRÆT**

171 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,

171 concernant "l'annonce de la déminéralisation de l'espace public par Bruxelles Mobilité".

171 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI,**

171 concernant "la déminéralisation de l'espace public en 2020".

175 **Mme Victoria Austræet (indépendante).**- Fin septembre, la presse a relayé un communiqué de Bruxelles Mobilité qui annonçait qu'une somme de plus d'un million d'euros avait été allouée en 2020 à des projets de déminéralisation de l'espace public dans le but de remplacer, à certains endroits, l'asphalte par des espaces verts.

Personne ne s'opposera aux objectifs poursuivis à travers ces investissements. À ce titre, la presse a repris vos mots lorsque vous avez rappelé les bénéfices qu'apporte la végétation sur le plan de la fraîcheur, de la purification de l'air et du bien-être des citoyens. Plus techniquement, ces travaux permettraient d'accroître la perméabilité des sols et d'améliorer la gestion des eaux de ruissellement. Ces thématiques reviennent d'ailleurs fréquemment dans les discussions au sein du parlement, ce qui est évidemment une bonne chose.

Le communiqué cite quelques exemples d'artères où de tels travaux ont déjà eu lieu : le boulevard du Roi Albert II, la chaussée de Mons ou encore l'avenue De Fré. Il est aussi fait mention de trois zones en cours de réalisation et de l'étude d'autres projets pour l'année 2021.

On peut se réjouir de ces travaux qui vont évidemment dans le bon sens, mais il serait utile que le gouvernement bruxellois nous fournisse d'autres éléments d'information que ceux contenus dans le communiqué de Bruxelles Mobilité.

Par qui ces travaux sont-ils effectués ? S'agit-il du personnel de Bruxelles Mobilité ? Selon quels critères les endroits visés par les travaux de déminéralisation sont-ils choisis ?

Pourriez-vous présenter le type de végétation installée ? La plantation d'arbres est-elle envisageable et, le cas échéant, effectuée ?

Pourrions-nous connaître la superficie d'espaces publics qui ont bénéficié et bénéficieront d'une déminéralisation ? Cela nous

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VICTORIA AUSTRÆT

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

betreffende "de aankondiging van de ontharding van de openbare ruimte door Brussel Mobiliteit".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI,

betreffende "de ontharding van de openbare ruimte in 2020".

Mevrouw Victoria Austræet (onafhankelijke) (in het Frans).- *In een persbericht van eind september deelde Brussel Mobiliteit mee dat het in 2020 meer dan 1 miljoen euro vrijmaakte om de openbare ruimte te ontharden. Vergroening is immers niet alleen goed voor de verkoeling van de stad, de zuivering van de lucht en het welzijn van de burgers. Ze verhoogt ook de doorlaatbaarheid van de bodem en verbetert het regenwaterbeheer.*

Voorts werden in het persbericht voorbeelden gegeven van wegen waar al vergroeningswerken hebben plaatsgehad, zoals de Koning Albert II-laan, de Bergensesteenweg en de De Frélaan. Tot slot werden nog andere projecten voor 2021 aangekondigd.

Dat is allemaal heel positief, maar wij hadden van de regering graag wat meer informatie gekregen dan wat er in het persbericht van Brussel Mobiliteit stond.

Wie voert de werken uit? Het personeel van Brussel Mobiliteit?

Op basis van welke criteria wordt bepaald waar er onthardingswerken zullen plaatsvinden?

Voor welk soort vegetatie wordt er gekozen? Worden er ook bomen geplant?

Hoeveel vierkante meter openbare ruimte is al onthard of zal nog worden onthard?

permettrait de comparer cette surface à celle des zones vertes perdues à Bruxelles en raison de la densification urbanistique.

177 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Bruxelles Mobilité a annoncé qu'en 2020, plus d'un million d'euros a été alloué aux projets de déminéralisation de l'espace public. L'idée est de remplacer le bitume par des espaces verts.

Les efforts doivent néanmoins perdurer et d'autres projets doivent être mis en œuvre pour assurer une verdurisation ou végétalisation maximale de la ville, non seulement du point de vue paysager mais également du point de vue de la protection de la nature. Les avantages sont nombreux : réduction des eaux de ruissellement, des pollutions atmosphérique et sonore, sauvegarde de la biodiversité, etc.

Il ne faut pas négliger l'aspect social de telles mesures, ne fût-ce qu'à l'égard de la convivialité dans la ville. La place de la nature et des arbres remarquables en milieu urbain est fondamentale car ils participent à la beauté de la ville et à la qualité de l'air. Une ville verte donne un sentiment de bien-être et augmente la qualité de vie des habitants.

Combien de projets ont-ils fait l'objet d'une déminéralisation de l'espace public par Bruxelles Mobilité ? Quels sont ces projets ? Où sont-ils situés ?

Quels sont les futurs projets qui feront l'objet d'une déminéralisation de l'espace public par Bruxelles Mobilité ? Quel budget y sera consacré ?

Comment l'espace public bruxellois sera-t-il déminéralisé ? Quelle est la collaboration avec Bruxelles Environnement sur ces projets de déminéralisation de Bruxelles Mobilité ?

179 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- D'avril 2020 à août 2020, les projets de déminéralisation suivants ont été mis en œuvre, ce qui correspond à une surface totale déminéralisée de 3.500 m² :

- boulevard du Roi Albert II à Bruxelles : enlèvement de dolomie et aménagement vert autour de la fontaine Pol Bury pour une déminéralisation de 2.060 m² ;

- chaussée de Mons, près de la station Ceria à Anderlecht : déminéralisation de 750 m² avec semis, petites plantations et plantation d'arbres.

Plusieurs fosses d'arbres existantes ont été agrandies ou reliées entre elles :

- rue Jules Cockx à Auderghem : agrandissement d'une fosse près de la station de métro Beaulieu (déminéralisation de 75 m²) ;

- avenue de Fré à Uccle : plusieurs fosses d'arbres ont été reliées en longues bandes plantées (déminéralisation de 50 m²) ;

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat Brussel Mobiliteit in 2020 meer dan 1 miljoen euro vrijmaakte voor de ontharding van de openbare ruimten, maar die vergroeningsinspanningen moeten ook de komende jaren nog worden voortgezet. De voordelen zijn legio: onder andere bescherming van de biodiversiteit, minder afvloeiend water, minder luchtvervuiling, minder geluidshinder. Daarnaast mogen we ook het sociale aspect niet vergeten. Meer groen maakt de stad aantrekkelijker en gezelliger en verbetert de levenskwaliteit van de bewoners.*

Welke openbare ruimten werden al door Brussel Mobiliteit onthard? In welke zones?

Wat zijn de toekomstige vergroeningsprojecten? Welk budget is daarvoor beschikbaar?

Hoeveel openbare ruimte zal er in totaal worden onthard? Hoe verloopt de samenwerking met Leefmilieu Brussel?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Tussen april en augustus 2020 werd in totaal 3.500 m² onthard.*

Zo werd in de Koning Albert II-laan in Brussel-Stad het dolomiet verwijderd en meer groen aangelegd rond de Buryfontein (2.060 m²). In de Bergensesteenweg in Anderlecht werd 750 m² in de buurt van het metrostation Coovi vergroend met planten en bomen.

Daarnaast werden meerdere plantgaten rond bomen vergroot of met elkaar verbonden, onder meer in de Jules Cocksstraat in Oudergem (75 m²), de De Frélaan in Ukkel (50 m²), de Veeartsenstraat in Anderlecht (100 m²) en de Alsebergesteinweg in Ukkel (72 m²).

Voorts werd op verscheidene plaatsen het dolomiet vervangen door aarde en planten, zoals in Koninginnelaan in Brussel-Stad (400 m²).

- rue des Vétérinaires à Anderlecht : déminéralisation totale de 100 m² par enlèvement des pavés des bermes centrales plantées d'arbres et agrandissement des quatre fosses en trottoir ;

- chaussée d'Alseberg à Uccle : agrandissement des fosses d'arbres pour une surface déminéralisée de 72 m² avec plantations près de la gare d'Uccle Calevoet.

La dolomie a été enlevée par aspiration à différents endroits pour être remplacée par de la terre arable et des plantations. C'est le cas, par exemple, dans l'avenue de la Reine à Bruxelles où l'enlèvement de la dolomie s'est accompagné de plantations d'arbres dans une partie des bermes (déminéralisation de 400 m²).

¹⁸¹ Les projets de déminéralisation suivants sont réalisés ou en cours de réalisation depuis septembre 2020 :

- réaménagement de la place de Jamblinne de Meux à Schaerbeek, accompagné d'une déminéralisation de 775 m² ;

- rue de Stalle à Uccle : déminéralisation de 1.375 m² et plantation du rond-point des Menhirs ;

- avenue de la Foresterie à Watermael-Boitsfort : déminéralisation par enlèvement des pavés sur 480 m² et plantation du rond-point au pied de l'œuvre Equilibrio sospeso de Staccioli ;

- chaussée de Zellik à Berchem-Sainte-Agathe : création d'un petit espace vert et déminéralisation de 100 m² ;

- avenue Van Praet à Bruxelles : enlèvement de la dolomie sur 1.800 m² et plantations ;

- avenue de Jette à Jette : projet d'agrandissement des fosses d'arbres et déminéralisation de 200 m² ;

- rue des Vétérinaires à Anderlecht : agrandissement de quatre fosses d'arbres et déminéralisation de 177 m² ;

- square central au croisement de la rue René Henry et de l'avenue Théo Verbeeck à Anderlecht : enlèvement de pavés et de la dolomie sur 175 m², assorti de plantations ;

- grande oreille de trottoir au coin de la chaussée de Mons et de la rue de Douvres à Anderlecht : déminéralisation sur 150 m², pose de Silva Cell pour replanter les arbres dans de bonnes conditions et les flanquer de plantations basses ;

- au croisement de l'avenue Carton de Wiart et de la chaussée de Jette à Jette : agrandissement d'une fosse d'arbre avec déminéralisation de 75 m² ;

- av. Jacques Sermon à Ganshoren : remplacement de la dolomie sur 1.250 m² par de la terre arable et plantations.

Sinds september 2020 zijn bovendien nog de volgende onthardingsprojecten voltooid of gestart: Jamblinne de Meuxplein in Schaerbeek (775 m²), Stallestraat in Ukkel (1.375 m²), Vorsterielaan in Watermaal-Bosvoorde (480 m²), Zelliksesteenweg in Sint-Agatha-Berchem (100 m²), Van Praetlaan in Brussel-Stad (1.800 m²), Jetselaan in Jette (200 m²), Veeartsenstraat in Anderlecht (177 m²), square op de kruising van de René Henrystraat en de Théo Verbeecklaan in Anderlecht (175 m²), verbreding van het trottoir op de hoek van de Bergensesteenweg en de Doverstraat in Anderlecht (150 m²), vergroting van een boomplantgat op de kruising van de Carton de Wiartlaan en de Jetselaan in Jette (75 m²), Jacques Sermonlaan in Ganshoren (1.250 m²).

183 Les projets à exécuter ultérieurement sont à l'étude et il est impossible d'annoncer aujourd'hui la surface qui sera effectivement déminéralisée. Les possibilités sont énormes. Le budget actuellement consacré aux projets de déminéralisation est difficile à chiffrer, car il est inclus dans des états d'avancement mensuels qui mentionnent des quantités présumées et englobent une série de travaux de plantations.

La déminéralisation consiste à remplacer des zones imperméables - dolomie, béton et pavés, notamment - par des zones percolantes - terre arable plantée et couverture du sol par des plantes couvrantes et des copeaux de bois, entre autres. La dolomie au pied des arbres est évacuée par aspiration afin d'éviter tout dégât aux racines. Pour le choix de ses plantations, Bruxelles Mobilité s'inspire des listes d'espèces indigènes et favorisant la biodiversité fournies par Bruxelles Environnement.

Ponctuellement, Bruxelles Mobilité fait également appel aux facilitateurs eau et nature de Bruxelles Environnement pour ces projets de réaménagement.

185 **Mme Victoria Austraet (indépendante).**- Vos chiffres me semblent très complets. Si je comprends bien, quelque 3.500 m² sont déminéralisés jusqu'à présent. Je me réjouis que ces initiatives très positives se poursuivent, alors que d'autres projets sont à l'étude.

Vous avez mentionné la plantation d'arbres dans quelques zones déminéralisées. Je vous encourage à poursuivre dans cette voie, au vu de l'importance des arbres en ville.

185 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Mon groupe vous encourage également à poursuivre cette déminéralisation de l'espace public.

- *Les incidents sont clos.*

191 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

191 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,

191 concernant "la grève récente à la STIB et le service minimum".

193 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vais me permettre d'intervenir en mon nom propre depuis mon siège de présidente.

Ce lundi 28 septembre se tenait une grève générale à l'échelle du pays. Les transports publics bruxellois n'ont pas été épargnés, et de nombreuses lignes de métro, tram et bus ont été lourdement touchées. Le mouvement de grève des employés de la STIB n'était pas destiné directement à leur direction, mais a néanmoins eu des conséquences importantes sur le réseau bruxellois.

Tot slot wordt bestudeerd welke projecten later nog mogelijk zijn. Er is nog een enorm potentieel. Het is moeilijk om het huidige budget voor de onthardingsprojecten mee te delen, aangezien dat is opgenomen in de maandelijkse voortgangsstaten over de aanplantingswerken.

Doel van de ontharding is om ondoorlaatbare zones in dolomiet, beton en kasseien te vervangen door doorlaatbare zones van aarde met aanplantingen. Het dolomiet aan de voet van de bomen wordt via aspiratie verwijderd om de wortels niet te beschadigen.

Voor de keuze van de planten baseert Brussel Mobiliteit zich op de lijsten van inheemse soorten en soorten die de biodiversiteit bevorderen van Leefmilieu Brussel.

Brussel Mobiliteit doet voor bepaalde projecten ook een beroep op de facilitatoren Water en Natuur van Leefmilieu Brussel.

Mevrouw Victoria Austraet (onafhankelijke) (in het Frans).- *Het is goed nieuws dat er al 3.500 m² is onthard, dat de inspanningen worden voortgezet en dat er nog andere projecten worden bestudeerd. Ik ben ook blij dat er bomen bij komen. Ik zou zeggen: doe zo voort!*

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De MR-fractie moedigt u eveneens aan om de vergroening van de openbare ruimte voort te zetten.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

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 recente staking bij de MIVB en de minimale dienstverlening".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Graag neem ik in eigen naam het woord vanaf de voorzittersstoel.*

Op maandag 28 september vond een algemene nationale staking plaats. Die had ook ernstige gevolgen voor het Brussels openbaar vervoer. In volle coronacrisis zorgde de vermindering van het aanbod voor overvolle lijnen en situaties waarin de sociale afstand onmogelijk kon worden gehandhaafd, in het bijzonder in de metro. Ook de communicatie over de staking was

Dans les circonstances sanitaires exceptionnelles que nous connaissons, la diminution de l'offre de transport a entraîné un engorgement des lignes et produit des situations où la distanciation sociale n'était malheureusement plus respectée, notamment dans le métro, comme en témoignent les regrettables images qui nous sont parvenues. En outre, il semblerait que la communication faite à propos des conséquences de la grève nationale sur le personnel de la STIB n'ait pas été optimale car de multiples voyageurs se sont retrouvés désemparés par une grève dont ils apprenaient manifestement l'existence.

Quelque peu désarmée face à cette situation, la STIB appelait ses voyageurs, sur les réseaux sociaux, à "n'utiliser les transports publics que s'ils n'avaient pas d'autres alternatives ou à décaler leurs horaires, afin d'éviter de surcharger les lignes qui circulaient". Si l'appel était bien entendu compréhensible, de nombreux voyageurs n'ont malheureusement pas pu utiliser un autre mode de transport, ni décaler leurs horaires. A fortiori, ils se sont retrouvés d'autant plus coincés qu'ils avaient déjà quitté leur domicile.

¹⁹⁷ Quand la STIB a-t-elle été informée de la volonté des syndicats d'effectuer un mouvement de grève ? Quelles actions a-t-elle alors mises en place pour faire face au débrayage de certains de ses employés ?

Pouvez-vous me communiquer la procédure habituellement en vigueur lorsque la STIB est avertie d'une grève ? Qui décide des lignes à desservir en priorité ? Quel est l'ordre de priorité entre les métros, les trams et les bus ? Comment le personnel qui souhaite travailler est-il réparti ?

Quelle est la procédure en cas de grève sauvage ? Est-elle identique à celle suivie en cas de grève annoncée ?

Qu'avez-vous mis en place pour faire face à l'afflux prévisible de voyageurs dans le métro et au manque de respect des règles sanitaires qui allait inévitablement en découler ? Dans ces conditions, le nettoyage nécessaire des équipements a-t-il tout de même pu être assuré ?

Comment mieux avertir les usagers en amont de la grève, par le biais des réseaux sociaux ou du site de la STIB ?

Dans quelle mesure ce mouvement a-t-il affecté le personnel travaillant au sein des différents dispatchings de la STIB ? Comment assurer une forme de service minimum afin de garantir en toutes circonstances la sécurité des voyageurs ?

¹⁹⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La STIB était au courant de la tenue d'une manifestation nationale le 28 septembre. Les organisations syndicales ont indiqué à la direction générale leur intention de soutenir le mouvement à partir du 16 septembre. Cela permet au personnel gréviste d'être couvert par le code-temps grève.

Le soutien des organisations syndicales est une indication que le mouvement sera suivi par une partie du personnel, mais ne

ondermaats, want veel reizigers bleken niet op voorhand op de hoogte.

De MIVB riep via sociale media de reizigers op om het openbaar vervoer alleen te gebruiken als ze geen alternatief hadden of om zoveel mogelijk op minder drukke tijdstippen te reizen. Helaas was dat voor veel reizigers geen optie, zeker als ze al onderweg waren toen ze vernamen dat er een staking was.

Wanneer werd de MIVB op de hoogte gebracht van het feit dat de vakbonden wilden staken? Welke maatregelen heeft ze daarna genomen?

Wat is de normale procedure bij de MIVB in geval van een stakingsaanzegging? Wie beslist over de prioritaire lijnen? Wat is de volgorde van prioriteit tussen metro, tram en bus? Hoe wordt het werkwillige personeel verdeeld?

Is de procedure bij een wilde staking dezelfde als bij een aangekondigde staking?

Hoe hebt u geanticipeerd op de voorspelbare toestroom van reizigers en het niet naleven van de gezondheidsregels dat daar het gevolg van was? Kon het materieel in die omstandigheden voldoende ontsmet worden?

Hoe kunnen de reizigers beter gewaarschuwd worden in het geval van een staking?

Welke impact had de staking op het personeel van de verschillende dispatchings van de MIVB? Hoe wordt een minimale dienstverlening georganiseerd om te allen tijde de veiligheid van de reizigers te garanderen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *De MIVB was op de hoogte van de nationale staking van 28 september. De vakbonden kondigden hun wens om daaraan deel te nemen al aan op 16 september, zodat het stakende personeel gedekt was tijdens die uren.*

Normaal gezien vraagt de MIVB in zo'n geval aan haar personeelsleden om op voorhand aan te geven of ze mee willen staken of niet. Dat is nooit verplicht en er zijn altijd mensen die

donne pas d'indication sur le nombre de grévistes effectifs. C'est pourquoi la STIB a l'habitude de sonder son personnel afin d'évaluer l'ampleur des perturbations. Concrètement, le personnel est invité à s'inscrire au préalable s'il souhaite participer au mouvement, mais ce n'est pas une obligation. Dans les faits, tous ne préviennent pas, mais cette liste, purement indicative, permet d'effectuer les réquisitions afin d'assurer le meilleur service possible pour les voyageurs, en fonction du personnel présent et en toute sécurité.

Le personnel a le droit de faire grève et de participer à un mouvement de contestation nationale, mais cette participation est encadrée par une convention collective de travail (CCT). De manière générale, la STIB constate peu de débordements. La réquisition du personnel, une fois la liste indicative connue, se fait également sur la base d'une CCT.

En ce qui concerne les dispatchings, les services de sécurité et le nettoyage, même en cas de participation à une manifestation nationale, les dispatchings demeurent toujours actifs, de manière à superviser le réseau et à en assurer la sécurité.

201 Le personnel de sécurité est aussi en nombre suffisant sur le réseau. Au besoin, la STIB dispose du droit de réquisitionner le personnel nécessaire à ces fonctions essentielles.

Le nettoyage des véhicules mis en ligne et celui des stations de métro est assuré comme d'habitude, dans le respect des procédures renforcées à cause du Covid-19. De même, les renforts de nettoyage sur le réseau et l'assainissement aux terminus sont assurés.

En ce qui concerne la communication par la STIB au sujet du mouvement de manifestation nationale le 28 septembre 2020, un communiqué de presse a été envoyé par la STIB le 24 septembre, soit quatre jours avant la manifestation, pour prévenir ses usagers du mouvement et de son impact sur la circulation des bus, des trams et du métro.

Dans ce communiqué, la STIB indiquait clairement que l'action risquait de provoquer des perturbations importantes sur son réseau et invitait les voyageurs à s'organiser en fonction de leurs possibilités. La STIB précisait que tout était mis en œuvre pour informer au mieux les voyageurs en temps réel de l'état du réseau via le site internet, l'application mobile, les différents canaux du service à la clientèle et les réseaux sociaux Facebook et Twitter. Des annonces audio en station ainsi que des messages sur les afficheurs de temps d'attente, en station et en surface, ont également été activés dès le 24 septembre.

203 La STIB n'envoie pas de bulletin d'information dans ce cas de figure, mais les moyens d'information déployés sont importants. Les informations ont été reprises par la presse dès le jour de l'envoi du communiqué, ainsi que les jours suivants.

Durant toute la journée du 28 septembre, la STIB a détaillé, comme elle l'avait annoncé le 24 septembre, les lignes du réseau qui circulaient et celles qui ne circulaient pas afin d'informer en

niets aangeven en toch mee staken, maar op die manier is de MIVB toch in staat om de minimale dienstverlening op een goede manier te organiseren.

Het stakingsrecht van het personeel wordt omkaderd door een collectieve arbeidsovereenkomst (cao) en in het algemeen houdt iedereen zich daar goed aan. Ook de opvordering van personeel wordt geregeld door een cao.

Ook tijdens een nationale staking blijven de dispatchings actief, om het netwerk in de gaten te houden en de veiligheid te garanderen. Er is ook steeds voldoende veiligheidspersoneel aanwezig. Indien nodig, kan de MIVB personeel opvorderen voor die essentiële taken.

De schoonmaak van de voertuigen en de stations verloopt zoals gewoonlijk, met respect voor de strengere procedures als gevolg van de coronacrisis. Dat geldt ook voor de ontsmetting van de voertuigen aan de eindhalte.

Op 24 september, vier dagen voor de staking, bracht de MIVB een persbericht uit om de reizigers te waarschuwen voor de impact van de staking op het openbaar vervoer. Daarin stond duidelijk dat er ernstige storingen op het netwerk mogelijk waren. Reizigers werden verzocht zich aan te passen aan de beperkte mogelijkheden.

De MIVB heeft ook al het mogelijke gedaan om de reizigers in real time te informeren over de situatie, via de website, de mobiele app, de sociale media en de verschillende kanalen van de klantendienst. Vanaf 24 september werd de staking ook aangekondigd via de intercom in de stations en via boodschappen op de meldingsborden.

De MIVB stuurt in geval van een staking geen informatiebulletin rond, maar er werd dus wel voldoende gecommuniceerd. De informatie werd ook overgenomen door de pers.

Op 28 september gaf de MIVB in real time aan welke lijnen wel en welke niet in gebruik waren. In de loop van de dag heeft de MIVB ook een nieuw persbericht uitgestuurd om de reizigers te

temps réel ses voyageurs. Ces informations ont également été communiquées durant la journée par les médias.

Dans la journée du 28 septembre, la STIB, constatant l'impact important du mouvement sur son réseau de métro, a envoyé un nouveau communiqué de presse invitant ses voyageurs à n'emprunter ses transports publics que s'ils n'avaient pas d'autre choix ou à décaler leurs horaires afin d'éviter de surcharger les lignes pour permettre aux personnes qui en avaient vraiment besoin de se déplacer en toute sécurité. Cette communication a également été relayée par les médias.

En ce qui concerne le choix des lignes prioritaires, il faut souligner qu'en cas de manifestation nationale ou d'action de grève, il est impossible pour la STIB de connaître à l'avance l'ampleur du mouvement auprès de son personnel et dès lors l'impact exact du mouvement sur ses lignes. Par le passé, en cas d'action, chaque ligne du réseau était affectée et les voyageurs étaient confrontés à des trous dans l'horaire correspondant à l'absence de personnel de conduite. La STIB donnait alors le pourcentage de véhicules présents sur la ligne, mais cela n'était ni pratique, ni lisible pour les voyageurs, les véhicules absents pouvant l'être à certains moments de la journée et pas à d'autres. Dans les faits, les voyageurs faisaient face à une succession aléatoire de véhicules qui circulaient ou non.

205 Depuis quelques années, en cas de manifestation nationale ou de grève, la STIB réorganise le service en fonction des conducteurs disponibles et les affecte à la desserte des principales lignes de tram et de bus du réseau. Les différentes lignes de bus, tram et métro ont ainsi été classées par ordre de priorité. Elles peuvent alors être exploitées avec une bonne régularité, tout en assurant la cohérence dans la structure du réseau. Ainsi, la STIB ne mettra pas en service une ligne s'il y a trop peu de conducteurs pour l'assurer.

Le métro est un cas à part, car il s'agit d'un plus petit réseau. L'ajustement s'y réalise en réduisant la desserte à la partie centrale du réseau et la longueur des tronçons desservis évolue proportionnellement au nombre des conducteurs présents.

La liste des lignes exploitées peut évidemment évoluer en cours de journée, en fonction de l'effectif disponible dans les dépôts. C'est pourquoi la STIB a communiqué toute la journée du 28 septembre, en temps réel, à propos de la situation sur son réseau.

Il n'y a pas de possibilité de "dégrader" le bus ou le tram pour renforcer le métro, et inversement. Chaque mode de transport dispose de ses propres conducteurs. Il s'agit de métiers spécialisés auxquels on accède par une formation spécifique. Il n'est pas possible de demander à des chauffeurs de bus de conduire des métros ou des trams, et vice versa.

Néanmoins, quand c'est possible, la STIB s'emploie à compléter son effectif de conducteurs par des membres du personnel - formateurs, gradés, personnel technique, etc. - dont ce n'est pas

vragen alleen het openbaar vervoer te nemen als het niet anders kon. Ook die berichten werden overgenomen door de media.

Bij een staking of nationale betoging, weet de MIVB niet op voorhand hoeveel personeelsleden mee zullen staken. Vroeger betekende dat dat er op alle lijnen wel problemen waren en voertuigen uitvielen. Voor de reizigers was het erg onvoorspelbaar wanneer er een metro, tram of bus zou komen.

Sinds enkele jaren reorganiseert de MIVB in die situaties het werk in functie van de beschikbare bestuurders, die worden toegewezen aan de belangrijkste tram- en buslijnen. Er bestaat een rangschikking van de lijnen volgens de prioriteit. Op die lijnen zijn de reizigers dan toch al zeker dat er regelmatig voertuigen passeren. Als er onvoldoende chauffeurs zijn, blijft een lijn inactief.

De metro is een geval apart, omdat dat een erg klein netwerk is. Daar wordt op het centrale gedeelte van de lijnen de frequentie verlaagd en daarnaast worden de lijnen ook ingekort in functie van het aantal beschikbare bestuurders.

Omdat het aantal personeelsleden wisselt gedurende de dag, verandert ook de lijst van lijnen die in gebruik zijn. Daarom communiceerde de MIVB daarover in real time tijdens de staking.

Trams, bussen en metro's hebben elk hun eigen, specifiek daarvoor opgeleide, chauffeurs en het is dus onmogelijk om meer op één vervoersmiddel in te zetten, ten koste van een ander. Waar mogelijk zet de MIVB wel opleiders, technisch personeel enzovoort, in als chauffeur, op voorwaarde dat zij over de noodzakelijke bekwaamheid beschikken.

Alle communicatie van de MIVB is bedoeld om de reizigers objectief te informeren en hen uit te nodigen om, indien mogelijk, hun verplaatsing uit te stellen of voor een ander vervoersmiddel te kiezen.

ou plus le métier principal, mais qui disposent des aptitudes à la conduite.

Concernant les mesures mises en place pour les voyageurs, toutes les communications effectuées par la STIB via ses différents moyens de communication précédemment décrits, y compris la communication en temps réel, ont justement pour objectif d'informer les voyageurs et de les inviter, dans la mesure de leurs possibilités, à privilégier d'autres modes de transport ou à décaler leurs déplacements, afin précisément d'éviter de surcharger les véhicules et les stations.

En cas de participation à une manifestation nationale, de mouvement de grève ou lors d'une situation normale, toutes les mesures visant à permettre aux voyageurs de se déplacer dans les meilleures conditions et en toute sécurité sur le réseau tout en respectant les mesures sanitaires sont prises : nettoyage, obligation du port du masque etc. C'est justement pour répondre aux besoins et surtout pour éviter les situations de surcharge que la STIB informe au préalable, ainsi qu'en temps réel, ses voyageurs de la situation sur son réseau.

207 Dans les faits, la STIB veille déjà à assurer un service minimum en fonction du personnel présent et grâce aux CCT en vigueur dans la société, qui règlent notamment la gestion des conflits et les réquisitions.

209 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'imagine que vous avez été choquée, comme nous et de nombreux Bruxellois, des images de la grève du 28 septembre dernier qui vous sont parvenues, où l'on pouvait voir les voyageurs serrés comme des sardines dans le métro en pleine épidémie.

J'ai du mal à percevoir, dans votre réponse, le nombre de lignes et de membres du personnel en service ce jour-là. Vous dites avoir une liste de lignes considérées comme prioritaires par la STIB, et en fonction du personnel présent, vous annoncez un service minimum. Or, un tel service ne devrait pas dépendre du personnel disponible ! Il s'agit de garantir que tous les moyens de transport puissent circuler. L'idée est d'assurer un service minimum réel, comme à la SNCB.

En période de Covid, nous devons entretenir avec les syndicats les relations les plus étroites afin d'assurer le transport public, dont vous êtes responsable, dans les meilleures conditions. Des contacts réguliers et étroits ont-ils eu lieu avec ces organismes pour parvenir malgré tout à assurer le transport sur le réseau de la STIB de la façon la plus sécurisée possible ?

213 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'aimerais entrer plus en détail sur la manière dont la STIB se réorganise dans ce genre de situations.

La STIB réalise un classement des lignes de bus, trams et métro les plus structurantes, qui desservent le plus de quartiers, par ordre de priorité. Ces lignes sont exploitées en fonction du personnel disponible. Je comprends que vous vouliez que toutes

In de praktijk zorgt de MIVB dus al voor een minimale dienstverlening met het beschikbare personeel, binnen het kader van de geldende cao's.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik neem dat u ook geschokt was na het zien van de beelden van reizigers die opeengepakt zaten in de metro, en dat in volle pandemie.*

Ik kan uit uw antwoord niet echt afleiden hoeveel personeelsleden er die dag aan het werk waren en hoeveel lijnen operationeel waren. Een minimale dienstverlening met de prioritaire lijnen zou niet mogen afhangen van het beschikbare personeel! Alle transportmiddelen moeten operationeel kunnen blijven, zeker in coronatijden.

Hebt u rechtstreekse contacten met de vakbonden, om ervoor te zorgen dat het MIVB-net altijd op een zo veilig mogelijke manier operationeel kan blijven?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De MIVB heeft de voornaamste bus-, tram- en metrolijnen gerangschikt in volgorde van prioriteit. Die lijnen worden uitgebaat in functie van het beschikbare personeel. Het is onmogelijk om alle lijnen voortdurend beschikbaar te houden tijdens een staking.*

Vroeger daalde de frequentie op elke lijn, wat voor de reizigers veel onzekerheid veroorzaakte. Nu kondigt de MIVB aan op

les lignes soient constamment disponibles, mais ce n'est pas possible.

Comme je l'ai expliqué dans ma réponse, par le passé, chaque ligne voyait sa fréquence diminuer, ce qui n'apportait pas suffisamment de sécurité aux usagers, créant parfois une demi-heure voire une heure sans passage de véhicules.

Le système actuel, où l'on annonce les lignes dont le service est garanti, est beaucoup plus clair et rassurant.

En ce qui concerne le personnel de sécurité, il y a suffisamment de possibilités de garantie de service.

215 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je poserai une question écrite concernant les lignes prioritaires.

Pour ce qui est des contacts rapprochés avec les syndicats, quelle réponse sera-t-elle apportée ? En raison du Covid-19, la situation est très particulière pour tout le monde.

215 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le dialogue social est très important au sein de la STIB. Vous vous souviendrez des conflits internes intervenus lors du premier confinement. Il est important de maintenir de bonnes relations avec les syndicats. Le fait que les membres du personnel indiquent s'ils participeront ou non à une grève prouve déjà une forme de collaboration. Sachant que le personnel a toujours le droit de mener des actions de grève, il est important de s'organiser au mieux.

J'avoue que cette action en pleine crise sanitaire nous a heurtés en montrant des transports en commun bondés, alors que c'est la situation que nous tentons d'éviter à tout prix. Je rappelle que la STIB met tout en œuvre pour désinfecter ses véhicules. Même en cette semaine de vacances scolaires prolongées, elle n'a pas réduit ses efforts pour proposer une offre maximale.

- *L'incident est clos.*

227 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

227 **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,**

227 **concernant "les dispositifs incitant les enfants à venir à l'école à pied ou à vélo".**

229 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je me permets d'intervenir en mon nom propre depuis mon siège de présidente.

À l'heure où l'on souhaite inciter un maximum de citoyens à enfourcher leur vélo pour effectuer leurs déplacements quotidiens, les trajets entre le domicile et l'école constituent un levier particulièrement intéressant. Sur la base des chiffres de 2014, Bruxelles Mobilité indique en effet que ce sont plus de

welke lijnen de dienstverlening gegarandeerd is. Dat is veel duidelijker. Er is ook altijd voldoende veiligheidspersoneel beschikbaar.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik zal een schriftelijke vraag stellen over de prioritaire lijnen.*

Hoe zit het met de contacten met de vakbonden? Door de coronacrisis zijn de omstandigheden voor iedereen wat apart.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De sociale dialoog is erg belangrijk binnen de MIVB en daarvoor zijn goede relaties met de vakbonden nodig. Dat personeelsleden aangeven of ze al dan niet mee staken, is al een vorm van samenwerking. Het personeel heeft het recht om te staken, maar de MIVB moet zich dan wel kunnen organiseren.*

Een overvol openbaar vervoer, zoals op 28 september, probeert iedereen natuurlijk te vermijden. De MIVB stelt alles in het werk om de voertuigen te ontsmetten. Zelfs tijdens de verlengde herfstvakantie heeft ze haar inspanningen niet afgebouwd.

- *Het incident is gesloten.*

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 "stimuleringsmaatregelen voor kinderen om te voet of met de fiets naar school te komen".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Verplaatsingen van en naar school vormen een belangrijk aandeel van de dagelijkse verplaatsingen in Brussel. Volgens gegevens van Brussel Mobiliteit ging in 2014 dagelijks 40% van de leerlingen van de basisschool met de auto en 36% te voet, terwijl 18% het openbaar vervoer gebruikte en slechts 2,2% de fiets nam.*

250.000 élèves qui se déplacent à Bruxelles chaque jour pour se rendre à l'école : dans l'enseignement fondamental, ils sont 40 % à le faire en voiture, 36 % à pied, 18 % en transport en commun et seulement 2,2 % à vélo.

Les bénéfiques d'un soutien aux modes actifs sont multiples : mobilité plus fluide, pollution moindre, enfants en meilleure santé et futurs adultes qui ont pris l'habitude de prendre le transport le plus adapté à leur trajet. Comment sensibiliser et convaincre les familles, en particulier les enfants qui habitent à proximité de leurs écoles, de modifier leurs habitudes et d'adopter un mode de transport doux ?

Plusieurs initiatives existent. L'une d'elles, développée depuis trois ans en Flandre, a suscité notre intérêt au vu de son efficacité. Buck-e est un système développé par une entreprise anversoise. Il vise à récompenser les enfants lorsqu'ils vont à l'école à pied ou à vélo. Un capteur est placé, sous la forme d'une balise ou d'un badge, sur le vélo ou le cartable de l'élève, lequel est enregistré à son entrée dans l'établissement au moyen d'un autre capteur. Un programme informatique calcule alors le nombre de points par trajet attribués à l'élève en fonction du nombre de kilomètres parcourus, des conditions climatiques ou du port éventuel d'un casque.

233

In fine, les points récoltés sont convertis en de la monnaie virtuelle qui est reversée à l'élève. En bénéficiant des possibilités offertes par la chaîne de blocs, la monnaie virtuelle est chargée sur une carte et peut être utilisée au sein des magasins de la municipalité, à la kermesse locale ou encore à la piscine communale.

Est-ce que cela fonctionne ? Plusieurs villes de Flandre ont déjà appliqué avec succès la solution proposée. Citons les villes d'Anvers, de Bruges, de Louvain ou de Coxyde. Les chiffres semblent encourageants : les écoles qui ont commencé à travailler avec Buck-e ont vu le nombre d'élèves qui marchent ou font du vélo augmenter de 50 % en moyenne.

À Bonheiden, commune pilote flamande, le nombre d'enfants se rendant à l'école à vélo ou à pied a augmenté considérablement, en passant de 12 à 62 %. En un an, 146.000 km de trajets en voiture ont été économisés, ce qui représente 30 tonnes de dioxyde de carbone en moins dans l'atmosphère.

Dans les faits, il me revient que ce sont les communes participantes qui assument les coûts liés au dispositif. Ces coûts concernent en l'occurrence l'installation du matériel, l'utilisation du logiciel et un prix fixe par étudiant. En Flandre, certaines provinces, comme le Brabant flamand avec son subside baptisé Dr. Mobi, proposent des subsides à destination des communes qui souhaitent mettre en place de l'infrastructure pour les vélos.

À Bruxelles, la commune de Woluwe-Saint-Pierre se montre intéressée par le projet.

Actieve vervoersmodi bieden talloze voordelen: het verkeer verloopt vlotter, er is minder vervuiling, kinderen die bewegen, zijn gezonder en zullen, eens volwassen, gewend zijn het geschiktste vervoer voor hun verplaatsing te kiezen. Hoe kunnen we gezinnen en kinderen overtuigen om over te schakelen op zachte mobiliteit?

Een van de initiatieven die de voorbije drie jaar in Vlaanderen hun vruchten afwierpen, is Buck-e, een systeem van een Antwerps bedrijf. Het beloont kinderen als ze te voet of met de fiets naar school komen. Er wordt een chip op de boekentas of de fiets van de leerling gemonteerd en die wordt bij zijn aankomst op school uitgelezen. Software berekent vervolgens hoeveel punten de leerling krijgt naargelang van de afgelegde kilometers, de weersomstandigheden en het eventuele dragen van een fietshelm.

De opgespaarde punten worden omgezet in virtueel geld, dat op een kaart geladen wordt. Dat kan de leerling dan gebruiken in winkels in de buurt, op de plaatselijke kermis of in het plaatselijke zwembad.

Verschillende Vlaamse steden, zoals Antwerpen, Brugge en Leuven, hebben het systeem al met succes toegepast. Gemiddeld steeg het aantal leerlingen dat te voet of met de fiets komt, er met 50%. In Bonheiden steeg dat aantal van 12% tot 62%. Op een jaar tijd werden daar 146.000 km aan autoritten uitgespaard.

De kosten voor de plaatsing van het materieel en het gebruik van de software worden gedragen door de deelnemende gemeenten, maar sommige provincies, zoals Vlaams-Brabant, subsidiëren gemeenten die fietsinfrastructuur willen inrichten.

In Brussel is de gemeente Sint-Pieters-Woluwe erg geïnteresseerd in het project.

Je m'interroge, dès lors, sur les bienfaits que pourrait représenter un tel système à Bruxelles s'il recevait un soutien adéquat.

235 Hormis le subside au stationnement vélo aux abords des écoles, qu'avez-vous mis en œuvre pour augmenter le nombre d'élèves se rendant à pied ou à vélo à l'école ? Pourriez-vous détailler ces mesures ?

Avez-vous pris connaissance du projet Buck-e ? Quels sont les avantages et inconvénients d'un tel dispositif sur le développement de la mobilité douce en lien avec les écoles bruxelloises ? Des communes flamandes - et une bruxelloise - implémentent ce système avec des résultats encourageants. De quelle façon la Région peut-elle aider les communes ?

C'est l'occasion d'interroger certaines des politiques mises en œuvre depuis de nombreuses années. Les plans de déplacements scolaires (PDS) ont permis une très utile réflexion autour de la mobilité scolaire, mais avez-vous pu en mesurer les bénéfices ? Les subsides alloués dans ce cadre pourraient-ils être utilisés pour ce type de développements ?

Des balises, des capteurs et des cartes magnétiques pourraient-ils être inclus dans ce subside ou serait-il préférable de soutenir financièrement les communes pour qu'elles aident elles-mêmes, par exemple par l'intermédiaire de la centrale d'achats de Bruxelles Mobilité, les écoles intéressées par le stationnement vélo ?

Un contrat-cadre régional ne pourrait-il pas réduire les coûts et permettre à un plus grand nombre de communes d'en bénéficier ? Il pourrait d'ailleurs être envisageable, en déplaçant le matériel, d'effectuer un roulement sur une base annuelle entre écoles participantes.

Le système installé en Flandre semble donner un retour financier positif dans les commerces locaux. Qu'en pensez-vous ? D'autres incitants sont-ils possibles, et lesquels ? Voyez-vous d'autres dispositifs de soutien susceptibles d'inciter les enfants à passer aux modes actifs et donnant d'excellents résultats ?

237 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Depuis 2006, la Région de Bruxelles-Capitale aide les écoles qui souhaitent œuvrer en faveur d'une mobilité plus durable et plus active par le biais des plans de déplacements scolaires (PDS).

Chaque année, dix écoles néerlandophones et vingt écoles francophones motivées sont sélectionnées pour mettre en place un PDS. Pendant un an, elles sont intensivement aidées à analyser leur contexte de mobilité, à définir leurs objectifs et à établir un plan d'action et les étapes pour atteindre ces objectifs. Tout au long de cette année d'accompagnement, elles reçoivent toutes les informations nécessaires pour pouvoir travailler de manière autonome par la suite. Ensuite, elles peuvent toujours s'adresser à Bruxelles Mobilité pour obtenir un soutien contextuel.

Wat hebt u gedaan, buiten het subsidiëren van fietsenstallingen bij scholen, om het aantal leerlingen dat te voet of per fiets naar school komt, te verhogen?

Kent u het project Buck-e? Wat zijn de voor- en nadelen daarvan voor de Brusselse scholen? Hoe kan het gewest de gemeenten helpen om het systeem in te voeren?

De vervoersplannen van de scholen waren een nuttige denkoefening, maar hebt u ook de reële resultaten ervan kunnen meten? Kunnen de subsidies daarvoor ook voor ontwikkelingen als Buck-e gebruikt worden? Of is het beter om de gemeenten financieel te ondersteunen, zodat ze scholen die fietsenstallingen willen, kunnen bijstaan, bijvoorbeeld via de aankoopcentrale van Brussel Mobiliteit?

Zou een gewestelijk kadercontract de kosten niet verminderen, waardoor meer gemeenten kunnen deelnemen? Eventueel kan het materieel zelfs jaarlijks van de ene school naar de andere verhuisd worden.

In Vlaanderen schijnt het systeem ook financieel interessant te zijn voor de plaatselijke winkels. Zijn er andere stimuli mogelijk? Ziet u andere mogelijkheden om de kinderen ervan te overtuigen om over te schakelen op actieve vervoerswijzen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Sinds 2006 helpt het Brussels Gewest scholen die een meer duurzame en actieve mobiliteit willen bevorderen, via het schoolvervoerplan (SVP). Elk jaar worden daarvoor tien Nederlandstalige en twintig Franstalige scholen geselecteerd. Gedurende een jaar worden ze intensief geholpen met de analyse van hun mobiliteits situatie, het bepalen van doelstellingen en de opmaak van een actieplan. Daarbij krijgen ze ook alle nodige informatie om na dat jaar zelfstandig voort te kunnen werken.*

Daarnaast kunnen de scholen ook een jaarlijkse materiële en financiële hulp aanvragen, tijdens het eerste jaar tot 5.000 euro en daarna tot 2.000 euro per jaar. Die moet dienen om acties te financieren die de actieve mobiliteit bevorderen, bijvoorbeeld door fietsen ter beschikking te stellen, fietsbrevetten uit te

Outre ce soutien contextuel, les écoles peuvent également demander une aide matérielle et financière annuelle pour organiser leurs actions autour de la mobilité durable et active. Au cours de la première année, les écoles peuvent recevoir jusqu'à 5.000 euros d'aide financière. Elles peuvent ensuite demander jusqu'à 2.000 euros par an. Cette aide vise principalement à encourager et à faciliter la mobilité active, grâce à l'acquisition de rubans de marche, l'achat de vélos, la mise à disposition de vélos d'occasion ou la participation aux brevets du cycliste et à d'autres formations pour les cyclistes et les piétons.

Le PDS reste un projet de l'école. C'est elle qui détermine les actions qui seront organisées, en fonction de son contexte et de ses objectifs.

Bruxelles Mobilité communique, via son portail, ses lettres d'informations électroniques, Facebook, son salon annuel et ses contacts directs au sujet des différentes initiatives qui existent.

²³⁹ Chaque année, pendant la Semaine de la mobilité, Bruxelles Mobilité organise l'action À l'école sans voiture. Les élèves, leurs parents et les enseignants sont encouragés à ne pas se rendre à l'école en voiture pendant cette semaine. Une centaine d'écoles y participent annuellement.

Récemment, on a mesuré une forte augmentation du nombre de cyclistes à Bruxelles. Au début de l'année scolaire, 100 parkings temporaires pour vélos ont été mis à la disposition des écoles qui s'étaient montrées intéressées. Ces parkings temporaires sont utilisés dans l'enceinte de l'école pour garer les vélos des élèves. Après une évaluation, ces 100 parkings seront récupérés et livrés aux écoles actuellement sur liste d'attente. Sur demande et après avoir testé le système, les écoles peuvent recevoir un parking pour vélos définitif.

Depuis janvier 2019, dans l'appel à projets pour les petits travaux d'infrastructure visant à améliorer la sécurité routière aux abords des écoles, Bruxelles Mobilité a ajouté la possibilité de financer des infrastructures pour la pérennisation d'une rue scolaire.

Le catalogue des subsides mis chaque année à la disposition des communes comporte un volet relatif à la mobilité scolaire. Les communes peuvent solliciter jusqu'à 50.000 euros pour des projets de mobilité scolaire, tels que les rangs piétons et à vélo accompagnés ou la gestion d'une rue scolaire.

Mon cabinet a eu connaissance du projet Buck-e et a contacté l'organisation responsable pour un entretien exploratoire. L'octroi d'une récompense par kilomètre parcouru à pied ou à vélo peut en effet stimuler l'adaptation des habitudes de déplacement. À notre connaissance, il n'existe aucune expérience de ce type d'application à Bruxelles.

²⁴¹ Woluwe-Saint-Pierre sera, à notre connaissance, la première commune bruxelloise à mettre une telle application à la disposition de ses écoles. Nous prendrons évidemment contact avec cette commune pour voir quelles sont les expériences

reiken of verkeersopleidingen voor fietsers en voetgangers te organiseren.

Het vervoersplan blijft een project van de school, die zelf bepaalt welke acties ze het best kan organiseren.

Brussel Mobiliteit communiceert over de verschillende initiatieven via zijn portaal, elektronische nieuwsbrieven, Facebook, het jaarlijkse salon en rechtstreekse contacten.

Tijdens de jaarlijkse Week van de Mobiliteit organiseert Brussel Mobiliteit steeds de actie "Naar school zonder wagen" voor leerlingen, ouders en leerkrachten. Een honderdtal scholen neemt daaraan deel.

Recent werd een grote stijging gemeten van het aantal fietsers in Brussel. Bij het begin van het schooljaar werden honderd tijdelijke fietsenstallingen ter beschikking gesteld van geïnteresseerde scholen. Na een evaluatie werden de stallingen weer opgehaald en verdeeld over de scholen die op de wachtlijst stonden. Op aanvraag kunnen de scholen nadien een definitieve stalling krijgen.

In de projectoproep voor kleine infrastructuurwerken om de verkeersveiligheid rond scholen te verbeteren, heeft Brussel Mobiliteit sinds januari 2019 de mogelijkheid toegevoegd om de infrastructuur voor een permanente schoolstraat te financieren.

Elk jaar kunnen ook de gemeenten tot 50.000 euro aanvragen voor projecten inzake schoolmobiliteit, zoals begeleide voetgangers- of fietsersrijen of het beheer van een schoolstraat.

Mijn kabinet heeft contact opgenomen met de bedenkers van Buck-e voor een verkennend gesprek. Een beloning per afgelegde kilometer te voet of met de fiets kan inderdaad een verandering van de verplaatsingsgewoontes stimuleren. Bij mijn weten is er in Brussel nog nooit met zo'n systeem geëxperimenteerd.

Sint-Pieters-Woluwe zal als eerste Brusselse gemeente het systeem uitproberen. Uiteraard zal ik de gemeente vragen hoe het experiment verloopt en wat het gewest kan doen om te helpen.

d'utilisation d'une telle application à Bruxelles et quelle aide pourrait s'avérer utile.

Les PDS existent en effet depuis 2006. Une analyse des chiffres recueillis dans le cadre des PDS et une enquête auprès des écoles concernées nous apprennent notamment les éléments suivants :

- plus de la moitié des écoles de Bruxelles ont lancé un PDS depuis 2006 ;

- environ deux tiers de ces écoles continuent à travailler activement sur la mobilité active et durable au cours des années suivantes ;

- 70 % des écoles interrogées sont positives à l'égard du projet.

Les écoles ayant un PDS participent plus souvent que les écoles sans PDS aux activités et aux campagnes organisées par différentes organisations de mobilité.

Le montant des subsides actuellement accordés aux écoles dotées d'un PDS dépend des besoins des écoles. Celles-ci expriment à travers leur plan d'action les actions qu'elles souhaitent organiser pour atteindre leurs objectifs. Bruxelles Mobilité analyse ces demandes et accorde ensuite l'aide qui s'impose.

À ce jour, aucune école n'a présenté ce type de demande. D'autres projets similaires de cartographie des déplacements domicile-école, comme Route2school, ont déjà fait l'objet d'une demande et d'un financement. Si des écoles veulent utiliser cette application et qu'elles ont le soutien de leur commune, elles peuvent l'inclure dans leur plan d'action et Bruxelles Mobilité peut intervenir financièrement.

Nous sommes évidemment ouverts à de nouvelles initiatives qui pourraient avoir un impact positif sur la proportion de déplacements actifs.

²⁴³ Chaque année, une enveloppe de 150.000 euros est disponible sous forme d'aides financières aux écoles, par le biais d'arrêtés de subvention, et 150.000 euros sous forme d'aides matérielles, c'est-à-dire de matériel livré directement aux écoles par nos soins. À cela s'ajoute le soutien aux associations GoodPlanet et Coordination environnement (Coren) pour l'accompagnement des écoles pendant l'année de démarrage de leur PDS.

Selon l'état actuel du projet Buck-e, une collaboration avec les communes sera mise en place afin d'impliquer les écoles de cette commune ultérieurement. Il ne s'agit pas ici de matériel mis à la disposition des communes, comme lors d'une centrale d'achats classique, mais d'un service. La meilleure façon de mettre ce mécanisme en œuvre sera choisie après une évaluation du projet à Woluwe-Saint-Pierre.

Ensuite, le dispositif devra être envisagé dans le contexte bruxellois, en fonction de l'intérêt des écoles et des communes. La possibilité d'une récompense moins commerciale que celle

De schoolvervoersplannen bestaan sinds 2006. Uit een analyse van de cijfers en een enquête bij de scholen, blijkt dat:

- ruim de helft van de Brusselse scholen een vervoersplan heeft;

- ongeveer twee derde van die scholen ook nadien blijft werken rond actieve en duurzame mobiliteit;

- 70% van de ondervraagde scholen positief staat tegenover het project.

Scholen met een vervoersplan nemen vaker deel aan activiteiten en campagnes van verschillende mobiliteitsorganisaties.

Het bedrag van de subsidies die de scholen met een vervoersplan momenteel krijgen, hangt af van hun behoeften. Zij stellen daarvoor actieplannen op, die dan geanalyseerd worden door Brussel Mobiliteit.

Tot nu toe heeft geen enkele school een project zoals Buck-e voorgesteld. Er zijn wel al aanvragen geweest voor andere projecten rond het in kaart brengen van de verplaatsingen van en naar school, zoals Route2School. Als scholen dat willen en gesteund worden door de gemeente, kunnen ze Buck-e ook opnemen in hun actieplannen.

Uiteraard sta ik steeds open voor nieuwe initiatieven die actieve verplaatsingen bevorderen.

Jaarlijks is er 150.000 euro beschikbaar voor subsidies aan de scholen en nog eens voor 150.000 euro aan materiële hulp. Daar komt nog de steun bij aan de verenigingen GoodPlanet en Coordination environnement (Coren) voor de begeleiding van scholen tijdens het opstartjaar van hun vervoersplannen.

Voor het project Buck-e zal het gewest met de gemeenten samenwerken, maar hoe dat precies zal verlopen, zullen we bekijken na de evaluatie van het project in Sint-Pieters-Woluwe.

Ik zal bijvoorbeeld de mogelijkheid onderzoeken om een minder commerciële beloning uit te werken dan in het oorspronkelijke project. We moeten immers rekening houden met de Brusselse context.

De scholen en gemeenten doen al heel wat, maar ik blijf open staan voor nieuwe initiatieven.

proposée par le projet initial, par exemple une sortie de classe, peut être examinée.

Il existe déjà de nombreuses initiatives soutenues par les écoles et les communes. Nous sommes toujours ouverts à de nouvelles initiatives et nous efforçons sans relâche d'améliorer notre offre aux écoles et de l'adapter à leurs besoins.

²⁴⁵ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'apprécie votre ouverture d'esprit à la possibilité de soutenir un changement de pratiques pour se rendre à l'école. Il est fondamental de toucher les enfants et les jeunes, puisqu'ils sont les usagers de demain.

J'entends que vous comptez sur l'initiative des écoles et des communes. Ai-je bien compris que les subsides, dont vous disposez à travers les plans de déplacements scolaires et Bruxelles Mobilité, vous permettent aussi de soutenir un projet tel que Buck-e ? Nous savons que les projets déposés doivent respecter des règles très balisées, comme le stationnement, la rue scolaire, etc. Soutenez-vous bien l'idée que les écoles et les communes peuvent vous remettre directement, à travers Bruxelles Mobilité, des projets de ce type ?

²⁴⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous tirerons des leçons du projet pilote. Ce ne sera pas la première fois que nous adapterons nos possibilités de subsides. Je prends l'exemple des rues scolaires. Au début, le soutien ne concernait que l'infrastructure, mais de nombreuses écoles et communes ont exprimé le souhait de bénéficier d'un soutien pour le personnel et la mise en œuvre. Ainsi, nous avons ouvert notre système de subsides pour permettre la réalisation du projet.

Si un projet Buck-e fonctionne bien, nous envisagerons évidemment de le déployer et nous nous adapterons. Nous allons d'abord voir le résultat à Woluwe-Saint-Pierre. Si le projet est un succès, nous prendrons contact avec la commune. Néanmoins, à l'heure actuelle, il est prématuré de le faire.

²⁴⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Si vous souhaitez aller vite, il suffit de passer la frontière linguistique, puisque cela fonctionne bien en Flandre.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik apprecieer uw openheid. Het is belangrijk dat we kinderen en jongeren bereiken, want zij zijn de weggebruikers van morgen.*

U rekent op initiatieven van scholen en gemeenten. Kunt u bevestigen dat u de bestaande subsidies ook zult inzetten voor een project als Buck-e?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik zal lessen trekken uit het proefproject. Het zou niet de eerste keer zijn dat de subsidiemogelijkheden aangepast worden. Neem bijvoorbeeld de schoolstraten. Aanvankelijk sloegen de subsidies alleen op de infrastructuur, maar veel scholen en gemeenten vroegen ook ondersteuning voor het nodige personeel, dus heb ik het toepassingsveld van de subsidies uitgebreid.*

Als Buck-e goed blijkt te werken, zal ik dat zeker ontplooiën, maar voorlopig is het nog te vroeg daarvoor.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Als u de resultaten van het systeem wilt analyseren, kunt u ook naar de Vlaamse projecten kijken.*

- *Het incident is gesloten.*