



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

---

**Commissie voor de Mobiliteit,**

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

---

**VERGADERING VAN  
DINSDAG 19 OKTOBER 2021**

---

**ZITTING 2021-2022**

---

**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 19 OCTOBRE 2021**

---

**SESSION 2021-2022**

---

### **Afkortingen en letterwoorden**

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

### **Sigles et abréviations**

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 02  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

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

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

## INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier 1

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

betreffende "de reorganisatie van het openbaar vervoer voor de gebruikers van Ukkel en Vorst ten gevolge van de aanleg van metro 3".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 1

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

betreffende "het eindpunt van tram 7 in het station Albert en het alternatief onder de Besmelaan".

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 4

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

betreffende "de wijziging van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende bouwplaatsen op de openbare weg".

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 9

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

betreffende "de afschaffing van tram 32".

## SOMMAIRE

Question orale de Mme Ingrid Parmentier 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 "la réorganisation des transports en commun pour les usagers d'Uccle et Forest en conséquence de la construction du métro 3".

Question orale de M. Marc Loewenstein 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 terminus du tram 7 dans la station Albert et l'alternative à l'arrière-gare sous Besme".

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 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 "la modification de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique".

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 9

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 suppression du tram 32".

<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 11</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het regeeringsbeleid inzake transitparkings".</p>	<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 11</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "la politique gouvernementale en matière de parkings de transit".</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Bertin Mampaka Mankamba 14</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het sportcentrum van de MIVB in Haren".</p>	<p>Question orale de M. Bertin Mampaka 14 Mankamba</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "le centre sportif de la STIB situé à Haren".</p>
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 17</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het inschakelen van extra bussen voor de MIVB".</p>	<p>Question orale de Mme Cieltje Van Achter 17</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "la mise en service de bus supplémentaires pour la STIB".</p>
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe 19</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de ongevallen veroorzaakt door tramsporen".</p>	<p>Question orale de Mme Carla Dejonghe 19</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "les accidents provoqués par les rails de tram".</p>
<p>Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 21</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p>	<p>Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 21</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p>

betreffende "het verslag van het Rekenhof over het beheer van wegenwerken in Brussel".		concernant "le rapport de la Cour des comptes sur la gestion des chantiers à Bruxelles".	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter,	22	Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter,	22
betreffende "de recente audit van het beheer van de wegenwerken".		concernant "le récent audit de la gestion des chantiers en voirie".	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski,	22	Demande d'explications jointe de Mme Aurélie Czekalski,	22
betreffende "de follow-up van de audit van het Rekenhof over het beheer van de wegenwerken in het Brussels Gewest".		concernant "le suivi donné à l'audit de la Cour des comptes relatif à la gestion des chantiers en voirie en Région bruxelloise".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:		Discussion conjointe – Orateurs :	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)		Mme Aurélie Czekalski (MR)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène	34	Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène	34
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "het inademen van lachgas door chauffeurs".		concernant "l'inhalation du gaz hilarant par des conducteurs".	
Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	37	Question orale de M. Ibrahim Dönmez	37
aan Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de inclusieve voorzieningen voor gehandicapten in het openbaar vervoer".		concernant "la prise en charge inclusive des handicaps dans les transports en commun".	

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

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

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

**QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

1105 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

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

1105 betreffende "de reorganisatie van het openbaar vervoer voor de gebruikers van Ukkel en Vorst ten gevolge van de aanleg van metro 3".

concernant "la réorganisation des transports en commun pour les usagers d'Uccle et Forest en conséquence de la construction du métro 3".

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

**QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1105 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

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

1105 betreffende "het eindpunt van tram 7 in het station Albert en het alternatief onder de Besmelaan".

concernant "le terminus du tram 7 dans la station Albert et l'alternative à l'arrière-gare sous Besme".

1107 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Het station Albert wordt op het moment klaargemaakt voor de komst van metrolijn 3. Voor de doorstroming op de as Albert - Noordstation is dat een goede zaak, maar reizigers uit Ukkel en Vorst zullen in veel gevallen een extra overstap naar het centrum hebben.*

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- La station Albert fait actuellement l'objet de travaux visant à lui permettre d'accueillir la future ligne de métro 3, qui reliera les quartiers nord et sud de Bruxelles.

*Met welke frequentie tijdens de spits zullen de trams tussen Vanderkindere en Albert rijden? Wie de 7 of 92 naar het centrum neemt, moet nu aan Vanderkindere overstappen op de 3 of 4.*

Ce projet permettra d'améliorer sensiblement la capacité de l'axe Albert-gare du Nord. Cependant, dans bien des cas, les usagers des transports en commun passant par Uccle et Forest se verront imposer une correspondance supplémentaire pour rejoindre le centre-ville ou pour se rendre à l'Université libre de Bruxelles, par exemple.

*De eindhalte van trams 3 en 7 zou worden verplaatst naar Albert. Daar wordt echter geen achterstation gepland. Hoe zit het nu met die nieuwe eindhaltes?*

Comment les transports en commun passant par Uccle et Forest et leurs connexions seront-ils réorganisés pendant et après les travaux prévus pour la construction du métro 3 ?

*Tram 3 verdwijnt. Krijgt tram 4 dan een hogere frequentie tussen Stalle en Albert?*

En heure de pointe, quelle sera la fréquence des trams entre les arrêts Vanderkindere et Albert pour les usagers des trams 7 et 92 qui, pour rejoindre le centre-ville, n'ont actuellement qu'une correspondance, à savoir le tram 3 ou le tram 4, à Vanderkindere ?

*Er waren plannen om de route van tram 7 te verlengen tot het Rochefortplein, ofwel bovengronds van aan Vanderkindere, ofwel ondergronds in station Albert en dan bovengronds vanaf de K.M.-Hendrikalaan. Is de knoop al doorgehakt? Wanneer staan de beloofde informatiesessie en burgerbevraging gepland?*

Pour les trams 7 et 3, des engagements avaient été pris vis-à-vis de la commune d'Uccle : leurs terminus, situés respectivement aux arrêts Churchill et Vanderkindere, seraient déplacés à l'arrêt Albert. Il apparaît toutefois que le permis de la station Albert ne prévoit pas une arrière-gare. En d'autres termes, il ne sera pas possible d'y aménager le terminus du tram 7. Qu'en est-il de ces déplacements de terminus ?

Nous savons déjà que le tram 3 va disparaître. Par conséquent, la fréquence du tram 4 sera-t-elle adaptée ou restera-t-elle identique entre les arrêts Stalle et Albert ?

<sup>1109</sup> **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De MIVB had aanvankelijk het plan opgevat om, in plaats van in station Albert, een nieuw eindpunt onder de Besmelaan te graven. Hoe dan ook moet er snel een keuze worden gemaakt in verband met de verlenging van de lijn.*

*Omdat het om een ondergrondse uitbreiding gaat, is er een effectenstudie nodig. Sowieso is dat werk niet klaar voor de komst van de metro in 2025. Bovendien zou de Besmelaan opnieuw moeten worden opengelegd. Dat zou een slechte zaak zijn voor de buurtbewoners en voor de mobiliteit in de wijk.*

*Als het een snellere en minder ingrijpende optie is om van Albert het eindpunt van tram 7 te maken, dan moeten we daarvoor kiezen. Dat laat dan nog alle scenario's open voor een verlenging van de 7 in de toekomst.*

*Het idee is om in station Albert een achterstation in te richten met een extra spoor, zodat tram 7 er kan manoeuvreren. Die optie heeft vele voordelen: het werk is af als de metro in gebruik wordt genomen, er is geen stedenbouwkundige vergunning nodig en het is goedkoper dan een nieuw achterstation onder de Besmelaan. Het enige nadeel is dat sommige voertuigen op lijn 7 beperkt zullen moeten worden tot Vanderkindere om een vlotte doorstroming te garanderen, maar misschien kan dat verholpen worden.*

*Wat vindt u van de optie om een extra spoor aan te leggen?*

S'agissant du tram 7, il avait été question de le prolonger au-delà de la station Albert. Dans l'attente de ce prolongement serait-il possible d'installer un terminus provisoire pour le tram 7 à l'arrêt Albert ? La dernière fois que ce sujet a été discuté dans cette commission, vous nous avez informés que la STIB avait mené une étude d'impact sur le prolongement du tram 7 jusqu'à la place de Rochefort. Elle avait d'ailleurs envisagé trois scénarios :

- le tram en site propre aérien de l'arrêt Vanderkindere à la place de Rochefort ;
- le tram passant en souterrain à l'arrêt Albert et ressortant à l'air libre à partir de l'avenue R.M.-Henriette ;
- le tram en souterrain de l'arrêt Albert à la place de Rochefort, mais cette dernière option a depuis été éliminée.

Un choix a-t-il été fait entre les deux options restantes ? Vous nous aviez annoncé une séance d'information et une consultation citoyenne sur le sujet en septembre, mais nous sommes déjà en octobre. Quand ces rencontres sont-elles prévues ? Le choix entre ces deux options sera-t-il laissé aux citoyens ?

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Mme la ministre, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises sur le dossier du tram 7, son terminus à l'arrêt Albert et sa prolongation vers Forest.

Concernant le terminus à Albert, l'option initiale développée par la STIB est la création d'un terminus sous l'avenue Besme. Même si cette option fait déjà l'objet d'un dossier technique qui pourrait rapidement se transformer en demande de permis, elle nécessite de faire un choix en fin de ligne, à savoir : aller tout droit si l'option de prolongation de ligne retenue est celle qui passe sous le parc de Forest ; ou bien tourner vers la gauche pour remonter en surface vers l'avenue R.M.-Henriette, si l'option en semi-surface est retenue.

Cette option initiale requiert également une étude d'incidences, car il s'agit d'une extension souterraine. D'autre part, même si le projet était lancé maintenant, il ne pourrait être concrétisé lors de l'entrée en service du métro en 2025.

De plus, les travaux sous Besme seront lourds. Pour réaliser ce terminus souterrain sous l'avenue Besme, en raison de l'absence de profondeur, il est impossible de travailler avec un tunnelier. Il n'y aurait pas d'autre solution que de réaliser des tranchées à recouvrir ensuite. Or, l'avenue Besme a été rénovée il y a quelques années dans le cadre des itinéraires cyclistes régionaux, la rouvrir aujourd'hui serait dommage et aurait un impact négatif tant sur les riverains que sur la mobilité dans le quartier.

Si une option plus légère et adaptée à la situation est envisageable pour faire coïncider la mise en service du métro et l'arrivée du tram 7 à l'arrêt Albert, il me semble logique de s'en saisir. Cela ne compromettra pas une prolongation future du tram 7, quel que soit le schéma privilégié. J'insiste sur ce fait, car aucun choix n'a encore été fait entre les trois options. L'étude réalisée par la STIB

doit être soumise aux citoyens dans le cadre d'une concertation citoyenne, il est important de respecter cette dernière et de ne pas préjuger de l'option qui sera retenue.

Concernant cette troisième option plus légère et adaptée - que j'ai eu l'occasion d'aborder dans le cadre de cette commission en 2017 avec votre prédécesseur Pascal Smet -, elle avait à l'époque été mise de côté pour l'option Besme, privilégiée par la STIB. Aujourd'hui, nous ne sommes plus dans la même situation et elle semble reprendre du crédit.

L'idée est de prévoir dans la station Albert, actuellement en chantier, une voie supplémentaire en arrière-gare visant à mettre en place un système de tiroir, qui permettrait au tram 7 de manœuvrer à l'intérieur de la station. Aujourd'hui, une voie est déjà prévue pour la ligne 4. Il semble y avoir la place pour en créer une seconde.

L'avantage de cet ouvrage est qu'il peut coïncider avec la mise en service du métro et que, hormis l'une ou l'autre étude technique ponctuelle, il ne nécessite pas de permis d'urbanisme. Son coût serait par ailleurs anecdotique par rapport au coût de rénovation de la station Albert et au coût de la création d'une arrière-gare sous l'avenue Besme. Cette option temporaire permettra de prolonger enfin le tram 7 de l'arrêt Vanderkindere à l'arrêt Albert, et d'améliorer ainsi la connexion des Ucclois à Albert et au métro, et celle des Forestois vers l'Université libre de Bruxelles (ULB).

Le seul point négatif dans le schéma qui est proposé - mais peut-être y en a-t-il d'autres plus adéquats - est que, pour que l'exploitation de la ligne 7 se fasse de manière fluide, certains trams 7 devront sans doute être barrés et s'arrêter à Vanderkindere. C'est cependant un moindre mal car, aujourd'hui, ils s'arrêtent tous à Vanderkindere.

Cette option est par ailleurs, à notre sens, de bonne gestion, puisqu'elle optimisera l'utilisation des volumes existants plutôt que d'en créer de nouveaux.

Au regard de cet état des lieux, mes questions seront assez directes. Le gouvernement a-t-il été saisi de cette option de créer une deuxième voie ? Dans l'affirmative, a-t-elle été accueillie favorablement ? Dans la négative, quelle est la position du gouvernement sur cette option ? Au vu de la situation et des avantages qu'elle présente, le gouvernement prévoit-il d'inviter la STIB à la mettre en œuvre ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Actuellement, les lignes de tram 4, 7 et 92 offrent un passage toutes les six minutes en heure de pointe. Cette fréquence restera tout aussi élevée après la réalisation du métro 3, voire pourrait être améliorée si les moyens matériels et budgétaires devaient le permettre. Une fois le métro en service, le tram 3 va en effet disparaître au profit du métro entre la gare du Nord et Albert.

Il est donc primordial d'amener le tram 7 aussi rapidement que possible jusqu'à la station Albert, afin de permettre une correspondance avec le métro 3. Le maintien du

<sup>1111</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - *Op het moment rijden de trams 4, 7 en 92 om de zes minuten in de spits. Die frequentie blijft minstens even hoog zodra metro 3 rijdt en wordt misschien zelfs verhoogd als de middelen het toestaan. Tram 3 verdwijnt dan inderdaad.*

*Het is nu zaak om tram 7 zo snel mogelijk tot in station Albert te krijgen, voor een vlotte overstap op metrolijn 3.*

*Het burgeroverleg stond eerst gepland voor september, maar liep vertraging op, omdat de MIVB eerst een nieuwe optie*



wil bestuderen, waarin uitsluitend gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur. De resultaten van die studie worden tegen het eind van het jaar verwacht.

*Wat de vraag van de heer Loewenstein betreft: de MIVB heeft een haalbaarheidsstudie opgezet om een tussentijdse oplossing te vinden en de lijnen 4 en 7 tot Albert te laten rijden. De resultaten uit die studie worden eind dit jaar verwacht. Hoe dan ook moet die lijn doorgetrokken worden, in het belang van die wijken.*

terminus à Vanderkindere occasionnerait des correspondances supplémentaires, de mauvaise qualité pour les utilisateurs de la ligne.

Comme annoncé, une réunion de consultation citoyenne expliquant le résultat de l'étude d'impact ainsi que l'option à mettre en œuvre est attendue, afin de faciliter la décision en tenant compte des avis des riverains et des communes. Prévue initialement à la rentrée, celle-ci doit être reportée, car la STIB étudie actuellement une nouvelle option consistant à utiliser uniquement l'infrastructure existante. Les résultats de cette étude sont attendus pour la fin de cette année. Il est donc préférable de postposer la réunion de consultation citoyenne au début de l'année prochaine afin d'y intégrer les conclusions de cette nouvelle étude.

Concernant la question de M. Loewenstein, la STIB a en effet entamé une étude de faisabilité en vue de trouver une solution temporaire et d'amener les trams 4 et 7 dans la station Albert. Il est trop tôt pour s'avancer sur le résultat de cette étude, qui doit confirmer les conditions techniques permettant une mise en œuvre du projet. L'étude doit également évaluer les conditions d'exploitation - régularité, nombre de positions des trams, impact sur d'autres lignes... - pour les voyageurs.

Enfin, la viabilité de cette solution doit encore être examinée, d'abord à court terme, puis à long terme. Nous réfléchissons aux modalités les plus adaptées, mais cette ligne doit être prolongée quoi qu'il arrive, car les quartiers concernés en ont besoin. Les résultats de l'étude de la STIB sont attendus pour la fin de cette année.

<sup>1115</sup> **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *De tramreizigers in Vorst en Ukkel zijn er niet gerust in en verwachten oplossingen. Tram 7 zo snel mogelijk tot in Albert laten rijden is zo'n oplossing.*

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Les usagers de ces lignes de tram à Forest et Uccle sont inquiets des décisions à venir. Des solutions concrètes sont attendues par rapport aux ruptures de charge supplémentaires. Le fait d'amener le tram 7 à la station Albert dès que possible fait partie des solutions. Nous attendons donc avec impatience le résultat de l'étude et votre proposition, à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine.

<sup>1117</sup> **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Ik ben blij dat de MIVB en de regering werk maken van een oplossing, ook al is het een tijdelijke.*

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Je suis heureux que la STIB travaille à une solution, même temporaire, du tram 7 à la station Albert. Si des études sont entamées, c'est bien le signe que la STIB et le gouvernement veulent trouver une solution rapide et à court terme pour ce maillon, au bénéfice des Ucclois et des Forestois. Cette solution évitera des ruptures de charge inutiles. Nous attendons les résultats de cette étude avec impatience et nous vous remercions pour votre diligence dans ce dossier.

- *De incidenten zijn gesloten.*

- *Les incidents sont clos.*

<sup>2113</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

<sup>2113</sup> **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

2113 **betreffende "de wijziging van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende bouwplaatsen op de openbare weg".**

2113 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *Op 11 juni 2021 schreef u naar de gemeenten dat u het nieuwe vergunningensysteem voor bouwplaatsen, ingevoerd met het volmachtbesluit van 11 juni 2020, definitief wilde maken. Daarvoor moet de ordonnantie van 3 mei 2018 gewijzigd worden.*

*Daarmee lijkt u gehoor te geven aan de wensen van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, zonder evenwel rekening te houden met de gemeenten. U liet hen slechts een week de tijd om het nieuwe systeem te onderzoeken.*

*In uw brieflaat u de gemeenten vrij om al dan niet in het systeem te stappen. Dat betekent dus dat er twee verschillende wettelijke stelsels zullen zijn, wat om enige technische verduidelijking vraagt.*

*Op 25 juni 2021 organiseerde u een vergadering voor de gemeenten, samen met Brussel Mobiliteit en Brulocalis. Om sneller te kunnen werken, had u al een voorstel van ordonnantie voorbereid, dat door een parlamentslid zal worden ingediend. Dat is een vreemde werkwijze. Komen er nog openbare debatten?*

*Het lijkt erop dat de gemeenten een aantal bevoegdheden kwijtspelen aan de coördinatiecommissie. Zij zouden alleen nog vergunningen voor bouwplaatsen op wegen van categorie A4 mogen verlenen. Het gewest meer bevoegdheden geven is niet per definitie slecht, maar hoe komt u de gemeenten tegemoet?*

*Waarom moest het allemaal zo snel gaan, zonder naar de gemeenten te luisteren? Komt er een overgangsregeling in juli 2021? Wanneer treedt de ordonnantie in werking?*

*Leidt deze hervorming tot meer efficiëntie en samenhang? Gaan de dossierkosten omlaag? U benadrukte ook dat de dossiers 30% sneller afgehandeld worden. Hoe komt u aan dat percentage?*

**concernant "la modification de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique".**

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Le 11 juin 2021, vous avez envoyé un courrier aux communes de la Région, indiquant votre volonté de pérenniser le système d'autorisation de chantiers établi par l'arrêté de pouvoirs spéciaux du 11 juin 2020. En pratique, vous souhaitez modifier l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique en y intégrant les éléments de procédure de l'arrêté de pouvoirs spéciaux.

Vous semblez ainsi répondre à la demande de la commission de coordination des chantiers, sans toutefois vraiment tenir compte de l'inquiétude des communes dans ce dossier. Quel est le statut de ce texte, dont les communes semblent avoir reçu la première ébauche en juin ? Dans les faits, un délai de réponse insuffisant leur a été laissé pour analyser le nouveau régime. Votre manière de travailler a entraîné de nombreux problèmes de forme et de fond.

Il faut souligner quatre aspects. Tout d'abord, lorsque vous demandez l'avis des communes, il est essentiel d'accorder un délai raisonnable. Les communes n'avaient qu'une semaine pour répondre à votre demande et préparer la réunion du 25 juin. Rappelons que l'arrêté de pouvoirs spéciaux a été adopté en pleine crise sanitaire, le 11 juin 2020, pour être reconduit jusqu'au 30 juin 2021. Désormais, vous demandez d'intégrer de manière urgente la procédure prévue par cet arrêté.

Ensuite, dans votre courrier du 11 juin 2021, il est précisé que rien ne changera par rapport à la situation en vigueur, et que les communes qui ne veulent pas adhérer au système peuvent toujours le faire. Il semblerait qu'entre les communes qui adhèrent au nouveau système et les autres, deux régimes juridiques soient d'application. Cela nécessite un éclaircissement d'un point de vue technique pour éviter la coexistence d'un double régime. Aujourd'hui, nous ne savons toujours pas lequel est d'application. Pour les communes, ce dossier manque de clarté.

Par ailleurs, le 25 juin 2021, vous avez organisé une réunion pour rencontrer les différents représentants communaux, ainsi que Bruxelles Mobilité et Brulocalis. Il semblerait que vous ayez préparé la proposition d'ordonnance, qui sera présentée ultérieurement par un député, pour faire avancer le texte rapidement. Par rapport au parlement, c'est une manière un peu spéciale de travailler ! Avez-vous prévu des débats publics concernant cette modification ? Qu'en est-il de l'entrée en vigueur de l'ordonnance modificative ? De nombreuses questions restent en suspens, notamment quant au calendrier.

Enfin, sur le fond, les communes semblent avoir été dépossédées de certaines missions au profit de la commission de coordination des chantiers. Il semblerait qu'elles conservent uniquement la compétence de délivrer les autorisations de chantier pour les voiries de catégorie A4. Clairement, il y a un glissement de pouvoir vers l'autorité régionale. Ce n'est pas mauvais en soi, mais comment réagissez-vous face à l'inquiétude des communes

<sup>2117</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het was inderdaad de bedoeling om de bepalingen in de volmachtbesluiten van 2020 te integreren in de ordonnantie van 2018. De overgangsfase is afgelopen op 30 juni. Sindsdien is de ordonnantie van 2018 weer van kracht.*

*We wilden de ordonnantie snel wijzigen om het mechanisme dat door de volmachtbesluiten gecreëerd werd, een permanent karakter te geven. Dat bleek onhaalbaar. Daarom hebben we het over een andere boeg gegooid en is er geen urgentie meer. Enkel de ordonnantie van 2018 is momenteel van toepassing, met uitzondering van een handvol dossiers dat voor 30 juni volledig was.*

*Toen de volmachtbesluiten van toepassing waren, waren er twee stelsels van kracht. Sommige gemeenten besloten namelijk om bevoegd te blijven voor vergunningen voor bouwplaatsen op wegen van categorie A4, dat wil zeggen gemeentewegen die niet gecategoriseerd zijn als weg met gemeentegrensoverschrijdend belang.*

*In het kader van de volmachtbesluiten had een derde van de gemeenten ermee ingestemd om alle bevoegdheden over te dragen aan de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. De overige gemeenten kozen ervoor de lokale wegen nog voor eigen rekening te nemen, maar droegen de andere vergunningen over aan de coördinatiecommissie.*

*Toen we aan de wijziging van ordonnantie werkten, namen we ons niet voor om die tweedeling te laten bestaan.*

*Aangezien twee gemeenten op drie hun bevoegdheden niet wilden afstaan, wilden we dat standpunt in de ordonnantie opnemen. De gemeenten zouden dus enkel bevoegd blijven om vergunningen voor bouwplaatsen op wegen van categorie A4 af te geven. Dit voorstel is echter niet goedgekeurd. Uiteindelijk*

envers ce nouveau régime ? Quelles réponses leur apportez-vous ? Le nouveau régime ne peut évidemment conduire à des interférences indésirables entre niveaux de pouvoir. La Région est déjà suffisamment complexe.

Pouvez-vous expliquer la raison pour laquelle vous avez travaillé dans l'urgence, sans prendre en considération le mécontentement des communes ? La manière dont vous avez travaillé implique-t-elle l'instauration d'un double régime et une situation transitoire depuis juillet 2021 ? Pouvez-vous clarifier la situation ?

En outre, il s'agit de réduire les compétences communales au profit de la Région. Confirmez-vous ce transfert ? Pouvez-vous répondre sur le fond aux inquiétudes des autorités communales ?

Une réforme du système doit légitimement conduire à un travail plus efficace et plus cohérent. Comment votre réforme contribue-t-elle à cet objectif ? Implique-t-elle une réduction des coûts de traitement des dossiers ? Vous avez souligné, par courriel, que le délai d'exécution était désormais accéléré de 30 %. Pouvez-vous donner plus de détails sur ce calcul ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'objectif annoncé le 11 juin 2021 était bien d'intégrer à l'ordonnance de 2018 le mécanisme de décision qui avait été temporairement mis en place par les arrêtés de pouvoirs spéciaux. Le premier arrêté, adopté en juin 2020, a été suivi d'un second, adopté en décembre 2020.

À l'heure actuelle, ce mécanisme temporaire a cessé de s'appliquer. Il concernait les dossiers déclarés complets au plus tard le 30 juin 2021. C'est donc à nouveau le régime ordinaire de l'ordonnance de 2018 qui est en vigueur.

L'ambition initiale était de faire modifier rapidement l'ordonnance de 2018 pour pérenniser le mécanisme créé par les arrêtés de pouvoirs spéciaux et assurer la continuité procédurale du traitement des dossiers. Cela ne s'est pas avéré réalisable.

En effet, il y avait des remarques et des oppositions. Un changement de procédure en vitesse demandait une adhésion de la plupart des parties prenantes. Par conséquent, nous avons décidé de changer de méthode. Désormais, il n'est plus question de vouloir procéder dans l'urgence.

Nous sommes retombés dans la procédure existante. Il n'est pas exact que l'on ne connaît pas le régime d'application. Seul le régime prévu par l'ordonnance de 2018 est actuellement applicable - peut-être sous réserve des quelques dossiers déclarés complets avant le 30 juin qui n'auraient pas encore fait l'objet d'une décision, mais cela représente une partie infime d'entre eux.

Il est en revanche exact que, pendant la période d'application des arrêtés de pouvoirs spéciaux, deux régimes étaient d'application puisque certaines communes, ayant refusé de se voir appliquer l'intégralité du système mis en place, avaient conservé la compétence de statuer sur les demandes d'autorisation relatives à leurs voiries purement locales. Cela concernait donc les voiries

*zijn hebben we ervoor gekozen om het mechanisme in de ordonnantie van 2018 weer in te voeren.*

*De logica van het volmachtbesluit was nu net om het aantal situaties te beperken waarin verschillende wegbeheerders afzonderlijk een vergunning moeten leveren voor een deel van een bouwplaats. Het risico op tegenstrijdige beslissingen is reëel.*

*Voor sommige wegen is overigens voorafgaand advies van de coördinatiecommissie nodig, voor andere niet. Daardoor laten sommige beslissingen langer op zich wachten.*

*Het volmachtbesluit betekent niet dat de gemeenten bevoegdheden kwijtspelen. De gemeenten leveren de helft van de stemgerechtigde leden in de coördinatiecommissie en het gewest zou zijn bevoegdheden aan de commissie afstaan. Doel van wijziging van de ordonnantie is dus niet om bevoegdheden over te hevelen van de gemeenten naar het gewest, wel dat een instelling waarin gemeentelijke en gewestelijke wegbeheerders gelijkmatig vertegenwoordigd zijn, de beslissingen neemt.*

*Het is te vroeg om diep in te gaan op een verregaande hervorming van de ordonnantie. Analyse en evaluatie zijn geboden, al wil ik benadrukken dat het volmachtbesluit tot doel had om hulpmiddelen ter beschikking te stellen en de besluitvorming te centraliseren om de samenwerking te verbeteren. Dankzij de gecentraliseerde besluitvorming en de procedure voor standaardvergunningen wordt 30% tijdwinst geboekt.*

de classe A4 qui ne sont pas reprises dans la liste des voiries communales ayant une importance supracommunale.

En clair, dans le cadre des arrêtés de pouvoirs spéciaux, un tiers des communes avait accepté de céder à la commission de coordination des chantiers la compétence de délivrer les autorisations d'exécution de chantiers sur l'ensemble des voiries. Les deux autres tiers avaient fait le choix de conserver leur compétence sur les voiries purement locales, la commission délivrant les autorisations pour toutes les autres voiries.

La modification de l'ordonnance qui était envisagée dès le mois de mars ne prévoyait pas de laisser subsister cette dualité, qui ne se justifiait que par le contexte exceptionnel de l'adoption de l'arrêté de pouvoirs spéciaux. L'objectif était bien d'appliquer le même régime à toutes les communes.

Puisque deux tiers d'entre elles n'ont pas souhaité perdre leur pouvoir de décision sur leurs voiries purement locales au profit de la commission de coordination des chantiers, il était envisagé d'inscrire leur position dans l'ordonnance.

Les communes conserveraient ainsi la compétence de délivrer les autorisations d'exécution de chantier sur les voiries de catégorie A4. Pour toutes les autres voiries, la commission de coordination des chantiers deviendrait l'autorité compétente. La proposition n'a pas été maintenue.

Jusqu'à juin 2021, plusieurs options étaient sur la table et finalement, en raison de l'échéance de l'arrêté de pouvoirs spéciaux, un retour vers le mécanisme prévu par l'ordonnance de 2018 a été effectué.

En ce qui concerne les inquiétudes communales, la logique de l'arrêté de pouvoirs spéciaux était, précisément, de limiter les interférences entre niveaux de pouvoir en réduisant les situations dans lesquelles plusieurs administrateurs de voiries doivent délivrer, chacun, une autorisation pour la partie d'un chantier qui concerne leurs voiries. Le risque de décisions contradictoires existe.

En outre, certaines voiries nécessitent l'avis préalable de la commission, d'autres non. Pour un même chantier, non seulement les autorités compétentes peuvent être multiples, mais les délais de décision peuvent donc aussi être différents.

La logique au sein de l'arrêté de pouvoirs spéciaux a été assimilée abusivement à une perte de pouvoir de décision des communes. Pourtant, les communes représentent la moitié des membres de la commission de coordination des chantiers qui disposent d'une voix délibérative et la Région, elle aussi, céderait à la commission son pouvoir de décision pour ses voiries.

Si une prochaine réforme de l'ordonnance de 2018 s'inspirait de l'arrêté de pouvoirs spéciaux, comme souhaité par de nombreuses parties prenantes, celle-ci ne viserait donc pas à réduire les compétences communales au profit de la Région, mais à permettre à un organe collégial, représentant à parts égales les

administrateurs de voiries communaux et régional, de prendre des décisions plus cohérentes et plus rapides.

Par ailleurs, comme précisé plus haut, il n'est pas question de travailler dans l'urgence, mais de suivre une procédure normale.

Au sujet de l'efficacité et la cohérence, il est prématuré d'évoquer les modalités pratiques d'une réforme en profondeur de l'ordonnance de 2018. Il faut une analyse et une évaluation. Toutefois, il importe de souligner que la logique à la base de l'arrêté de pouvoirs spéciaux était de mutualiser les ressources humaines et informatiques, et de centraliser la prise de décisions dans un organe qui représenterait l'ensemble des acteurs.

Cette centralisation permet d'améliorer la collaboration entre les administrateurs, les impétrants et l'autorité compétente pour la prise de décisions. Pour information, la centralisation des décisions au sein de la commission de coordination des chantiers et la procédure des autorisations standardisées ont permis d'offrir un gain de temps de 30 %.

2121 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Zult u daarvoor de gebruikelijke procedure volgen?*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Avez-vous l'intention d'instaurer cela en passant par la procédure normale ? Ou bien n'est-ce pas à l'ordre du jour des travaux ?

2121 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De tijdwinst bedraagt 30% en de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen wil het systeem wijzigen. De ordonnantie moet daarvoor gewijzigd worden, maar we nemen de tijd voor overleg.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme je l'ai évoqué, on relève un gain de temps de 30 % ainsi qu'une ambition partagée au sein de la commission de coordination des chantiers de changer ce régime. Nous n'agissons donc pas dans l'urgence. Il est évident que nous comptons revenir sur l'ordonnance : sa révision est à l'ordre du jour, mais pas dans l'immédiat. Pour ce faire, nous suivrons une procédure de participation et de concertation. Je vous rassure sur ce point.

*De evaluatie van het coördinatiesysteem van de bouwplaatsen staat op de planning. Aan de hand van de resultaten daarvan kunnen we bepaalde punten van de ordonnantie wijzigen. Om ingewikkelde procedures te vereenvoudigen, volstaat het soms om een paar regels aan te passen.*

Par ailleurs, une évaluation du système de coordination des chantiers est prévue. C'est sur la base de cette évaluation que nous pourrions changer certains points prévus par l'ordonnance et qui rendent le système difficile. Il convient parfois simplement de modifier certaines réglementations pour simplifier des procédures trop complexes.

*Coördinatie is nodig. Gemeenten mogen niet zomaar zonder overleg beslissingen nemen, aangezien een bouwplaats altijd gevolgen heeft voor het verkeer in de omringende gemeenten.*

Nous avons besoin de coordonner nos chantiers à Bruxelles. Nous ne pouvons pas nous permettre de laisser chaque commune prendre des décisions sans concertation préalable avec les autres. En effet, un chantier sur une commune a toujours une incidence sur la mobilité d'une autre. En définitive, les éventuelles modifications de l'ordonnance seront réalisées sur la base d'une évaluation et conformément à une procédure associant les communes.

2121 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *De gemeenten maken zich zorgen. Sommige hebben de indruk dat ze als laatste op de hoogte gebracht worden van overhaast genomen beslissingen, waarvoor ze wel de verantwoordelijkheid moeten dragen. Toen ze lucht kregen van het permanent karakter van de volmachtbesluiten, stoven ze dus op.*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Ma question avait pour but de relayer les inquiétudes des communes. Certaines d'entre elles, déjà chamboulées par la crise du Covid-19, ont parfois eu l'impression d'arriver en dernière ligne à la suite de décisions prises à la va-vite, avec des méthodes de cow-boy, et de devoir assumer énormément de responsabilités. Elles se sont donc

*We mogen dit project niet begraven, aangezien er veel vooruitgang te boeken valt.*

braquées lorsqu'elles ont eu vent d'une éventuelle "pérennisation des pouvoirs spéciaux".

Pour autant, si je me fie à vos dires, je ne pense pas qu'il faille abandonner le projet. Je ne suis pas un fin connaisseur technique de ce dossier, mais il semble qu'il soit porteur de gains considérables. Après avoir eu confirmation de ce que vous avancez et établi si le jeu en vaut vraiment la chandelle, je serai tout à fait disposé à vous soutenir dans cette entreprise. Le but n'est pas du tout d'attiser la peur. Comme vous, je souhaite faciliter les choses à Bruxelles et faire en sorte que tout le monde y gagne.

2121 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We konden niet anders dan snel een keuze maken. Dankzij de volmachten kon dat. We hebben het proces stilgelegd, zodra we wisten dat we het niet konden afronden zonder onze gesprekspartners voor het hoofd te stoten.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons dû travailler dans l'urgence parce qu'il y avait un système mis en œuvre et que revenir à l'ancien système nécessitait des adaptations quant aux méthodes de travail, à l'informatique, etc. Nous n'avons pas voulu forcer les choses. Simplement, nous avons dû faire un choix et les pouvoirs spéciaux nous permettaient de travailler dans l'urgence.

*- Het incident is gesloten.*

À la demande générale, nous avons essayé de maintenir le système en expliquant les choses aux parties prenantes, mais j'ai senti des crispations. Nous avons donc interrompu nos démarches en ce sens, mais il ne s'agissait pas de méthodes de cow-boy. Nous avons pris cette décision parce qu'il aurait été absurde de revenir à l'ancien système pour recommencer tout le processus au bout de quelques mois, vu les adaptations à chaque fois nécessaires en matière informatique ou de gestion du personnel. Voilà pourquoi nous avons travaillé dans l'urgence, mais nous avons stoppé le processus dès que nous avons senti qu'il serait trop difficile d'aboutir sans brusquer les partenaires.

*- L'incident est clos.*

3119 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

3119 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

3119 **betreffende "de afschaffing van tram 32".**

**concernant "la suppression du tram 32".**

3119 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Op 1 september 2021 verdwijnt tram 32 tussen Drogenbos en Da Vinci. Die tram volgde het traject van de 55 en bood de inwoners van Evere en Schaarbeek tussen 20 uur en middernacht een directe verbinding met het stadscentrum, het Zuidstation, Vorst en Ukkel. Bovendien verdubbelde zo de facto de frequentie van tram 55.*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Depuis le 1er septembre 2021, le tram 32, qui reliait Drogenbos à l'arrêt Da Vinci à Evere, ne circule plus. La STIB a en effet annoncé la suppression de cette ligne, ce qui pénalise de nombreux usagers. Le tram 32 suivait le tracé du tram 55 et permettait de rejoindre en ligne directe, depuis le nord de Bruxelles, le centre-ville, la gare du Midi, Forest et Uccle. Le tram 32 permettait de doubler les fréquences du tram 55 sur leur tronçon commun entre 20 heures et minuit et permettait aussi aux habitants d'Evere et Schaarbeek d'avoir une liaison directe avec le centre et le sud la ville.

*Die eenzijdige beslissing van de MIVB is een klap voor openbaarvervoergebruikers in de wijken Liedts, Colignon, Helmet en Bordet. Zij zijn nu in de avonduren meer tijd kwijt en hebben een extra overstap. Nochtans stelt de MIVB het voor als*

Cette décision unilatérale de la STIB aura donc un impact considérable sur l'attractivité des transports en commun en soirée dans les quartiers du nord de la Région que sont Liedts,

*een vooruitgang. Er is sprake van de frequentie te verhogen tot vijf trams per uur.*

*Wat heeft de MIVB ertoe gebracht tram 32 te schrappen?*

*Vooraf inwoners van Evere en Schaarbeek zijn hier de dupe van. Tram 32 wordt vervangen door bus 52 tussen Vorst Nationaal en Brussel-Centraal, maar daar hebben ze in het noorden van de stad niet veel aan. Ziet u andere oplossingen om noord en zuid met elkaar te verbinden?*

<sup>3119</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De speciale tramlijnen vanaf acht uur 's avonds waren verwarrend voor de reizigers en worden daarom geleidelijk afgeschaft. Zo kon het gebeuren dat iemand overdag tevergeefs stond te wachten op tram 32 of 's avonds op het verkeerde perron stond: in Rogier vertrokken de 55 en de 32 op een andere plek.*

<sup>3121</sup> *De MIVB zorgt er op verschillende manieren voor dat het aanbod op peil blijft. U had het al over de nieuwe buslijn 52, die Vorst direct met het centrum verbindt. Ook rijdt tram 55 nu vaker en is er een vlottere overstap op de lijnen 3 en 4 verzekerd in het Noordstation. Het aanbod in Schaarbeek en Evere werd bovendien uitgebreid, door gelede bussen in te zetten op lijn 64, of door de nieuwe buslijn 56.*

*Met die nieuwe lijnen worden de verschillende wijken van de stad beter bereikbaar; het gaat niet meer louter om een vlotte bereikbaarheid van en naar het stadscentrum.*

*Ik begrijp dat zulke aanpassingen voor ongemak zorgen, maar wij willen af van verwarrende situaties op het net.*

Colignon, Helmet et Bordet. La suppression du tram 32 entraîne de nombreux désagréments, dont une diminution du nombre de passages sur cette ligne en soirée, une augmentation du temps d'attente sur la voie, une rupture de charge pour aller dans le centre-ville et, dès lors, une perte de temps considérable.

La STIB parle désormais d'augmenter la fréquence du tram 55 de cinq passages par heure et présente cette modification comme un progrès. La suppression de la ligne du tram 32 entraîne pourtant une diminution des transports sur un axe important, même en tenant compte de cette augmentation annoncée.

Comment justifiez-vous la décision de la STIB, de supprimer la ligne 32 ? Sur quelle base et quel fondement ? La STIB, a-t-elle réalisé une étude préalable ?

Dans les faits, cette suppression pénalise principalement les habitants d'Evere et de Schaarbeek. Le tram 32 est remplacé par le bus 52, qui relie Forest National à la gare Centrale. Ce bus ne peut toutefois pas soulager les habitants du nord de Bruxelles. Quelles autres solutions proposez-vous pour relier le nord et le sud de la ville sur cet axe ? S'agit-il de solutions de remplacement, vu qu'il ne s'agit pas du même tracé ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les lignes de tram de nuit dont le parcours changeait à partir de 20 heures ont été progressivement supprimées et remplacées par une autre offre régulière, car elles étaient sources de confusion pour les voyageurs, et ce, malgré les efforts de la STIB. Ainsi, il n'était pas rare que des voyageurs attendent vainement le tram 32 pendant la journée ou l'attendent au mauvais endroit, car le quai d'embarquement pour la ligne de jour et de nuit différait.

C'était le cas pour le 55 et le 32 à Rogier. La ligne 32 était la dernière de ce type encore existante. Elle a été supprimée afin d'améliorer la lisibilité du réseau pour les voyageurs.

Pour continuer d'offrir une desserte suffisante et efficace aux voyageurs, plusieurs mesures ont été prises par la STIB, comme la création de la ligne de bus 52 que vous citez, opérant une toute nouvelle liaison directe entre le centre-ville et Forest.

De plus, la fréquence du tram 55 a été renforcée, en veillant à offrir une fréquence harmonisée avec celle des lignes 3 et 4, afin de pouvoir organiser une correspondance plus aisée à la gare du Nord.

S'agissant des quartiers concernés à Schaarbeek et à Evere, plusieurs renforcements de l'offre ont eu lieu dans un passé récent, que ce soit par exemple sur la ligne de bus 64, où circulent des bus articulés depuis quelques années (arrêts Paix et Bordet Station), ou encore par la création de la ligne 56 (arrêt Verboekhoven).

Ces lignes offrent de multiples possibilités de déplacements vers différents quartiers, dans le cadre d'une desserte multipolaire de

3123 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Werkt u nog aan andere projecten om de situatie te verbeteren?*

3125 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In het Busplan en op de website van de MIVB vindt u alle op stapel staande projecten.*

*Ik ben nu specifiek ingegaan op wat er in de plaats komt van de afgeschafte 32. Daarnaast zijn er nog plannen op middellange en lange termijn, zoals de verlenging van tramlijn 7.*

*- Het incident is gesloten.*

4105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

4105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

4105 **betreffende "het regeringsbeleid inzake transitparkings".**

4107 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Op het moment zijn er zes overstapparkings met in totaal 2.521 parkeerplaatsen. Ceria is met zijn 1.300 plaatsen goed voor ongeveer de helft daarvan. Door een gebrekkige informatie en toeleiding, maar vooral ten gevolge van de coronacrisis blijft die parking echter leeg.*

*Met 2.521 plaatsen zijn we mijlenver verwijderd van de 10.000 plaatsen uit Good Move. Hoe staat het met de plannen voor de P+R's Stalle, Kraainem, Basilix, Esplanade en Parking C? Hoeveel parkeerplaatsen zouden er op die parkings komen? Wanneer zullen ze opengaan? Welke voorwaarden zullen er gelden?*

*U speelde met het idee om de pendelparkings Herrmann-Debroux, Delta en Stalle niet langer gratis aan te bieden. Waarom zou u laten betalen voor parkings die wel werken?*

*Hoe verlopen de contacten met uw Vlaamse ambtsgenoot over de geplande ontradingsparkings in het achterland? In 2019 zei u dat er op korte termijn 1.600 plaatsen bij zouden komen in*

la Région, et non d'une offre qui serait axée uniquement sur les relations vers et depuis le centre-ville.

Je comprends évidemment que de tels changements ont un impact sur le confort des usagers, mais notre objectif est de mettre fin aux confusions qui avaient cours sur le terrain.

**M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- J'entends que rien n'est prévu pour aller plus loin. Avez-vous mis en œuvre tout ce qu'il fallait pour compenser cette perte ou travaillez-vous sur d'autres projets pour améliorer la situation ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je pense que le plan directeur du réseau bruxellois de bus montre tous les projets qui sont en cours. Même s'il n'est pas encore achevé, certaines informations sont disponibles sur le site web de la STIB.

Ici, je vous ai donné les éléments spécifiques à la suppression de cette ligne-là. Nous parlons cependant aussi du prolongement de la ligne 7 et d'autres lignes de tram sur la rocade, mais il s'agit de projets à moyen et à long termes. À court terme, je n'ai pas d'éléments à ajouter à ceux que j'ai cités.

- L'incident est clos.

**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 politique gouvernementale en matière de parkings de transit".**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Mme la ministre, faisons un bilan des données concernant les parkings de transit que vous avez fournies à la presse la semaine dernière. Il subsiste aujourd'hui six parkings pour un total de 2.521 places, contre sept parkings pour un total de 2.676 places précédemment. Nous perdons donc environ 150 places en raison de la suppression du parking Roodebeek. Le parking Ceria représente la moitié de ces places, avec 1.300 d'entre elles. De nombreux problèmes d'informations, de guidage et surtout la crise du Covid-19 ont laissé ce parking désert.

Il est frappant de constater que le plus grand parking de dissuasion de Bruxelles est également l'un des deux parkings gérés par parking.brussels, avec, reconnaissons-le, des frais d'abonnement peu lisibles. Avec 2.521 places, nous sommes loin des 10.000 places annoncées lors de la législature précédente, un projet repris dans Good Move.

La création de places supplémentaires est annoncée. Qu'en est-il des parkings Stalle, Craainhem, Basilix, Esplanade, C du Heysel ? Combien de places sont-elles aujourd'hui prévues dans ces parkings ? Où en sont les procédures



*Vilvoorde, Lot en Halle en 2.500 in Groot-Bijgaarden. Hoe staat het daarmee? Welke voorwaarden en tarieven gelden er?*

*Kunnen voertuigen die de lage-emissiezone niet meer binnen mogen, op alle ontradingsparkings terecht of krijgen ook die eerst een boete van 250 euro, voor ze de parking op mogen?*

<sup>4109</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Een gewestelijk mobiliteitsbeleid kan niet zonder parkeerbeleid. Het Brussels Gewest moet dus pendelparkings aanbieden.

*De regering wil de zes bestaande P+R's op Brussels grondgebied efficiënter beheren. Daarnaast wil ze samen met Vlaanderen en met de NMBS nieuwe P+R's in en om Brussel ontwikkelen. Het is immers belangrijk dat pendelaars zo dicht mogelijk bij huis een overstapparking vinden.*

*Door de coronacrisis en het veranderde pendelgedrag is het moeilijk om nu uitspraken te doen over de bezetting van de P+R's. Ceria bijvoorbeeld zat amper drie maanden na opening al aan een bezetting van 19%, maar toen telewerken verplicht werd, viel dat terug tot 3%. Kraainem stond voor 80% vol voor de crisis; dat percentage daalde tot 16%.*

*De ontradingparkings kunnen worden vrijgesteld van de regels die voor de lage-emissiezone gelden. Zo kan er een soort van corridor worden ingesteld waarlangs voertuigen die de LEZ niet binnen mogen, toch naar een P+R kunnen rijden.*

d'installation et d'agrandissement de ces parkings ? Quand seront-ils accessibles ? Quelles seront leurs conditions d'accès ?

Au niveau tarifaire, vous comptiez rendre payants les parkings Herrmann-Debroux, Delta et Stalle. Qu'en est-il ? Ce projet est toutefois curieux, car ces parkings sont pleins et voués à disparaître en 2025. Pourquoi transformer ces formules tarifaires et les imposer à ces parkings qui fonctionnent ? Quelle est la logique poursuivie ? Quel est l'état de vos contacts avec la ministre flamande concernant les parkings de transit tant attendus en amont ?

En 2019, vous parliez d'une création à court terme de 1.600 places à Vilvoorde, Lot et Hal, et de 2.500 places à Grand-Bigard. Où en sommes-nous ? Les places créées rencontrent-elles le succès escompté ? Quel est le système d'accès et quelle est la politique tarifaire poursuivie ? Les parkings de dissuasion sont-ils enfin tous accessibles aux véhicules interdits d'entrée dans la zone de basses émissions ou doivent-ils toujours payer une amende de 250 euros pour avoir accès aux parkings de dissuasion existants ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Une politique régionale de la mobilité doit inclure une politique de park and ride (P+R). Celle-ci fait donc partie de l'offre de la Région bruxelloise. Outre les transports en commun très fiables de la STIB, un P+R peut être une solution pour ceux qui ne bénéficient pas d'une offre de transports en commun. Elle les aide à se déplacer vers Bruxelles.

Le gouvernement bruxellois veut gérer plus efficacement les six P+R ouverts actuellement sur le territoire régional et développer des P+R mutualisés, afin de combler le besoin de P+R dans le nord et le nord-est de la Région. Pour développer une offre cohérente, nous collaborons avec la Région flamande et la SNCB à l'échelle métropolitaine. Les P+R sur le territoire bruxellois ne sont pas la seule réponse à apporter. Ils doivent se trouver plus en amont, plus proche des citoyens, et par conséquent sur le territoire des autres Régions. À cet égard, le partenariat avec la SNCB est essentiel.

Il existe actuellement 2.521 places de stationnement dans les six P+R de la Région, à savoir 1.283 au parking Ceria, 193 au parking Crainhem, 386 à Delta, 104 à Herrmann-Debroux, 175 à Lennik-Erasme et 380 au parking Stalle. Ce dernier est en passe d'être agrandi jusqu'à 750 places. Les travaux pourront commencer dès que le permis d'urbanisme aura été délivré.

L'analyse de la fréquentation de ces parkings est biaisée par l'impact de la pandémie du Covid-19 sur la mobilité des navetteurs. Ainsi, le taux de fréquentation du parking Ceria, qui était de 19 % après à peine trois mois d'exploitation, a chuté à 3 % depuis le début du télétravail généralisé. Le parking Crainhem, qui connaissait un taux de fréquentation de 80 % avant la crise, a vu celui-ci descendre à 16 %. Cet impact se fait toujours sentir actuellement.

La législation environnementale permet d'exempter les P+R des règles de la zone de basses émissions (LEZ). Les voitures

<sup>4111</sup> *Bij de P+R's Ceria en Erasmus kan dat al. Bij andere zal het niet mogelijk zijn, meer bepaald bij de P+R's die verder van de gewestgrenzen af liggen, zoals Delta.*

*We kunnen het aantal P+R-plaatsen ook opkrikken door een deel van de parkeerplaatsen op bestaande parkings te reserveren voor P+R. Parking.brussels onderzoekt de mogelijkheden.*

*Ondanks de coronacrisis en de gevolgen daarvan op de begroting en de mobiliteit zetten we ons ambitieuze beleid voort.*

<sup>4113</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Er zijn nu al minder parkeerplaatsen dan een tijd geleden; bovendien sluiten de parkings Herrmann-Debroux en Delta.*

<sup>4113</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Nee, die gaan niet dicht. Ze worden heraangelegd om ze efficiënter te kunnen uitbaten. Op Delta bijvoorbeeld laten sommige automobilisten, die het concept park-and-ride niet helemaal begrepen hebben, hun auto soms een week lang staan.*

<sup>4117</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Eerder zei u nochtans dat er een nieuwe parking aan het sportcomplex van Adeps zou komen en dat daardoor de parkings aan Delta en Herrmann-Debroux een andere bestemming zouden krijgen.*

<sup>4119</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Het parkeerterrein aan Adeps is onderdeel van het ambitieuze richtplan van aanleg Herrmann-Debroux, dat pas is goedgekeurd door de regering en dus nog een lange weg te gaan heeft. In tussentijd legt parking.brussels Herrmann-Debroux en Delta alvast opnieuw aan, zodat ze ten volle als P+R kunnen dienen.*

interdites dans la LEZ empruntent un corridor exempté pour se rendre dans un de ces P+R.

Les P+R Ceria et Érasme bénéficient déjà de cette exemption. Pour les autres, la question sera analysée au cas par cas, mais cela ne pourrait s'appliquer à tous les parkings, notamment les plus éloignés de la périphérie et des frontières régionales, tels que le P+R Delta.

Nous visons aussi à renforcer la mutualisation des parkings existants en affectant une partie de leur jauge au P+R. Cela permettra d'augmenter le nombre de parkings de dissuasion. Parking.brussels a identifié plusieurs sites en périphérie de la Région. Une analyse plus fine est en cours d'exécution, afin de déterminer les sites à haut potentiel où cette conversion est possible.

L'impact de la crise sanitaire sur le budget régional et la mobilité ne nous a pas fait renoncer à une politique ambitieuse en la matière dans les prochaines années. L'agrandissement du parking Stalle sera mené à son terme, et les parkings Herrmann-Debroux et Delta seront réaménagés par parking.brussels. Les demandes de permis sont en cours d'instruction.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vos derniers chiffres indiquent qu'il y a 2.521 places aujourd'hui contre 2.676 précédemment. Il y en a donc moins, alors que la fermeture des parkings Herrmann-Debroux et Delta est annoncée.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Non, nous n'annonçons pas leur fermeture, mais leur réaménagement pour qu'ils soient mieux exploités. Par exemple, sur le parking Delta, nombreux sont les conducteurs qui n'ont pas bien saisi le concept du park and ride (P+R) en laissant leurs voitures garées toute la semaine. L'aménagement de parkings permanents peut-être envisagé, mais l'agence de stationnement doit réaménager des parkings pour renforcer le caractère P+R.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Pourtant, lors d'une précédente réunion de la commission, vous aviez expliqué qu'un nouveau parking serait construit à l'Adeps et qu'à la suite de cela, les parkings Delta et Herrmann-Debroux recevraient d'autres destinations.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le parking de l'Adeps est déjà prévu dans le plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux, qui vient d'être approuvé par le gouvernement et a donc encore tout un chemin à parcourir. Dès qu'il sera là, nous pourrions en constater l'impact, mais ce n'est pas encore le cas. Pour l'instant, notre but est que les parkings Herrmann-Debroux et Delta soient réaménagés par parking.brussels pour renforcer leur fonction de park and ride (P+R).

Le jour où nous pourrions construire sur le site de l'Adeps, puisque le PAD prévoit de scinder la ligne de tram pour la prolonger jusque-là, nous pourrions y faire un P+R et travailler sur le viaduc. Ce sont des plans ambitieux et des projets pour

4121 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- *Het beheer van de ontradingsparkings kan heel wat beter en coherenter en de tarieven moeten zo aantrekkelijk mogelijk zijn.*

*Waarom zou u de prijzen verhogen? Het zou jammer zijn als de P+R's die wél werken, zoals Herrmann-Debroux en Delta, leeg bleven.*

*Neem een voorbeeld aan Amsterdam: daar worden de pendelparkings in de stad en op alle toegangswegen duidelijk aangegeven.*

*- Het incident is gesloten.*

4125 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERTIN MAMPAKA MANKAMBA**

4125 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

4125 **betreffende "het sportcentrum van de MIVB in Haren".**

4127 **De heer Bertin Mampaka Mankamba (MR)** *(in het Frans)*.- *We moeten anticiperen op de behoeften van een groeiend aantal Brusselaars door infrastructuurprojecten te ontwikkelen die hun levenskwaliteit verbeteren.*

*Ik heb uw voorganger, Pascal Smet, meermaals ondervraagd over het wanbeheer van de infrastructuur die ter beschikking staat van de MIVB.*

4129 *Zij investeert bijvoorbeeld te weinig in het onderhoud van haar reusachtig sportcomplex in Haren, dat meerdere voetbalvelden*

le futur, qui méritent d'être exécutés. Il ne faut cependant pas nécessairement attendre, car nous savons que le PAD Herrmann-Debroux est encore loin de trouver son aboutissement.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Les informations sont assez décousues. Il faut véritablement piloter l'organisation de ces parkings de dissuasion, au moyen d'une gestion coordonnée et des tarifs les plus attractifs possibles.

Pourquoi envisager des augmentations ? Il serait regrettable que les parkings de dissuasion qui fonctionnent, comme celui de Herrmann-Debroux ou de Delta, soient vides. Au contraire, l'objectif est que ces parkings soient pleins ! Il faut donc faire passer la communication et l'information à la vitesse supérieure. La tarification doit être lisible, ce n'est absolument pas le cas actuellement.

Prenez l'exemple d'Amsterdam où les parkings de dissuasion sont mis en lumière sur les chemins d'accès vers et dans la ville, de façon à ce qu'ils soient utilisés au maximum.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. BERTIN MAMPAKA MANKAMBA**

**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 centre sportif de la STIB situé à Haren".**

**M. Bertin Mampaka Mankamba (MR)**.- L'évolution de la situation démographique en Région bruxelloise nous impose, en tant que gestionnaires publics, de nous préparer aux besoins des Bruxellois et d'élaborer des projets de qualité pour améliorer leur vie. Surtout, nous devons mettre à leur disposition des infrastructures qui soient adaptées à des besoins qui évoluent tous les jours, car elles sont indispensables à l'amélioration du niveau de vie à Bruxelles. Nous sommes quelques élus à ne pas considérer Bruxelles seulement comme une ville qui accueille les institutions européennes, mais également comme une ville où l'on vit.

J'ai interpellé à plusieurs reprises votre prédécesseur Pascal Smet sur les gabegies que constituent les infrastructures mises à la disposition de ce mastodonte d'entreprise qu'est la STIB. Je n'aurais pas voulu être à votre place, car lorsqu'on évoque la STIB, on pense aux trams, aux bus, aux rails, aux parkings et moins aux autres détails. Je vous invite à visiter, avec votre cabinet, le dépôt de la STIB à Haren. Vous vous rendrez ainsi compte de la gravité de la situation que je dénonce depuis des années et que je continuerai de dénoncer.

Vous n'ignorez peut-être pas que la STIB y dispose d'un énorme complexe sportif, mal entretenu, sous-exploité et quasiment à

waar tweedeklasseclubs prima op kunnen spelen, omvat en omringd wordt door een fraaie atletiekpiste met zes banen.

l'abandon, cela dans une ville dont la population est passée de 800.000 à quelque 1,2 million d'habitants.

Il me revient que la STIB consacre des sommes insignifiantes à l'entretien et à la gestion de ce centre sportif, des montants insuffisants pour le garder dans un état de praticabilité convenable.

Ce centre sportif compte plusieurs terrains de football aux dimensions réglementaires qui pourraient accueillir des clubs de deuxième division tels que la Royale Union saint-gilloise et le RWD Molenbeek. Or des rongeurs creusent des trous dans ces pelouses ! Par ailleurs, autour des terrains, nous avons une impressionnante piste d'athlétisme de six couloirs.

<sup>4131</sup> Door het gebrek aan onderhoud zijn de voetbalvelden ware molshopen geworden en ligt de piste onder twee centimeter mos en tien centimeter bladeren. Ook het clubhuis, de petanquebanen, de tennisvelden, de zaalvoetbalzaal, de feestzaal en de bar liggen er slecht onderhouden bij. Op de verlichtingspalen hebben trekvogels nesten gebouwd, waardoor de verlichting niet meer werkt.

Cette piste est recouverte de deux centimètres de mousse en raison du manque d'entretien, ainsi que d'une couche de dix centimètres de feuilles mortes. Elle n'est même pas balayée. Un club house possède des toilettes communes à l'abandon et donc mal entretenues. Les terrains de pétanque sont envahis par toutes sortes de végétation et les terrains de tennis sont peu utilisés. Il y a également une belle salle de football en salle à l'abandon, qui est inconnue des habitants, ainsi qu'une salle de fête et une buvette qui ne trouvent pas de gestionnaire fiable.

U zult ons vertellen dat het sportcomplex gebruikt wordt door naburige clubs en dat het deel uitmaakt van het gemeentelieven, maar niets is minder waar. Er komen een paar clubs en het centrum is veel te groot voor het MIVB-personeel.

Les terrains de ce site disposent d'éclairages au sommet desquels des oiseaux migrateurs ont confectionné d'énormes nids qui les empêchent de fonctionner. Sans compter les monticules de terre et les galeries souterraines déjà évoquées.

Waarom wilt u het sportcomplex niet afstaan? Hoeveel MIVB-ambtenaren hebben er de voorbije maanden gebruik van gemaakt? Wanneer? Beheert de MIVB nog andere verloederende en geldroevende infrastructuur?

Votre administration vous dira que ce complexe sportif accueille les clubs des environs et qu'il serait ainsi intégré à la vie sociale de la commune. Mensonge ! Quelques clubs sportifs y viennent. Il s'agit d'un centre surdimensionné pour les fonctionnaires de la STIB, que je ne mets pas en cause.

Pourquoi n'acceptez-vous pas de céder ce centre ? Combien de fonctionnaires de la STIB se sont-ils rendus dans ce centre ces derniers mois ? Pouvez-vous me fournir une annexe du calendrier d'occupation ? La STIB dispose-t-elle d'autres infrastructures qui pourrissent et qui appauvrissent le contribuable bruxellois ?

<sup>5105</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- Het onderhoud van de sportinfrastructuur in Haren kost ongeveer 15.000 euro per jaar. U vindt alle informatie in mijn antwoord op schriftelijke vraag 552.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme indiqué en réponse à la question écrite 552, reçue en octobre 2020, les coûts de maintenance des infrastructures sportives du centre de Haren représentent environ 15.000 euros par an. Toutes les informations quant à l'entretien du site y sont également reprises.

Eind 2020 telde het sportcentrum 553 leden. Hoewel het ledenaantal toeneemt, blijft het vanwege de gezondheids crisis relatief laag.

Fin 2020, le centre sportif de Haren comptait 553 membres, dont 436 membres du personnel de la STIB, 77 ayants droit et 40 externes. Pour ce qui est de la répartition des activités et du nombre de participants, je vous invite à me poser une question écrite. Bien qu'en constante augmentation, le nombre de participants reste limité au vu de la situation sanitaire et des mesures de sécurité appliquées.

De bezettingsgraad van de omnisporthal benadert 100%. Door de week wordt er gesport tussen 17u en 22u30, in het weekend van 10u tot 22u30. Buiten die tijdsvorken organiseert de MIVB er beroepsactiviteiten.

*Het beeld dat u voorstelt, strookt niet met de werkelijkheid. Begin augustus is het petanqueveld trouwens heraangelegd.*

*Vanaf mei 2023 zal het sportcomplex plaats ruimen voor de stelplaats voor metrolijn 3. De MIVB beschikt niet over andere sportinfrastructuur.*

<sup>5109</sup> **De heer Bertin Mampaka Mankamba (MR)** (in het Frans).- *Met 15.000 euro kun je een paar lampen vervangen en dat is het. Uw voorganger trok 86.000 euro uit voor het onderhoud. Als het complex inderdaad plaats moet maken voor de uitbreiding van de stelplaats, hoef ik niet verder op het thema in te gaan.*

*De stad Brussel telt nu bijna 197.000 inwoners. Kinderen die willen voetballen, moeten ver reizen, terwijl er wel infrastructuur bestaat. Er is een gebrek aan coördinatie, waarvoor u niet verantwoordelijk bent. Stedelijke vernieuwing heeft meer visie nodig.*

Quant aux taux d'occupation et de réservation de la salle omnisports, ils frôlent les 100 %. La salle omnisports accueille des activités sportives du lundi au vendredi de 17h à 22h30 et le week-end de 10h à 22h30. Le reste de la semaine, elle est réservée à la STIB, qui y organise des activités professionnelles.

La situation d'obsolescence que vous décrivez ne correspond pas à la réalité. Il suffit de se rendre sur le site pour le constater. À titre d'exemple, le terrain de pétanque a été remis à neuf au début du mois d'août.

Le centre sportif et les autres activités exercées par la STIB dans la même zone seront abandonnés à partir du mois de mai 2023. Ce faisant, il sera possible de débiter les travaux de construction du futur dépôt du métro de la ligne 3, ainsi que ceux du futur tunnel métro reliant l'arrêt Bordet à la gare du Nord. Tout le site sera utilisé pour ces nouvelles infrastructures. Toutes les utilisations et les activités qui s'y dérouleront entre-temps ne seront que temporaires et d'occupation précaire. La STIB ne dispose pas d'autres infrastructures sportives.

**M. Bertin Mampaka Mankamba (MR).**- Ne débattons pas de mobilité sur un stade de sport, alors que nous parlons d'investissements, un sujet autrement important !

Mme la présidente, rendez-vous compte de ce que sont 15.000 euros pour entretenir un site qui compte quatre terrains de football et des club houses. Qu'est-ce que 15.000 euros, si ce n'est le remplacement de quelques ampoules !

Mme la ministre, je n'ai aucune appréhension positive ou négative à votre égard. Vous avez beaucoup de travail et de responsabilités. Je ne suis pas de ceux qui viennent vous embêter avec des idioties.

Quelque 500 personnes fréquentent ce site. Vous dites que des travaux seront effectués et que cette situation est provisoire. Voyons les chiffres. Votre collègue m'a indiqué qu'il fallait 86.000 euros pour l'entretien de ces centres. Si effectivement, nous devons les démolir pour pouvoir élargir le dépôt de la STIB, j'accepte votre réponse et je ne vous ennuierai plus à ce sujet.

Quoi qu'il en soit, la Ville de Bruxelles est passée de 140.000 à près de 197.000 habitants. Les enfants des Bruxellois doivent aller loin pour jouer au football, alors que des infrastructures existent. Je constate un manque de coordination dont vous n'êtes pas responsable. Il s'agit d'un manque de vision quant à la modernisation des villes, que l'on peut constater à de nombreux endroits. Je ne siège pas dans votre commission, mais prenez contact avec Schaerbeek-Formation qui saura quoi faire. Pour le stade Roi Baudoin, Alain Courtois avait un grand projet. Nous avons vu ce que cela a donné.

Comme Bruxellois d'adoption, j'ai mal au cœur de voir que les institutions et les moyens de la Région sont abandonnés. Votre administration nous dira le contraire.

5109 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De infrastructuur wordt gebruikt. De jaarlijkse onderhoudsuitgave van 15.000 euro is tijdelijk.*

5109 **De heer Bertin Mampaka Mankamba (MR)** (in het Frans).- *Met die habbekrats kun je de gevallen bladeren nog niet wegvegen. Zelfs Pascal Smet trok per jaar 86.000 euro uit.*

- *Het incident is gesloten.*

5117 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

5117 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobilité, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

5117 **betreffende "het inschakelen van extra bussen voor de MIVB".**

5119 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- *Op 1 september ging het nieuwe schooljaar van start. Dat betekent dat er elke werkdag heel wat meer mensen op het openbaar vervoer zitten. We weten dat het coronavirus zich gemakkelijk verspreid in kleine ruimtes met veel mensen dicht bij elkaar. We weten ook dat Brussel de slechtste besmettings- en vaccinatiecijfers van het hele land heeft.*

Om te vermijden dat te veel mensen samengepakt op de bus zouden zitten, maakte Vlaanderen vorig jaar geld vrij om bussen uit de privésector in te zetten. Tijdens de spits kon zo een goede spreiding van de passagiers worden gegarandeerd. Toen ik u hierover ondervroeg, gaf u aan dat er in Brussel geen plannen waren om de capaciteit tijdelijk uit te bereiden. Nu het nieuwe schooljaar is begonnen en er opnieuw meer werknemers naar Brussel komen, met de gebruikelijke files tot gevolg, wil ik u die vraag nogmaals stellen.

In Vlaanderen rijden overal nog altijd privébusen voor De Lijn rond. In Brussel zien we daarentegen vaak overvolle bussen.

Houdt u de goede spreiding van passagiers op het openbaar vervoer in de gaten? Voelt u zich, gelet op de hogere besmettingsgraad en lagere vaccinatiegraad in Brussel, genoodzaakt om maatregelen te nemen die tot een betere spreiding leiden? Om welke maatregelen gaat het?

Bent u het voorbije jaar tot een ander inzicht gekomen over het inschakelen van privébusen? Overweegt u om de MIVB op deze manier extra te ondersteunen?

5121 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- *Het aantal reizigers steeg nooit boven de 70% in vergelijking met de periode voor*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *Je répète que les infrastructures sont utilisées. J'ai communiqué les heures dédiées aux activités sportives de lundi à vendredi. Durant la semaine, la STIB les utilise aussi pour ses activités professionnelles. Effectivement, 15.000 euros par an représentent la maintenance des infrastructures. C'est temporaire.*

**M. Bertin Mampaka Mankamba (MR)**.- *Ce montant est dérisoire, on ne peut rien faire. On ne peut même pas enlever les feuilles mortes sur le terrain. Même M. Pascal Smet y prévoyait 86.000 euros.*

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

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

**concernant "la mise en service de bus supplémentaires pour la STIB".**

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Depuis la rentrée scolaire, les transports en commun sont bondés en semaine. Or, on sait que le coronavirus se propage d'autant plus facilement dans les espaces confinés.*

*L'an dernier, la Flandre a mis en service des bus privés pendant les heures de pointe, bus qui continuent d'ailleurs de circuler. Vous aviez expliqué, en revanche, qu'aucun renforcement temporaire de la capacité des transports n'était prévu à Bruxelles.*

*Veillez-vous à une meilleure répartition des passagers dans les transports en commun ? La faible couverture vaccinale à Bruxelles et son taux de contamination élevé vous contraignent-ils à prendre des mesures ? Si oui, lesquelles ? Envisagez-vous de soutenir la STIB par l'introduction de bus privés ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Le nombre de passagers n'a jamais dépassé 70 % de l'affluence*

de coronacrisis. De MIVB rijdt echter wel opnieuw op volle sterkte en met 100% capaciteit. Alle beschikbare bestuurders en voertuigen worden ingezet. Daardoor rijdt nu 98% van de MIVB-voertuigen met een bezetting van 50% of minder. Slechts 0,1% van de voertuigen rijdt met een bezetting die hoger ligt dan 75%.

De voertuigen worden goed verlucht en de reizigers moeten een mondkapje dragen. Daarnaast nam de MIVB nog tal van maatregelen om zich aan te passen aan de bijzondere omstandigheden en om de veiligheid van haar reizigers te garanderen.

Sinds vorig jaar kunnen de reizigers de bezettingsgraad van de meeste lijnen op de mobiele app en de website van de MIVB raadplegen. Die informatie is zeer nuttig voor de mensen die de mogelijkheid hebben om thuis te werken of om het moment van hun verplaatsingen in functie van deze informatie aan te passen. Uiteraard heeft niet iedereen die mogelijkheid.

De voertuigen en stations worden ook meerdere keren per dag schoongemaakt en ontsmet. Dat is een investering van 500.000 euro per week. Er wordt ook nog steeds gecommuniceerd over de maatregelen die in het openbaar vervoer van kracht zijn, om de reizigers goed te informeren, maar ook bewust te maken.

De MIVB heeft de eventuele inzet van privémaatschappijen bestudeerd, maar het Brusselse net en de stedelijke context zijn heel complex en specifiek, waardoor dat geen optie is. Een tweede bus van een privébedrijf laten rijden achter een gewone MIVB-bus is misschien mogelijk op het platteland, maar niet in een stad, waar je rekening moet houden met de vele kruispunten, verkeerslichten, voorrang van rechts enzovoort. Dat zou bijvoorbeeld betekenen dat de MIVB-bus voortdurend zou moeten wachten op de privébus, waardoor de hele dienstregeling in de war gestuurd wordt.

Er is bovendien een groot probleem van herkenbaarheid voor de reizigers. Privébussen hebben geen duidelijke lijnaanduiders, wat met de vele haltes waar verschillende lijnen stoppen, extra verwarring zal veroorzaken. Het extra aanbod is bovendien onmogelijk in te voeren bij tram of metro. Op tal van plaatsen zal er ook niet genoeg ruimte zijn aan de eindpunten om extra bussen te laten stilstaan.

De MIVB heeft wel bekeken of er lijnen zijn die in de buurt van scholen liggen en heeft die lijnen tijdelijk versterkt bij de heropstart van de scholen. Tijdens de pandemie werden ook extra bussen ingezet op lijnen die ziekenhuizen bedienen.

<sup>5123</sup> **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het lijkt me aangewezen dat de MIVB alle mogelijkheden onderzoekt.

Ik maak me zorgen over het feit dat een aantal Brusselaars en pendelaars wegblijft uit het openbaar vervoer. Dat blijkt ook uit de groeiende files. Overvolle metro's en bussen nodigen niet uit om het openbaar vervoer te nemen.

*habituelle. La STIB roule à nouveau au maximum de sa capacité, et tous les conducteurs et véhicules sont mobilisés, ce qui permet de maintenir le taux d'occupation sous les 50 %, dans une grande majorité des cas.*

*La STIB prend des mesures pour s'adapter à la situation particulière et protéger ses passagers. Les véhicules sont notamment aérés et le port du masque y est obligatoire.*

*Depuis l'année dernière, le taux d'occupation de la plupart des lignes est indiqué sur le site web et l'application de la STIB, ce qui permet éventuellement aux voyageurs d'adapter le moment de leur départ, voire de faire du télétravail. Les véhicules et les stations sont d'ailleurs nettoyés et désinfectés plusieurs fois par jour et les passagers sont informés des mesures en vigueur dans les transports.*

*Dans le contexte urbain, il est peu réaliste de faire suivre les bus de la STIB par des bus privés, en raison de la complexité du trafic. En outre, ces bus privés ne seraient pas reconnaissables, cette solution est impossible à mettre en place pour les trams et les métros, et de nombreux arrêts sont trop petits pour accueillir plusieurs véhicules.*

*La STIB a, cependant, renforcé la capacité des lignes près des écoles, comme des véhicules supplémentaires avaient été introduits pour desservir les arrêts à proximité des hôpitaux au plus fort de la pandémie.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *L'allongement des embouteillages prouve que certains Bruxellois et navetteurs évitent les transports en commun surchargés. La solution adoptée en Flandre peut fonctionner à Bruxelles, puisque c'est le cas à Gand.*

*J'espère que nous trouverons un moyen de renforcer la capacité des transports en commun pour les rendre à nouveau attractifs.*

In dat opzicht hoop ik dat we echt alle mogelijkheden kunnen overwegen. U zegt dat de ene bus achter de andere aan moet rijden. Ik weet niet of dat in Vlaanderen zo gebeurt. Ik begrijp dat zoiets moeilijk is, maar blijkbaar lukt het bijvoorbeeld in Gent wel.

Ik hoop dat we de capaciteit van het openbaar vervoer kunnen uitbreiden, zodat het weer aantrekkelijk wordt.

- *Het incident is gesloten.*

5127 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE**

5127 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

5127 **betreffende "de ongevallen veroorzaakt door tramsporen".**

5129 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Een tijdje geleden is een 35-jarige fietser in Gent verongelukt. De fietser gleed uit op de natte tramsporen en viel met zijn borst op een ijzeren verkeerspaaltje, met zware verwondingen en uiteindelijk de dood tot gevolg. Hoewel zo'n fatale afloop eerder uitzonderlijk is, liet het UZ Gent weten dat een kwart van alle fietsongevallen in 2018 te maken had met tramsporen. Dat is het hoogste cijfer ter wereld.

Het ongeval is in Gent gebeurd, maar ook de situatie in Brussel is niet altijd ideaal. Door het stijgende aantal fietsers kennen we allemaal wel iemand die met de fiets is uitgegleden op de tramsporen, of hebben we het misschien zelf al meegemaakt. Daarom stelde ik u onlangs een schriftelijke vraag over het fietsverkeer in een paar straten in mijn gemeente. De aanleiding was een bericht van een dame die door een val op de tramsporen zes ribben had gebroken. Er was op die plek overigens ook iets mis met de signalisatie.

Fietsroutes moeten tramsporen zo veel mogelijk vermijden. Bovendien moeten burgers op de hoogte worden gesteld van de gevaren van fietsen langs tramroutes. Er wordt niet altijd bij stilgestaan en er wordt ook niet altijd over gecommuniceerd.

5131 Hoeveel fietsongevallen in het Brussels Gewest zijn aan tramsporen toe te schrijven? Zou het gewest een kaart kunnen publiceren van de plekken waar fietsers langs tramsporen moeten rijden? Daarmee zouden we twee doelstellingen realiseren: de analyse van de mogelijkheden om fiets- en tramverkeer te scheiden en de uitstippeling van alternatieve fietsroutes.

Kan het Brussels Gewest internationaal onderzoek naar alternatieve oplossingen stimuleren? Ik denk aan het opvullen van de tramsporen met kunststof of rubber, die geen belemmering voor de tram vormen. Het merendeel van die alternatieve oplossingen bestaat nog niet, maar de Fietsersbond deed onlangs een oproep aan de bevoegde ministers om in

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE**

**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 accidents provoqués par les rails de tram".**

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).**- À la suite du décès d'un cycliste ayant glissé sur des rails de tram mouillés, l'hôpital universitaire de Gand a fait savoir qu'en 2018, ces derniers avaient causé un quart des accidents de vélo.

À Bruxelles aussi, le nombre de cyclistes augmente et nous en connaissons tous qui ont un jour glissé sur des rails. J'ai récemment posé une question écrite sur la circulation cycliste dans certaines rues de ma commune après avoir été contactée par une dame ayant ainsi glissé, entre autres en raison d'un problème de signalisation.

Il faut éviter que les cyclistes côtoient des lignes de tram, mais aussi attirer leur attention sur les dangers que représentent les rails.

Combien d'accidents de vélo ont-ils causés à Bruxelles ? Il serait intéressant d'éditer une carte montrant les zones où les cyclistes doivent longer des rails, de sorte à trouver des solutions et des itinéraires alternatifs.

Comme l'a récemment demandé une association de cyclistes, la Région de Bruxelles-Capitale peut-elle encourager une étude internationale pour trouver des solutions ?



onderzoek te investeren. Kan het gewest Brusselaars specifieke tips geven in verband met fietsen over tramsporen?

5135 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het tragische ongeval in Gent is helaas niet het enige, maar gelukkig is de afloop niet altijd fataal. We moeten niettemin elk verkeersongeval vermijden dat we kunnen vermijden.

De cijfers die ik u kan geven, zijn gebaseerd op een studie uit 2017 die Vias in opdracht van Brussel Mobiliteit uitvoerde en betrekking had op de ongevallen in de periode 2010-2013 waarbij fietsers betrokken waren. In die periode werden er 1.340 ongevallen aangegeven, waarvan zes ongevallen waarbij het wiel van de fietser klem kwam te zitten tussen de sporen. Het ging dus niet om fietsers die ten val kwamen bij het kruisen van de sporen.

Voorts heeft de MIVB sinds 2017 vijf ongevallen geregistreerd met fietsers die op de sporen vielen en zo aangereden werden door de tram. Dat zijn de enige cijfers waarover ik beschik. Ik besef dat die cijfers uit 2017 dateren, maar ze geven wel een idee van de omvang van het probleem.

Ik wil het probleem niet minimaliseren, maar er zijn een aantal verschillen tussen het netwerk in Vlaanderen en in Brussel. Zo zijn er in Brussel meer eigen trambeddingen. Dat is niet overal mogelijk, maar daar waar het kan, is dat de beste manier om conflicten te vermijden, aangezien fietsers en trams over hun eigen ruimte beschikken. Bovendien bedraagt de afstand tussen de tramsporen 1,435 m in Brussel en 1 m in Vlaanderen. De ruimte voor fietsers is dus breder in Brussel.

Ik herhaal dat ik het probleem niet wil minimaliseren. We moeten eraan werken, maar het verklaart wel waarom wij andere cijfers hebben dan de stad Gent. Wij hebben de MIVB de opdracht gegeven om de traminfrastructuur fietsvriendelijker te maken. Dat vergt een multimodale houding van de MIVB, waarbij ze niet enkel rekening moet houden met haar eigen vervoersmodus, maar ook met de andere vervoersmodi.

5137 De laatste jaren zijn er daarom ook contacten tussen de MIVB en de fietsverenigingen, bijvoorbeeld in de afdeling Actieve Modi de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, die een veilige heraanleg van de stedelijke ruimte onderzoekt. Met de groei van het fietsgebruik in Brussel zal die uitwisseling nog verder worden uitgebreid.

We willen voetgangers en fietsers meer ruimte geven maar het openbaar vervoer niet tegenover de fietsers plaatsen. We hebben behoefte aan een fijnmazig MIVB-netwerk, zodat mensen de auto kunnen laten staan. Door het Avantiprogramma en door in te zetten op de uitbreiding van het netwerk, maken we ruimte vrij voor aparte voetgangers- en fietsersvoorzieningen.

De MIVB analyseert regelmatig de internationale nieuwigheden om tramsporen veiliger te maken. De laatste benchmark van tramveiligheidsoplossingen voor fietsen en voetgangers dateert van de zomer 2021 en werd begin september 2021 bijgewerkt met onder andere een gedetailleerde analyse van een vijftiental

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Tous les accidents ne sont heureusement pas aussi tragiques qu'à Gand, mais nous devons tâcher de tous les éviter, autant que possible.*

*Selon une étude menée en 2017 par l'Institut Vias, à la demande de Bruxelles Mobilité, sur les 1.340 accidents survenus entre 2010 et 2013 et impliquant des cyclistes, six étaient dus à une roue coincée dans les rails. Depuis 2017, cinq cyclistes sont décédés après être tombés en traversant les rails et avoir été percutés par un tram.*

*Sans vouloir minimiser le problème, les réseaux bruxellois et flamand sont différents. Bruxelles fait autant que possible circuler les trams en site propre, ce qui est la solution idéale pour éviter les conflits avec les cyclistes, mais ce n'est pas possible partout. Les rails sont aussi plus écartés, ce qui laisse davantage de place aux vélos.*

*Nous avons demandé à la STIB de mieux tenir compte des autres modes de déplacement en concevant l'infrastructure de trams. Ces dernières années, elle se concerte donc avec les associations de cyclistes, une pratique qui se renforcera étant donné la popularité croissante du vélo à Bruxelles.*

*Nous souhaitons accorder plus d'espace aux piétons et aux cyclistes - sans toutefois opposer ces derniers aux transports en commun -, mais également étendre le réseau de la STIB pour décourager l'utilisation de la voiture.*

*La STIB analyse régulièrement les nouveautés mises en œuvre à l'étranger pour rendre les rails moins dangereux.*

*Les rails de trams qui ne sont plus utilisés pourraient être comblés, mais cette solution ne convient pas pour les lignes encore en usage. D'autres mesures sont déjà en place. Les cyclistes peuvent, par exemple, suivre les itinéraires cyclables*

oplossingen die op een tiental netwerken in Duitsland, Frankrijk en Nederland zijn getest.

Het opvullen van de tramsporen is een mogelijke oplossing voor ongebruikte sporen, bijvoorbeeld als de dienst onderbroken is. Volgens de MIVB is het nog niet mogelijk om tramsporen die in gebruik zijn, op te vullen. Ik ben het echter eens met de Fietsersbond dat we daar onderzoek naar moeten doen.

Intussen nemen we natuurlijk andere maatregelen. Fietsers hebben al een alternatief in de vorm van de gewestelijke fietsroutes, die de gescheiden fietsinfrastructuur en het 'fietsnetwerk plus' aanvullen.

5139 We hebben hier ook al de nieuwe gids over de juiste fietsinfrastructuur op de juiste plaats besproken. In het Frans spreken we van 'le guide du bon aménagement cyclable au bon endroit' (Babe). Die bevat ook een hoofdstuk over herinrichtingen met trams.

Bij heraanlegprojecten waarbij tramsporen aanwezig zijn, worden gescheiden fietspaden aangeraden. Voor een aantal straten is dit onmogelijk. Dan moet er voor een befietsbare overbreedte of een woonerf gekozen worden, waarbij het volume auto's drastisch verminderd moet worden. Voor een fietser is het al stresserend genoeg om tussen de tramsporen te laveren. Ongeduldige autobestuurders maken het nog lastiger.

We investeren ook in het onderhoud van traminfrastructuur. De tramsporen en het wegdek moeten regelmatig onderhouden worden, zodat fietsers naast de tramsporen niet ook nog eens putten in het wegdek moeten vermijden.

Tot slot werden er inderdaad fietsrijlessen georganiseerd door Pro Velo en Gracq, gesteund door het gewest, waarin de rijproblematiek aangepakt wordt.

5141 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Het verheugt me dat de situatie in Brussel toch beter is dan in Vlaanderen en dat de cijfers sterk verschillen. Het is goed dat er investeringen gebeuren.

Dat ongebruikte tramsporen opgevuld worden, is nieuwe informatie voor mij.

Het is goed dat u er nauwlettend op zal blijven toezien dat trams zo veel mogelijk in eigen bedding rijden. In mijn voorbeeld was dat oorspronkelijk het geval, maar na de heraanleg van de laan niet meer, waardoor de situatie gevaarlijker is geworden.

- *Het incident is gesloten.*

5145 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

*régionaux, qui complètent l'infrastructure cyclable séparée et le réseau vélo plus.*

*Nous avons aussi déjà abordé le guide du bon aménagement cyclable au bon endroit. Là où il n'est pas possible de séparer les espaces dédiés aux trams et aux cyclistes, il faut élargir la partie cyclable ou réduire la pression automobile.*

*Nous entretenons par ailleurs l'infrastructure de tram pour éviter aux cyclistes de devoir jongler entre les trous à côté des rails.*

*Enfin, la problématique est abordée dans les cours de vélo, organisés par Pro Velo et le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens, avec le soutien de la Région.*

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *Je suis ravie que la situation à Bruxelles soit meilleure qu'en Flandre et que des investissements soient réalisés.*

*En outre, je suis enchantée que vous veilliez à ce que les trams roulent autant que possible en site propre, car, dans mon exemple, le réaménagement a rendu la situation dangereuse.*

- *L'incident est clos.*

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

5145 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

5145 **betreffende "het verslag van het Rekenhof over het beheer van wegenwerken in Brussel".**

5147 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

5147 **betreffende "de recente audit van het beheer van de wegenwerken".**

5149 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI,**

5149 **betreffende "de follow-up van de audit van het Rekenhof over het beheer van de wegenwerken in het Brussels Gewest".**

5151 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- In zijn definitief verslag over het beheer van de wegenwerken in Brussel wijst het Rekenhof op het gebrek aan kennis bij de diensten over de staat van de ondergrond van gewestwegen en van een aanzienlijk deel van het afwateringsnetwerk, wat een impact heeft op de planning van de werven en de inschatting van de kosten en de termijnen waarbinnen die voltooid kunnen zijn.**

*Voorts klaagt hij aan dat geen enkele dienst nog een volledig overzicht heeft, doordat Beliris en de MIVB een projectmatige aanpak hanteren, terwijl Brussel Mobiliteit per werf werkt.*

*Het Rekenhof betreurt ook dat openbare aanbestedingen louter op basis van het prijs criterium toegekend worden. Door ook het tijds criterium in rekening te brengen, kan de concurrentie tussen uitvoerders worden aangezwengeld.*

*Beliris en de MIVB houden hun dossiers over het algemeen goed bij, maar hetzelfde kan niet gezegd worden van Brussel Mobiliteit. Die administratie houdt bijvoorbeeld geen informatie bij over de kosten of de duurtijd van werven. Beliris kent de kosten maar niet altijd de duurtijd. De MIVB heeft een goed overzicht van beide factoren.*

*Tot slot stelt het hof coördinatieproblemen aan de kaak. Sommige doelstellingen van de vigerende wetgeving worden daardoor niet bereikt. De werking van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen moet efficiënter worden, bijvoorbeeld door de verdeling tussen de commissie en Brussel Mobiliteit te herzien.*

**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 rapport de la Cour des comptes sur la gestion des chantiers à Bruxelles".**

**DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,**

**concernant "le récent audit de la gestion des chantiers en voirie".**

**DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI,**

**concernant "le suivi donné à l'audit de la Cour des comptes relatif à la gestion des chantiers en voirie en Région bruxelloise".**

**M. Marc Loewenstein (DéFI).-** Les différentes demandes d'explications montrent que les députés suivent bien ce dossier, puisqu'ils interpellent fréquemment sur celui-ci.

Le 15 juin dernier, je vous interrogeais sur la gestion des chantiers et l'évaluation de la nouvelle législation entrée en vigueur en 2018. Dans ce cadre, j'évoquais déjà l'avant-projet de rapport de la Cour des comptes sur la gestion des chantiers en voirie à Bruxelles, à la suite d'un audit réalisé entre avril 2019 et juin 2020 auprès de Bruxelles Mobilité, la STIB et Beliris.

Si des conclusions intermédiaires avaient alors été communiquées aux organismes concernés pour qu'ils puissent y répondre, la Cour des comptes a dernièrement délivré son rapport définitif, qui ne s'écarte pas de l'avant-projet.

Parmi les manquements, la Cour pointe la méconnaissance de l'état des sous-sols des voiries régionales et d'une bonne partie du réseau d'égouttage. Cette méconnaissance a un impact sur la planification des chantiers, facteur indispensable à la maîtrise des coûts et des délais lors de leur exécution.

En matière de gestion, la Cour relève que Beliris et la STIB utilisent une approche des dossiers par projet, alors que Bruxelles Mobilité privilégie une approche par métier, ce qui a pour conséquence qu'aucun acteur de l'administration n'a une connaissance de l'historique complet d'un dossier ou une supervision globale de celui-ci.

La Cour déplore par ailleurs que les marchés publics ne soient attribués que sur le seul critère du prix et estime que, "dans certains cas, il est utile d'inclure un critère supplémentaire, par exemple lié aux délais d'exécution, de manière à augmenter la concurrence entre les opérateurs économiques, limiter les risques d'entente entre ceux-ci et responsabiliser l'adjudicataire".

Quant à la tenue des dossiers, la Cour constate que si Beliris et la STIB remplissent globalement les différentes obligations

<sup>5153</sup> *In juni legde u uit dat de problemen die het Rekenhof aankaartte, te wijten waren aan een personeelstekort en aan de complexiteit van het beheer van de Brusselse ondergrond, aangezien Vivaqua verantwoordelijk is voor het rioolnet.*

*Hoe reageert u op de kritiek van het Rekenhof dat Brussel Mobiliteit kiest voor een aanpak per activiteit en daardoor het overzicht over het complete dossier mist? Zal er overgeschakeld worden op projectmatig beheer?*

*Zult u rekening houden met de opmerking inzake het toekennen van openbare aanbestedingen en in het vervolg ook rekening houden met het tijds criterium?*

*Wat is uw antwoord op de vaststelling dat Brussel Mobiliteit geen grip heeft op de uitvoeringstermijnen noch op de kostprijs van werven, wat zeer verontrustend is?*

*Hoever staat het met het aanwervingsplan en de goedkeuring van het personeelsplan 2021, dat zou moeten zorgen voor geregelder inspecties van het rioolnet?*

*Is er al gewerkt aan oplossingen inzake het kadaster dat uitgewerkt moet worden voor het rioolnet en waaraan alle beheerders zouden meewerken? Hebt u daarover al contact opgenomen met Vivaqua, Sibelga en andere?*

*De ordonnantie zou in het tweede semester van 2021 geëvalueerd worden door een extern bureau, om maximale objectiviteit te garanderen. Is dat bureau al aangesteld? Zo ja, wanneer en om welk bureau gaat het? Wanneer mogen we conclusies verwachten? Op welke manier werden de gemeenten en andere grote gebruikers hierbij betrokken? Is Brulocalis ook geraadpleegd?*

de suivi, il n'en est pas de même au sein de Bruxelles Mobilité, où plusieurs manquements ont été régulièrement constatés. Elle pointe ainsi le fait qu'à Bruxelles Mobilité, ni les délais ni les coûts des chantiers ne sont maîtrisés. Pour Beliris, les coûts sont maîtrisés mais il n'en est pas toujours de même pour les délais. À la STIB, les coûts et délais sont bien maîtrisés.

Enfin, la Cour pointe de nombreuses difficultés de coordination, tant dans la coordination interne du chantier que dans la coordination spatiale et temporelle. Elle précise que "certains objectifs poursuivis par la législation en vigueur ne sont pas rencontrés et le fonctionnement actuel de la commission de coordination des chantiers est à revoir afin d'en améliorer l'efficacité en revoyant, par exemple, la répartition des missions entre la commission et l'administration".

En juin dernier, vous expliquiez les problèmes soulevés par la Cour notamment par un manque de personnel et par la complexité de la gestion des sous-sols bruxellois, étant donné que le réseau d'égouttage relève de Vivaqua. Vous précisiez par ailleurs qu'une évaluation complète de l'ordonnance était programmée au second semestre 2021. Nous y sommes.

Je vous épargnerais ici des questions sur chacune des recommandations de la Cour des comptes et aborderai les points soulevés en introduction. Mes collègues en soulèveront certainement d'autres. Que répondez-vous à la Cour, qui pointe le fait que, en matière de gestion, Bruxelles Mobilité privilégie une approche par métier impliquant un manque de connaissance de l'historique complet d'un dossier ou une supervision globale de celui-ci ? Est-il prévu de modifier cette approche et de passer à une gestion par projet ?

Qu'en est-il de la remarque de la Cour relative aux marchés publics qui sont attribués sur le seul critère du prix, alors qu'il serait utile, dans certains cas, d'inclure un critère lié aux délais d'exécution ? Prévoyez-vous d'en tenir compte à l'avenir ?

Que répondez-vous à la Cour, qui constate que Bruxelles Mobilité ne maîtrise ni les délais ni les coûts des chantiers, ce qui est assez interpellant ?

Pour ce qui concerne l'absence d'inspection régulière du réseau et la tenue des journaux de travaux, vous précisiez qu'un plan de recrutement était nécessaire, de même que l'approbation, par le gouvernement, du plan de personnel 2021. Où en est-on ? Quelles sont les perspectives en matière de recrutement et de réorganisation ?

Toujours concernant le réseau d'égouttage, outre les inspections et travaux réalisés pour un montant de plus de 1,4 million d'euros depuis 2019, vous indiquiez que tous les gestionnaires devaient participer à l'élaboration du cadastre. Des contacts ont-ils été pris depuis lors, notamment avec Vivaqua pour les égouts et les raccordements, et avec Sibelga pour la distribution de gaz, etc. ? Quelles sont les pistes de solutions ?

<sup>5155</sup> **Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- In de week van 20 september publiceerde het Rekenhof de langverwachte audit van het beheer van de Brusselse wegenwerken. De audit voorziet in een doorlichting van de planning, het beheer en de coördinatie van wegenwerken door Brussel Mobiliteit, de MIVB en Beliris. Hieruit blijkt dat vooral de werking van Brussel Mobiliteit ondermaats is.

Het Rekenhof wijst er onder meer op dat Brussel Mobiliteit geen eenduidige kennis heeft van de staat van het wegennet. Het wegennet wordt niet op regelmatige basis geïnspecteerd. De kennis van de toestand van het net berust zo hoofdzakelijk op informatie die door burgers via Fix My Street wordt doorgegeven. De administratie houdt geen globaal toezicht op de projecten, waardoor niemand echt zicht heeft op de volledige historische van infrastructuurprojecten. Dat zorgt er dan weer voor dat Brussel Mobiliteit de termijnen en de kosten van haar werken niet in de hand heeft.

Wat de coördinatie betreft, stelt het Rekenhof dat de Coördinatiecommissie van de bouwplaatsen onvoldoende doeltreffend en doelmatig is. De werking van de commissie moet daarom worden herzien.

Ik was verbaasd toen ik dit las. Ik herinner mij dat er tijdens de vorige regeerperiode, in 2017, een volledige doorlichting van Brussel Mobiliteit heeft plaatsgevonden. Die audit vond toen plaats in navolging van de bijzondere tunnelcommissie waarin het slechte onderhoud en de dramatische staat van de tunnels aan de kaak werden gesteld. Naar aanleiding van die audit in 2017 heeft voormalig mobiliteitsminister Smet tal van hervormingen aangekondigd. In dat opzicht is het opvallend om te zien dat de eerstvolgende doorlichting van Brussel Mobiliteit opnieuw vernietigend is. Ik begrijp dat er begin vorig jaar een nieuw organigram werd goedgekeurd, als gevolg van de audit van 2017.

Hoe werd gevolg gegeven aan de audit uit 2017? Kunt u een overzicht geven van de verschillende acties en van de huidige stand van zaken? Op welke wijze bieden de hervormingen reeds een antwoord op de zaken die het Rekenhof opwerpt in haar recente audit?

Enfin, concernant la coordination, vous avez annoncé en juin qu'une évaluation globale de l'ordonnance chantier et des procédures serait réalisée durant le second semestre 2021 et ce, de la façon la plus transversale et collaborative possible, en y incluant les communes ainsi que les autres grands utilisateurs, comme les impétrants, la STIB et Infrabel. Vous indiquiez que cette analyse serait effectuée par un bureau externe à Bruxelles Mobilité afin de garantir une objectivité maximale. Cette évaluation a-t-elle débuté ? Le bureau externe a-t-il été désigné ? Si oui, quand et qui est-il ? Dans quels délais doit-il remettre ses conclusions ? Qu'en est-il de la consultation des communes et autres grands utilisateurs ? A-t-elle débuté ? Quelle forme cette consultation prend-elle ? Brulocalis sera-t-elle également consultée ?

**Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Durant la semaine du 20 septembre, la Cour des comptes a publié son audit sur la gestion et la coordination des chantiers en voirie par Bruxelles Mobilité, la STIB et Beliris. Le fonctionnement de Bruxelles Mobilité est tout particulièrement pointé du doigt. La Cour relève sa méconnaissance de l'état du réseau routier et l'absence de contrôle global des projets. En conséquence, Bruxelles Mobilité ne maîtrise ni les délais ni les coûts de ses chantiers. La Cour note également le manque d'efficacité de la commission de coordination des chantiers.*

*Pourtant, en 2017, Bruxelles Mobilité avait fait l'objet d'un audit complet dans la foulée de la commission spéciale consacrée à l'état des tunnels bruxellois et le ministre de la mobilité de l'époque, Pascal Smet, avait annoncé des réformes.*

*Quelles suites ont-elles été données à l'audit de 2017 ? Comment expliquez-vous que Bruxelles Mobilité soit confrontée à un audit défavorable aussi peu de temps après une réforme interne ?*

*À la suite des recommandations de la Cour des comptes, quelles réformes ou restructurations envisagez-vous ? Votre réplique au projet de rapport ignore bon nombre des conclusions de la Cour. Estimez-vous qu'elle n'a pas fait du bon travail ?*

*Quel est le budget géré par Bruxelles Mobilité dans le cadre des chantiers en voirie ? De quels outils dispose la commission de coordination ?*

*Dans votre réaction au projet de rapport, vous pointez vous-même le grand handicap que constitue le morcellement des compétences entre la Région et les dix-neuf communes. Qu'avez-vous déjà fait, et qu'allez-vous encore faire, pour y remédier ?*

Hoe komt het dat Brussel Mobiliteit zo kort na een interne hervorming opnieuw geconfronteerd wordt met een ongunstige audit?

Neemt u de aanbevelingen van het Rekenhof ter harte? Welke hervormingen of herstructureringen stelt u in het vooruitzicht?

Uw replek op het ontwerpverslag miskent tal van bevindingen en conclusies van het Rekenhof. Bent u van oordeel dat het Rekenhof geen goed werk heeft geleverd?

Welk budget wordt door Brussel Mobiliteit beheerd in het kader van de wegenwerken? Over welke werkingmiddelen beschikt de Coördinatiecommissie voor de uitoefening van haar opdracht?

In uw reactie op het ontwerpverslag wijst u zelf ook op de grote handicap die een doortastend mobiliteitsbeleid in de weg staat: de fragmentatie van bevoegdheden over het gewest en de negentien gemeenten. Wat hebt u deze regeerperiode al gedaan om dat probleem te verhelpen? Wat zult u daar verder nog aan doen?

<sup>6107</sup> **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans)*.- *Het Rekenhof verwijt de regering maar zeer gedeeltelijk te hebben geantwoord op de resultaten van de audit, met name enkel over de coördinatie van de werken. Alle andere punten hebt u onder de mat geveegd.*

*De belangrijkste uitkomst van de audit was dat Brussel Mobiliteit er niet in slaagt de wegenwerken goed te beheren, noch qua timing, noch qua kosten. Dat komt door een gebrek aan kennis van het wegennet, door een gebrek aan voorbereiding en door een gebrek aan opvolging.*

*We kennen allemaal de toestand op het terrein en zijn dus niet verbaasd over dit harde oordeel. Ik heb u eerder al ondervraagd over de Osiris-applicatie en over de besluiten ter uitvoering van de ordonnantie van 3 mei 2018, maar er beweegt heel weinig. Osiris is onderbemand en kan daardoor niet beantwoorden aan de vragen van de gemeenten en de aanvragers van vergunningen. Heel deze procedure moet dringend worden herzien, want de huidige traagheid heeft zware gevolgen voor de Brusselaars, de handelaars, de economie, de mobiliteit en de veiligheid.*

**Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- En février 2021, je vous interrogeais sur l'audit de la Cour des comptes concernant la gestion des chantiers en voirie en Région bruxelloise. Je ne vais pas reprendre tous les éléments de mon interpellation de l'époque, ni l'ensemble des éléments de l'audit. Vous les connaissez aussi bien que moi, étant donné que vous avez répondu partiellement aux remarques de cet audit.

D'ailleurs, dans sa partie "communication des résultats de l'audit", la Cour des comptes vous reproche de n'avoir répondu que partiellement à ses remarques. Dans votre courrier du 1er avril 2021, vous ne répondez qu'aux points concernant la coordination des chantiers et la commission de coordination des chantiers. Vous occulterez tous les autres points soulevés par l'audit.

Pour rappel, le constat majeur est que la gestion des chantiers en voirie par Bruxelles Mobilité ne permet d'en maîtriser ni les délais, ni les coûts. Bruxelles Mobilité fait face à de nombreuses lacunes dans sa gestion. Ceci est dû à la fois à une mauvaise connaissance de l'état du réseau, à une mauvaise préparation des dossiers et à de nombreuses faiblesses dans le suivi d'exécution des chantiers. Le constat est sans appel.

Ces résultats ne sont malheureusement pas étonnants. Nous connaissons la réalité du terrain. Quant à la STIB et à Beliris, le bulletin est globalement bon. Ce rapport fait la lumière sur la difficulté bruxelloise quant à la gestion des chantiers en voirie. Je vous ai interrogée à plusieurs reprises sur l'application Osiris, mais aussi sur les arrêtés exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique. Toutefois, il y a peu d'évolution à ce sujet en ce moment. Concernant Osiris, les impétrants continuent à se plaindre et, vous le reconnaissez vous-même, la cellule chargée de la gestion de la plate-forme Osiris est

<sup>6109</sup> *Van een overheid mag je verwachten dat ze bouwplaatsen voorbeeldig beheert. Daarom moet ze de achttien aanbevelingen uit het rapport zonder uitstel naleven.*

*Hebben de regering, Brussel Mobiliteit en de MIVB al een idee hoe ze de aanbevelingen zullen naleven? Welke maatregelen komen er op het vlak van planning, beheer, uitvoering en coördinatie?*

*Hoe werken Brussel Mobiliteit en de MIVB samen bij het beheer van werken? Wie moet bij zulke gezamenlijke werken de vergunningen aanvragen? Brussel Mobiliteit kampt met geldnood. Zou het dan geen goed idee zijn om aan de MIVB ook de heraanleg van de openbare ruimte toe te vertrouwen wanneer die maatschappij werken aan de tramsporen uitvoert?*

*De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen kampt naar verluidt met een gebrek aan mensen en middelen. Hoe denkt u dat op te lossen? Hoever staat het met het ter beschikking stellen van nieuwe informaticatools?*

en sous-effectif. Elle est donc dans l'impossibilité de faire face aux demandes des communes dans un délai raisonnable.

Je ne remets pas en question l'outil lui-même, mais il est plus que temps de revoir les procédures, accords et autorisations, car il est évident que le système actuel ne répond pas aux besoins des communes et des impétrants. Cette lenteur a de lourdes conséquences sur la vie des Bruxellois, ses commerçants, et sur l'économie, la sécurité et la mobilité bruxelloises.

Le gouvernement bruxellois et les administrations qui en dépendent se doivent d'être exemplaires concernant les chantiers qu'ils gèrent et qu'ils exécutent. Dix-huit recommandations claires, dont une seule concerne uniquement Beliris, sont faites dans le rapport. Nous attendons qu'elles soient suivies dans les plus brefs délais.

La Cour des comptes a pris en considération l'ensemble des remarques et observations que vous avez faites dans votre courrier susmentionné. Maintenant, quelles mesures vont-elles être prises ?

Depuis votre réponse du 2 février 2021, quelles pistes sont-elles à l'étude au sein du gouvernement bruxellois, de Bruxelles Mobilité et de la STIB pour répondre aux dix-huit recommandations de la Cour des comptes ?

Quelles mesures ont-elles été et vont-elles être mises en place suite aux constats de cet audit ? Quelles mesures vont-elles être prises en matière de planification, de gestion, d'exécution et de coordination ?

Quelles sont les coopérations entre Bruxelles Mobilité et la STIB pour la gestion des chantiers ? Est-ce que Bruxelles Mobilité se joint à la STIB à chaque fois pour profiter du réaménagement des espaces publics concomitamment aux travaux effectués par la STIB en voirie régionale ? Quelle instance dépose dans ce cas les permis pour de tels projets ? Y a-t-il une règle spécifique quant au partage des compétences entre la STIB et Bruxelles Mobilité ?

En ayant eu écho du manque de moyens de Bruxelles Mobilité, ne serait-il pas opportun de confier à la STIB le réaménagement des espaces publics qui sont principalement occupés par des voies de tram, pour éviter le cas de figure où l'on éventre toute la voirie sans requalification des espaces publics ?

Vous soulevez le manque de moyens humains et matériels mis à la disposition du secrétariat permanent de la commission de coordination des chantiers par le gouvernement bruxellois. Dès lors, quelles sont les mesures et décisions prises pour y remédier ? Quelles pistes sont-elles à l'étude pour revoir les missions et le fonctionnement de la commission de coordination des chantiers et de son secrétariat permanent ?

Pour améliorer la situation, des demandes d'outils informatiques avaient été introduites auprès de votre collègue M. Clerfayt,

<sup>6111</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De commissieleden verwezen naar elementen die als input zijn gegeven tussen het voorlopige en het definitieve verslag van het Rekenhof. Ik wil zeker niet insinueren dat het Rekenhof geen goed werk levert. Het Rekenhof is een externe instantie en we nemen de adviezen ernstig, zelfs als die extra werk opleveren. Er zijn elementen van repliek gegeven, waarvan een aantal is opgenomen in het eindverslag. Brussel Mobiliteit heeft het eindverslag ontvangen en is het nu grondig aan het analyseren.

Brussel Mobiliteit heeft samen met ons input gegeven, op het voorlopig verslag gereageerd en al zaken uitgevoerd.

De analyse die het Rekenhof heeft uitgevoerd, slaat op werven van een tijd geleden, waardoor de impact van de hervormingen nog niet kon worden onderzocht. Dat maakt de analyse niet minder pertinent, maar betekent wel dat een deel van de antwoorden al gegeven is.

<sup>6113</sup> *(verder in het Frans)*

*De audit liep van november 2018 tot de herfst van 2020. Het voorlopige rapport sloeg op de bouwplaatsen tussen 2016 en 2018, dat was dus vóór de hervorming van Brussel Mobiliteit. Sindsdien zijn al een aantal aanbevelingen van het Rekenhof in de praktijk gebracht, al is de impact van die hervormingen nog niet helemaal duidelijk.*

*In 2018 had een doorlichting van Brussel Mobiliteit door Ernst & Young al aangetoond dat er organisatorische verbeteringen moesten komen en dat het personeelsbestand moest worden versterkt. Die aanbevelingen hebben we vertaald in een transitieplan, Route 66 genaamd.*

*De eerste stappen in dit transversale plan werden gezet tussen mei 2018 en januari 2019. Het consultancybureau Arch-Impact werd aangeduid om de hervormingen te begeleiden.*

<sup>6115</sup> *In 2019 kreeg Brussel Mobiliteit een nieuw organigram - dat van kracht is sedert januari 2020 - en werden de rol en de missie van de verschillende directies afgebakend.*

*In 2020 werden de nieuwe beheerprogramma's van het project management office (PMO) en van Prince2 in gebruik genomen. Ook de informaticatoepassing Levial.1 moet het financiële, budgettaire en administratieve beheer van de dossiers vergemakkelijken.*

ministre chargé de la transition numérique. Où en sont ces demandes ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).*- *Je n'insinue nullement que la Cour n'a pas fait du bon travail. Nous prenons ses avis très au sérieux. Cependant, les commissaires pointent des éléments relevés entre le rapport provisoire et le rapport définitif de la Cour. Des réponses ont été fournies et certaines d'entre elles figurent dans le rapport final que Bruxelles Mobilité est en train d'étudier.*

*Par ailleurs, l'analyse de la Cour des comptes porte sur des chantiers déjà anciens, pour lesquels l'impact des réformes n'a pas encore pu être examiné.*

*(poursuivant en français)*

L'audit a duré de novembre 2018 à l'automne 2020, avec la remise d'un avant-projet de rapport alors en rédaction depuis plusieurs mois. Il portait sur des chantiers réalisés entre 2016 et 2018, soit avant la réforme de Bruxelles Mobilité, qui a débuté en 2018.

Depuis, certaines mesures et recommandations de la Cour des comptes ont été mises en place, mais l'impact de ces changements n'a pas encore été analysé. Il sera sûrement intéressant de le faire dès que les réformes seront stabilisées.

En 2018, un audit de Bruxelles Mobilité par Ernst & Young avait également conclu à la nécessité d'adaptations organisationnelles et d'un renfort urgent en personnel. Les recommandations de cet audit ont d'abord été traduites dans un plan de transition incluant 66 pistes d'amélioration. À l'image de la transversalité prônée par cette réforme appelée Route 66, ces projets sont majoritairement interdépendants et leurs résultats se nourrissent mutuellement.

Je vais détailler les grandes étapes de la Route 66. Les premières ont eu lieu de mai 2018 à janvier 2019 : désignation du bureau de consultance Arch-Impact pour l'accompagnement de l'ensemble des réformes, sélection de directeurs, chefs de services, etc.

En 2019 : réalisation d'un nouvel organigramme de Bruxelles Mobilité et définition des rôles et des missions des directions et de leurs services. L'organigramme a été approuvé par le conseil de direction en novembre 2019 et a été mis en œuvre à partir de janvier 2020.

Entre novembre 2019 et décembre 2020, une généralisation des logistiques de gestion de PMO et de Prince2, sur lesquels je reviendrai plus tard, a également eu lieu. À partir de septembre 2020, il y a également eu l'évolution de Levial.1.



*Het operationeel plan van Brussel Mobiliteit is bijna klaar. Daarin staan onder meer de doelstellingen mooi gestructureerd weergegeven.*

*Brussel Mobiliteit heeft heel wat vacante betrekkingen in zijn in 2018 goedgekeurde personeelsplan.*

<sup>6117</sup> *(verder in het Nederlands)*

Het is moeilijk om geschikt personeel te vinden, maar er wordt aan een nieuw personeelsplan gewerkt. De Brusselse regering heeft afspraken gemaakt over de uitbreiding van de administratie. Ook Brussel Mobiliteit krijgt extra personeel, een aanbeveling die al in Route 66 stond, maar die nog niet is uitgevoerd.

Toch betekent dat niet dat vacatures snel ingevuld worden. Er zijn een heleboel functies waarvoor profielen uiterst schaars zijn.

<sup>6119</sup> *(verder in het Frans)*

*Zo was het al heel moeilijk om zelfs maar twee inspecteurs voor de bouwplaatsen te vinden. Veel van de vacante betrekkingen zijn knelpuntberoepen, waarbij de privésector natuurlijk ook jaagt op geschikte kandidaten. Misschien is Brussel Mobiliteit ook te weinig zichtbaar als werkgever en onderwerpt het de kandidaten aan te complexe wervingsprocedures en testen.*

*Brussel Mobiliteit en talent.brussels werken samen aan oplossingen om de functies van controleur en de technische profielen vlotter in te vullen, zoals vereenvoudigde procedures of een promotievideo. Talent.brussels werkt momenteel ook een nieuw platform voor proeven uit.*

*Sinds 2018 trachten we ook de coördinatiecommissie te versterken, maar voorlopig met weinig succes. Hopelijk komen er geschikte kandidaten uit de laatste selectieproef.*

*Er loopt een reorganisatie van de coördinatie-directie. Twee attachés moeten worden aangesteld om de tijdelijke afwezigheid van de directeur op te vangen. Tegelijk loopt er een wervingsprocedure voor een verantwoordelijke voor de technische en administratieve functies, voor de versterking van de controleploegen en voor het opvolgingsbeleid van de sancties. Ook de cel die de Osiris-app beheert, wordt versterkt.*

une application informatique servant à exécuter et surveiller la gestion financière, budgétaire et administrative des dossiers de projets de Bruxelles Mobilité également liés au budget.

En outre, le plan opérationnel de Bruxelles Mobilité visant l'établissement et la structuration des objectifs et des indicateurs est en cours de finalisation. Ce projet, entamé en février 2020, comporte également plusieurs objectifs. Voilà donc quelques exemples de projets mis en œuvre.

En ce qui concerne les membres du personnel, la remarque était pertinente. Bruxelles Mobilité dispose dans son plus récent plan de personnel, approuvé en 2018, de plusieurs postes ouverts.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Le gouvernement bruxellois a convenu de l'élargissement du cadre de l'administration et Bruxelles Mobilité recevra du personnel supplémentaire, comme le recommandait le programme Route 66. Toutefois, toute une série de fonctions requièrent des profils extrêmement rares.*

*(poursuivant en français)*

Ainsi, par exemple, six postes de contrôleurs de chantier ont été ouverts. Les procédures de recrutement ont déjà fait l'objet de plusieurs relances et ont permis le recrutement de deux de ces contrôleurs. Malgré ces relances, les difficultés rencontrées sont nombreuses.

En effet, il s'agit de métiers en pénurie sur le marché de l'emploi, sans parler de la concurrence du secteur privé, qui offre des conditions de travail plus attractives ou encore de l'obligation de participer à des épreuves. À cet égard, on observe un important taux d'absentéisme à certains tests. Évoquons encore le manque de visibilité de Bruxelles Mobilité en tant qu'employeur potentiel pour les métiers techniques et la complexité des procédures à laquelle font face les candidats. Ainsi, un candidat souhaitant travailler à Bruxelles Mobilité doit s'inscrire auprès de talent.brussels pour passer ensuite un test au niveau du Selor.

Nous travaillons sur ces différents dossiers et Bruxelles Mobilité tente d'apporter des solutions aux problèmes rencontrés. Des pistes de travail sont explorées et Bruxelles Mobilité, en collaboration avec talent.brussels, cherche des solutions pour renforcer les équipes de contrôleurs et de profils beaucoup plus techniques. Évoquons par exemple la mise en place d'un "casus" commun à tous les contrôleurs, qui pourrait se faire à distance et qui remplacerait les épreuves du Selor, ou la réalisation d'une vidéo destinée à promouvoir les métiers techniques chez Bruxelles Mobilité.

Par ailleurs, talent.brussels travaille activement à la création d'une nouvelle plate-forme de test. Des initiatives pour renforcer

la commission de coordination des chantiers sont prises depuis 2018. Les offres d'emploi publiées par Bruxelles Mobilité ne rencontrent que peu de succès. Jusqu'à présent, elles n'ont permis que le remplacement des travailleurs partis. Il nous faut donc continuer à travailler sur cet enjeu et j'espère que la dernière sélection en cours permettra un renforcement réel des équipes.

Une réorganisation de la direction de la coordination des chantiers est en cours et repose sur la désignation des deux premiers attachés pour compenser l'absence temporaire de directeur. Citons encore la création d'une fonction de responsable des équipes techniques et administratives, pour laquelle les procédures de recrutement sont en cours, ou encore le renforcement des équipes chargées du contrôle et du suivi des sanctions. La cellule de pilotage opérationnel, chargée entre autres de la gestion de l'outil Osiris, se verra également renforcée.

Concernant le cadastre, auquel les gestionnaires concernés ont participé, la direction gestion et inspection de Bruxelles Mobilité travaille sur un cahier des charges pour l'inspection proactive de tous les équipements sur les voiries, ainsi que pour les tunnels, les ponts et les avaloirs. Il faut savoir que 90 % des installations souterraines posant un problème sont gérées par Vivaqua.

Bruxelles Mobilité échangera les données du cadastre que Vivaqua possède par le biais d'accords ou de conventions afin de compléter sa connaissance du réseau sous les voiries. Une réunion s'est déjà tenue entre Bruxelles Mobilité et Vivaqua ce vendredi 8 octobre avec à l'agenda l'échange des données du cadastre de Vivaqua, la stratégie et les procédures communes lors des effondrements, ou encore une convention portant sur l'entretien des avaloirs.

L'état des égouts et leur inspection relèvent de la responsabilité du gestionnaire concerné, Vivaqua en l'occurrence. Bruxelles Mobilité n'est pas le gestionnaire de ces infrastructures et ne dispose pas de l'expertise nécessaire pour s'en charger.

Dans l'optique d'améliorer l'ordonnance relative aux chantiers et le fonctionnement de la commission de coordination des chantiers et de son secrétariat permanent, Bruxelles Mobilité a désigné un bureau d'études externe pour consulter l'ensemble des acteurs concernés, dans le but d'optimiser la coordination des chantiers et de rédiger des propositions de réforme au point de vue législatif et informatique. Un plan d'action proposé par le bureau externe est en cours d'analyse au sein de mon cabinet.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Pour ce qui est du bureau de gestion de projets, il s'agit d'une recommandation d'un précédent audit déjà mise en œuvre en 2016. Tous les projets de Bruxelles Mobilité sont gérés en interne sur une plate-forme qui est complétée en permanence par les gestionnaires de projet. À la suite de retours pratiques, une version mise à jour est en phase de test et sera mise en service en novembre 2021.*

<sup>6121</sup> *Voor het kadaster werkt de directie Beheer en Inspectie van Brussel Mobiliteit aan een bestek voor de proactieve inspectie van alle uitrustingen op de weg, inclusief tunnels, bruggen en riolering. Het rekent daarvoor ook op de gegevens van Vivaqua. Beide partners hebben elkaar daarom op 8 oktober gezien. Het is immers Vivaqua dat instaat voor de inspectie en het onderhoud van de riolering.*

*Om de ordonnantie uit 2018 aan te passen en de coördinatiecommissie en haar permanent secretariaat beter te laten werken, heeft Brussel Mobiliteit een extern studiebureau aangeduid dat met hervormingsvoorstellen moest komen. Mijn kabinet onderzoekt momenteel het actieplan dat door dat bureau werd voorgesteld. Doel is om tot een betere coördinatie van de werken te komen.*

<sup>6123</sup> *(verder in het Nederlands)*

De aanpassing van de ordonnantie over de werking van de directie Coördinatie van de Bouwplaatsen is niet via een spoedprocedure doorgevoerd, omdat we merkten dat het voor sommige partners te snel ging, maar het blijft de bedoeling om de ordonnantie van 2018 bij te sturen om de coördinatie vlotter te laten verlopen. We hebben daartoe een extern bureau onder de arm genomen dat ook alle externe partners bij het proces betreft.

Het project management office is een van de aanbevelingen van een audit die al wordt uitgevoerd. Alle projecten bij Brussel Mobiliteit worden intern op een projectplatform beheerd, dat projectmanagers voortdurend aanvullen, wat follow-up mogelijk maakt.

Het platform dateert van 2016. Na feedback uit de praktijk wordt momenteel een bijgewerkte versie getest die in november 2021 in gebruik wordt genomen. Elk project en alle administratieve documenten worden er geregistreerd op basis van duidelijke indicatoren, zoals de voortgang, de planning, de middelen en het budget. Dankzij die indicatoren vallen afwijkingen snel op, waardoor we het projectmanagement in goede banen kunnen leiden en waardoor voortdurende rapportering mogelijk is.

<sup>6125</sup> Het is een managementinstrument dat we inzetten in combinatie met een eenvormige projectmanagementmethode die eind 2019 bij Brussel Mobiliteit is ingevoerd.

Dat betekent niet dat alles perfect verloopt. Het zijn stappen in een proces dat nog bijsturing behoeft, maar er zijn al maatregelen genomen om de problemen aan te pakken.

De hypercoördinatie van bouwplaatsen bestaat sinds 2018. Ze wordt toegepast op erg grote werven die een impact hebben op de leefbaarheid.

In het eerste kwartaal van 2020 is een directie Beheer en Inspectie opgericht.

<sup>6127</sup> *(verder in het Frans)*

*In 2020 werd een bureau voor normen en standaarden opgericht. Er werden twee conventies ondertekend met Vivaqua.*

*Aan de hand van een asset management tool wordt een stand van zaken van het gewestelijke patrimonium opgesteld. Dat moet zorgen voor een beter gestructureerd onderhoud van de openbare weg en de uitrusting.*

*Momenteel wordt een capacity planner aangeworven. Die zal deel uitmaken van de algemene directie en de bouwplaatsen volgen en coördineren.*

<sup>6129</sup> *(verder in het Nederlands)*

*Cet outil de gestion est combiné à une méthode de gestion de projet uniforme, instaurée fin 2019 au sein de Bruxelles Mobilité.*

*Quant à l'hypercoordination des chantiers, elle s'applique depuis 2018 aux très gros chantiers qui ont un impact sur la qualité de vie. Une direction gestion et inspection a aussi été créée au premier trimestre 2020.*

*(poursuivant en français)*

Un bureau des normes et des standards a été créé en 2020. Deux conventions ont été signées avec Vivaqua.

Un outil de gestion des actifs (asset management) a été développé, dont l'objectif est de réaliser un bilan de l'état du patrimoine régional, afin d'assurer une gestion structurée et systématique de la maintenance des voiries, de l'équipement, des ouvrages d'art, etc.

Des mesures ont été prises en matière de planification de la gestion, d'exécution et de coordination.

Le recrutement d'un planificateur de capacité (capacity planner) est également en cours. Il sera intégré à l'équipe du directeur général et se chargera de suivre et de coordonner les chantiers, afin de les optimiser, tout en suivant de manière proactive les besoins en matière de marchés publics, de procédures et de ressources humaines.

Des offres ont été adressées aux lauréats d'une sélection et j'espère que ce recrutement pourra avoir lieu rapidement.

*(poursuivant en néerlandais)*

De vereffeningskredieten voor het onderhoud en de wegprojecten bedragen 102 miljoen euro voor 2021 (10 miljoen euro voor Avanti, 40 miljoen euro voor investeringen en 52 miljoen euro voor onderhoud).

Het budget voor de vergaderingen van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen beperkt zich tot de betaling van presentiegelden aan de commissieleden. Het was lager dan 90.000 euro begin 2020 en zal ook dit jaar in die grootteorde eindigen.

Deze brede analyse verdient het om aandachtig in detail in te gaan op de verschillende stappen die gezet zijn. Uiteraard kan het beter. Ik hoop dat de personeelsversterking van Brussel Mobiliteit voor vooruitgang zal zorgen en dat de nieuwe informaticatools die zullen worden ingevoerd resultaat zullen opleveren, zodat we systematisch de opvolging van de bouwplaatsen kunnen verbeteren.

<sup>6131</sup> **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- Zal Brussel Mobiliteit voortaan projectmatig werken, zoals het Rekenhof na de audit suggereerde?

*Deadlines voor openbare aanbestedingen vergen gewoon een aanpassing van de bestekken. Is daar sinds de aanbeveling werk van gemaakt bij Brussel Mobiliteit? Vertragingen betekenen extra kosten, terwijl werven hoe dan ook al handenvol geld kosten.*

*U zei dat het moeilijk was om controleurs en geschoold personeel aan te trekken. Ik hoop dat er snel beterschap komt. Controles zouden immers een snelle return on investment kunnen bieden. 10 of 15% extra besparen levert al gauw het jaarsalaris van een controleur op.*

<sup>6133</sup> **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Mevrouw de voorzitter, het zou heel nuttig zijn mochten we een hoorzitting of een vergadering kunnen organiseren over de follow-up van die audits.

*Les crédits de liquidation pour l'entretien et les projets de voirie s'élèvent à 102 millions d'euros pour 2021. Quant au budget pour les réunions de la commission de coordination des chantiers, il était inférieur à 90.000 euros début 2020 et sera du même ordre cette année.*

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Vous avez été très rapide et les questions sur le processus d'évaluation et la consultation sont restées sans réponse. Je vous adresserai donc une question écrite à ce sujet.

La réforme à la suite de l'audit interne de Bruxelles Mobilité prévoit-elle une approche par projet, telle que suggérée par la Cour des comptes ?

L'intégration des critères de délai d'exécution dans les marchés publics ne nécessite pas forcément une grande réforme, mais plutôt une adaptation des cahiers des charges. Cette recommandation a-t-elle été suivie dès sa réception ? Est-elle désormais intégrée dans les marchés de travaux de Bruxelles Mobilité ?

L'absence de maîtrise des délais et des coûts est interpellante pour tout le monde, au vu des montants faramineux que représentent les chantiers. Tout retard ou coût supplémentaire fait monter très rapidement le coût final, celui-ci étant proportionnel au moindre changement.

Le suivi assidu de multiples chantiers nécessite évidemment du personnel. Vous expliquez les difficultés d'engager des contrôleurs ou du personnel qualifié. J'espère que cela se résoudra vite. En effet, budgétairement, au regard du nombre de chantiers, le fait de contrôler pourrait présenter un retour sur investissement assez rapide. L'économie de quelque 10 ou 15 % de complément permettrait de couvrir rapidement le salaire annuel d'un contrôleur. Il est important d'avancer et d'insister pour que chaque chantier dispose d'un contrôleur vérifiant la maîtrise du temps et des coûts.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- Mme la présidente, il serait très utile d'organiser une audition ou une réunion sur le suivi de ces audits.

*Je m'inquiète de voir que Bruxelles Mobilité en est encore à devoir recruter du personnel et adapter ses outils informatiques,*

Ik ben verrast dat er zo veel werven bij Brussel Mobiliteit zelf zijn. Na de tunnelcommissie en de negatieve audit van toen was het te verwachten dat er werven zouden zijn, maar het baart me wel zorgen dat Brussel Mobiliteit nog altijd personeel moet aanwerven en IT-projecten moet aanpassen, vooral omdat de regering ook beslist heeft om ettelijke miljoenen euro's te investeren in mobiliteitsprojecten, wat op zich goed is. De administratie moet echter met de begrote middelen op een heel efficiënte manier aan de slag kunnen gaan. Ik ben er helaas niet van overtuigd dat dat zo is.

Ik hoop dat we meer in detail kunnen nagaan of de administratie in staat is om alle begrote projecten naar behoren op te volgen, zodat het gewest met correcte begrotingen en vooruitzichten die projecten kan aanpakken.

<sup>6135</sup> **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *De Brusselaars ondervinden echt hinder en verwachten doeltreffende en duurzame oplossingen.*

*U hebt niet geantwoord op mijn vraag over de samenwerking tussen Brussel Mobiliteit en de MIVB. Er bestaan nochtans coördinatie-instrumenten om te vermijden dat wegen volledig worden opengegooid zonder dat de openbare ruimte wordt heringericht. Er zijn talrijke voorbeelden waarbij het misloopt, zoals aan de Alsebergsesteenweg.*

*De MIVB kan niet fungeren als stadsplanner. Dat werkt gewoon niet. Er is nood aan duidelijke richtlijnen.*

*U hebt ook niet geantwoord op mijn vraag over informatica-instrumenten. Ik zal die vragen schriftelijk stellen.*

<sup>6137</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat komt door een gebrek aan tijd, niet door slechte wil. Ik zal u nog bijkomende informatie bezorgen.*

*d'autant que le gouvernement a décidé d'investir plusieurs millions d'euros dans des projets de mobilité. Je ne suis pas convaincue que l'administration soit en mesure de gérer efficacement les moyens budgétisés.*

**Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- Les Bruxellois attendent des actions efficaces et pérennes. Les communes, les impétrants institutionnels et non institutionnels, et les Bruxellois surtout, subissent cette situation. Les réponses apportées ne sont pas claires et je me demande sincèrement comment la situation va s'améliorer.

Vous n'avez pas répondu clairement à ma question concernant la coopération entre Bruxelles Mobilité et la STIB pour les travaux de réaménagement des espaces publics principalement occupés par les voies de tram. Il faut éviter le cas de figure où l'on éventre toute la voirie, sans requalification des espaces publics. Des outils sont disponibles pour permettre une véritable coordination afin d'y parvenir. Utilisons-les efficacement pour le bien-être des Bruxellois.

J'apporte quelques exemples que je connais bien. Pour la chaussée de Neerstalle, la STIB a préparé toute la demande de permis et Bruxelles Mobilité a signé les plans. Le premier tronçon de la chaussée d'Alseberg, à partir de la gare d'Uccle Calevoet, a fait l'objet du même procédé. La commune de Forest a dû introduire elle-même la demande de permis d'urbanisme du contrat de quartier Cœur de Forest sur voirie régionale, faute de moyens du côté de Bruxelles Mobilité. Il existe malheureusement de nombreux exemples similaires.

Il faut mettre en perspective l'idée de faire de la STIB un aménageur urbain là où elle est principalement présente, et lui confier les moyens adéquats. Actuellement, cela ne fonctionne absolument pas. Il faut donc une ligne de conduite claire.

Vous n'avez pas non plus répondu à ma question sur la demande d'outils informatiques adressée à votre collègue M. Clerfayt. Je reviendrai sur ces points dans une question écrite.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Il est vrai que je n'ai pas pu vous donner l'intégralité de ma réponse, qui tient en seize pages, mais ce n'est pas par manque de volonté, c'est uniquement par manque de temps. Je vous communiquerai donc quelques éléments supplémentaires.

6139 *(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter, u vraagt waarom het zo lang duurt, maar ik denk dat u niet mag onderschatten wat het betekent om een administratie te hervormen. Het begon met een audit na de tunnelcrisis. Er is een volledig nieuw organogram gekomen. Dat is een stevige opdracht. De administratie werkt met inzet en overtuiging. Ze kampt met een personeelstekort dat we binnen de budgettaire marges proberen op te lossen, maar dat zijn dingen die tijd vergen.

Het project management office bestaat sinds 2016. Er werd heel veel van verwacht, maar bij het begin van de regeerperiode bleek het niet aan die verwachtingen te voldoen. Daarom komt er nu een update.

Brussel Mobiliteit wil uiteraard een zo goed mogelijke administratie zijn en net daarom moeten we de lopende verbeteringstrajecten een kans geven. De ambitieuze plannen van de regering mogen niet onder druk komen te staan, zegt u. We zullen samen met de administratie prioriteiten stellen. Dat wordt een taak voor de nieuwe capacity manager.

6141 *(verder in het Frans)*

*Mijnheer Loewenstein, het is de bedoeling om bij Brussel Mobiliteit het gebruik van de Prince2-methode voor projectmanagement te veralgemenen. Dat maakt het makkelijker om transversaal te werken en om complexe projecten aan te pakken.*

*Het is belangrijk dat de kosten en deadlines goed nageleefd worden. Brussel Mobiliteit beheert vaak grote projecten en dan is een goede opvolging nodig. We verwachten dus veel van de capacity planner.*

*Er zijn wellicht verbeteringen mogelijk bij de openbare aanbestedingen, maar je botst daar soms wel op bepaalde grenzen.*

*Voor het beheer van de werven wordt er samengewerkt door Brussel Mobiliteit en de MIVB. Op grote werven werkt de MIVB bij de bestrating tot aan de aanleg van de boordsteen. Brussel Mobiliteit neemt daarna het trottoir en de halte voor zijn rekening.*

6143 *Ook voor de werf aan de Alsebergsesteenweg wordt er samengewerkt tussen Brussel Mobiliteit en de MIVB. Het draaiboek en de uitvoering worden op elkaar afgestemd zodat*

*(poursuivant en néerlandais)*

*Mme Van Achter, ne sous-estimez pas le travail que représente la réforme d'une administration. L'audit organisé à la suite de la crise des tunnels a donné lieu à un tout nouvel organigramme. L'administration est confrontée à un manque de personnel, que nous tentons de résorber dans les limites de nos moyens budgétaires.*

*Le bureau de gestion de projets, en place depuis 2016, ne répond pas à toutes nos attentes, d'où la mise à jour actuelle.*

*Vous dites que les plans ambitieux du gouvernement ne peuvent pas être mis en péril. En effet, et le nouveau planificateur de capacité aura pour tâche de fixer des priorités.*

*(poursuivant en français)*

M. Loewenstein, vous me demandez si nous travaillons par projet. Une partie de la réponse se trouve dans les logiques de gestion. L'objectif est de généraliser au sein de Bruxelles Mobilité l'utilisation des principes des bureaux de gestion de projets Prince2, y compris dans le suivi par la direction. Cette mesure vise à promouvoir et à intégrer le travail sur ce mode au sein de l'organisation. Cela permettra de favoriser la transversalité entre les différents services et de mettre en place une méthodologie permettant à chaque service de mieux appréhender la complexité des projets.

Il est important que les coûts et délais soient respectés. Si Bruxelles Mobilité porte souvent de gros projets pour lesquels il est difficile de tout prévoir, il faut malgré tout en assurer le meilleur suivi. Aussi le planificateur de capacité assurera-t-il également le suivi des marchés en cours. C'est un poste pour lequel nous avons de grandes attentes.

Pour les marchés publics, des améliorations sont peut-être possibles, mais de tels projets et les types de marchés existants ont aussi leurs limites.

En matière de gestion des chantiers, des coopérations existent entre Bruxelles Mobilité et la STIB. Pour les chantiers qui dépassent un simple renouvellement des rails et s'étendent par exemple de façade à façade, l'intervention de la STIB s'arrête à la partie centrale et à la pose de la bordure. Dans un second temps, Bruxelles Mobilité prend en charge le reste des travaux en trottoir ou sur les arrêts.

Le tronçon complet de la chaussée d'Alseberg, auquel vous faites référence, est un exemple de projet de rénovation et de réaménagement en cours d'exécution. Il s'agit d'une coopération

*de kosten, de kwaliteit en de planning goed in het oog gehouden kan worden.*

*Het idee om de heraanleg van de publieke ruimte die door de trambedding ingenomen wordt, toe te vertrouwen aan de MIVB wordt nu onder de loep gehouden.*

*De analyses van het Rekenhof zijn belangrijk. Brussel Mobiliteit staat open voor alle mogelijke audits. Er wordt daar met veel passie gewerkt, ook aan een ingrijpende administratieve hervorming. Ik wil de mensen van Brussel Mobiliteit dan ook danken voor hun open en constructieve houding.*

<sup>6145</sup> **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Een goede opvolging van kosten en deadlines beperkt de overlast en zorgt voor een betere besteding van de publieke middelen.*

*Brussel Mobiliteit moet dus naar een betere werking blijven streven. Er moet zeker een antwoord komen op de - terecht - opmerkingen van het Rekenhof. Daar is nog werk aan de winkel.*

*Over enkele concrete zaken zal ik schriftelijke vragen stellen.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

<sup>6149</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

<sup>6149</sup> **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

<sup>6149</sup> **betreffende "het inademen van lachgas door chauffeurs".**

<sup>6151</sup> **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** (in het Frans).- *Al te vaak worden dodelijke verkeersongevallen veroorzaakt door alcohol-, drugs- of geneesmiddelenmisbruik. Uit recent onderzoek van Vias Institute blijkt dat gemiddeld een op de zeven jonge chauffeurs geregeld lachgas gebruikt. In Brussel ligt dat cijfer helaas drie keer hoger.*

entre Bruxelles Mobilité et la STIB, aussi bien dans l'étude du projet que dans l'exécution du chantier. L'échéancier et les méthodes d'exécution sont coordonnés afin de répondre au mieux aux critères de coût, de qualité et de délai. L'hypothèse de confier à la STIB le réaménagement des espaces publics principalement occupés par les voies de tram, afin d'éviter un éventrement de la voirie sans requalification des espaces publics, est également en cours d'analyse.

Une analyse comme celle de la Cour des comptes est importante. Je sais que des personnes de Bruxelles Mobilité nous écoutent et je voudrais les remercier. Cette administration travaille avec passion et met tout en œuvre pour être la meilleure administration possible. Cela demande des efforts considérables. Je la remercie d'être de composition constructive et de mettre en œuvre une réforme de cette ampleur, qui représente une réforme totale de l'administration. Bruxelles Mobilité s'est montrée ouverte à tous les audits possibles, comme l'examen des dépenses, et le restera aux analyses futures. Elle fait preuve de l'attitude adéquate pour permettre d'avancer.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Beaucoup d'éléments techniques ont été abordés, mais ils sont aussi très concrets pour les citoyens. La maîtrise des coûts et des délais de chantier permet de réduire les nuisances et de mieux dépenser les deniers publics.

J'encourage donc Bruxelles Mobilité à continuer sur la voie de l'amélioration. Reste à déployer les moyens humains et organisationnels pour que le travail se fasse au mieux, et à répondre aux remarques - justifiées - de la Cour des comptes. Cela impliquera des actions sérieuses et une évaluation.

Pour ce qui est des points plus particuliers, je vous reposerai des questions écrites.

*- Les incidents sont clos.*

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

**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'inhalation du gaz hilarant par des conducteurs".**

**M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Les principales causes d'accidents mortels sont trop souvent l'alcool, les drogues ou les médicaments, voire un cocktail des trois. Selon la dernière étude de l'Institut Vias, il s'avère qu'un jeune conducteur sur sept consomme régulièrement du gaz hilarant avant de prendre le volant.

La situation serait malheureusement bien plus dramatique à Bruxelles, avec une consommation trois fois plus importante qu'en Flandre et en Wallonie, de l'ordre de 31 % chez les jeunes

*Onlangs wees Brussel Mobiliteit in een campagnefilm op de zware gezondheidsproblemen die het gebruik van distikstofmonoxide kan veroorzaken.*

*In tegenstelling tot de meeste andere drugs kan lachgas niet in het bloed worden teruggevonden. Dat betekent echter niet dat de politie er niets kan tegen ondernemen. Volgens artikel 8.3 van de Wegcode moet elke bestuurder in staat zijn om zijn voertuig voortdurend goed in de hand hebben.*

<sup>6153</sup> *Hoeveel kostte het campagnefilmje? Werd de impact op het doelpubliek geëvalueerd?*

*Wat werd er in samenwerking met de politiezones ondernomen? Over welke middelen beschikken politieagenten om lachgas in het lichaam op te sporen?*

*Beschikt u over gegevens inzake het aantal chauffeurs onder invloed van lachgas in het Brussels Gewest? Merkt u een stijging van 2019 tot nu? Bij hoeveel ongevallen in Brussel is er lachgas in het spel?*

*Namen uw diensten nieuwe maatregelen na het onderzoek van Vias Institute?*

<sup>6155</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De campagne kostte 200.000 euro, waarvan ongeveer 45.000 euro naar de realisatie van de video ging. De campagne is wel degelijk*

conducteurs de sexe masculin. Un jeune garçon sur trois déclare conduire sous l'influence de cette substance, soit 2,5 fois plus qu'en Wallonie, où ils sont 12 %.

Il y a peu, Bruxelles Mobilité a sensibilisé nos concitoyens au travers d'un spot publicitaire, orienté vers les 18-30 ans, au sujet de la consommation de tous types de substances, dont le protoxyde d'azote. Nous savons que ce détournement à des fins festives peut avoir des conséquences graves à court, mais aussi à long terme sur la santé. La consommation de protoxyde d'azote peut notamment exposer les usagers à des risques d'asphyxie, des brûlures, des vomissements, des troubles neurologiques, des pertes de connaissance et des troubles du rythme cardiaque.

Contrairement à la plupart des autres drogues, le gaz hilarant ne peut pas être détecté à l'aide d'un test, ce qui ne veut pas dire que la police ne peut pas intervenir. Selon l'article 8.3 du Code de la route, un conducteur doit présenter les qualités physiques requises pour effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et avoir constamment le contrôle de son véhicule. Encore faut-il pouvoir prouver une telle consommation, alors qu'il est encore fort aisé et très peu onéreux de se procurer ce produit, notamment sur l'internet.

Quel a été le coût du spot publicitaire ? Cela a-t-il bien été budgétisé ?

Disposez-vous d'une évaluation de ce spot publicitaire et de son impact sur les publics cibles ? Si oui, pourriez-vous en dire davantage ?

Quelles sont les mesures, démarches et actions de sensibilisation réalisées en collaboration avec les zones de police, afin de sensibiliser sur la dangerosité de l'inhalation de gaz hilarant par les conducteurs ?

Disposez-vous des chiffres actualisés sur les conducteurs ayant consommé du gaz hilarant en Région bruxelloise, en 2019, 2020 et à ce jour en 2021 ? Constatez-vous une hausse ? Disposez-vous d'évaluations sur le nombre d'accidents en Région bruxelloise dans lesquels le protoxyde d'azote serait impliqué ?

Au vu de l'étude de l'Institut Vias sur la consommation de gaz hilarant, vos services ont-ils entamé de nouvelles démarches afin d'accroître la sensibilisation auprès des publics les plus concernés ? Si oui, quelles sont ces démarches ? Des budgets y ont-ils été affectés, le cas échéant ?

De quels moyens les policiers disposent-ils pour détecter la présence de gaz hilarant dans l'organisme lors d'un test de dépistage de drogues ? Quelles analyses spécifiques sont-elles nécessaires ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- L'ensemble de la campagne a coûté 200.000 euros, TVA incluse. La réalisation de la vidéo a coûté environ 45.000 euros. Le reste du budget a servi au développement des affiches et à leur production, à



*in de begroting opgenomen. Ze is viraal gegaan op de sociale media en op een speciaal daarvoor ontworpen website.*

*De problematiek van lachgas zullen we in 2022 met de politie bespreken. We moeten eerst over betrouwbare cijfers beschikken inzake het aantal chauffeurs die lachgas gebruiken en het aantal ongevallen onder invloed van lachgas.*

*De campagne 'Geef de pronostieken geen kans' die we deze zomer lanceerden, was net een reactie op het onderzoek van Vias Institute. We zullen lachgas opnemen in onze toekomstige campagnes over rijden onder invloed.*

l'ensemble du plan média - affichage et réseaux sociaux -, ainsi qu'au paiement des honoraires de l'agence.

Cette prestation a bien été budgétisée. Le marché public permettant une telle prestation est celui de l'avis de marché publié au Journal officiel de l'Union européenne, dont je peux vous communiquer les références.

Concernant l'évaluation, la diffusion de la campagne a été très virale sur les réseaux sociaux et sur le site dédié, dépassant même le cadre de la communication nationale. Une évaluation détaillée m'a été demandée par écrit, mais à titre d'indication le spot a été vu 700.000 fois sur YouTube - en publicité avant la diffusion de vidéos -, dont 530.000 vues grâce à l'article paru dans le Huffington Post.

Les publicités sur Facebook et Instagram ont atteint 2 millions d'impressions, les publicités sur Snapchat 1 million d'impressions, et le ciblage contextuel sur les sites web 375.000 impressions.

Nous collaborons avec les zones de police sur quantité de sujets et actions, par exemple dans les écoles pour ce qui est des actions relatives à la vitesse, mais pas encore sur la lutte contre la conduite sous protoxyde d'azote. Nous envisageons de le faire durant l'année 2022, en fonction des avancées en matière de constatation de cette infraction.

Comme vous le signaliez, le protoxyde d'azote n'est pas détectable. Il est donc impossible de fournir des chiffres fiables, que ce soit sur la part des conducteurs en ayant consommé ou sur le nombre d'accidents impliquant l'utilisation de cette substance en Région de Bruxelles-Capitale. C'est donc un enjeu important.

Au sujet des nouvelles démarches, la campagne "Déjouez les pronostics", lancée cet été, a justement été une réaction à l'étude de l'Institut Vias réalisée sur le sujet en janvier 2020. Pour l'avenir, le protoxyde d'azote sera toujours ajouté et spécifié parmi les drogues lors de nos campagnes de sensibilisation et communication sur le sujet de la conduite sous influence. Tant que ce phénomène existera, il sera intégré dans nos campagnes.

Concernant les moyens policiers, il faut savoir que le gaz hilarant ne peut pas être détecté à l'aide d'un test et en posséder n'est pas interdit en soi. Cela ne veut pas dire que la police ne peut pas intervenir. Selon l'article 8.3 du Code de la route, un conducteur doit présenter les qualités physiques requises pour effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle de son véhicule. Toute violation de cet article est considérée comme une infraction du deuxième degré et est passible d'une amende de 116 euros.

La police peut également constater que le conducteur se trouve dans un état proche de l'ivresse, à la suite de l'absorption de médicaments ou de drogues. Des signes extérieurs peuvent alerter le policier : une démarche incertaine, des yeux injectés de sang, une langue qui fourche, une bouche pâteuse, etc. Cet état peut entraîner une amende de 200 à 2.000 euros, ainsi que

<sup>6157</sup> *Lachgas kan inderdaad niet met een test worden opgespoord. Bovendien is het niet verboden lachgas te bezitten. Dat betekent echter niet dat de politie er niets kan tegen ondernemen. Als een bestuurder zijn of haar voertuig niet goed in de hand heeft, wordt dat als een overtreding van de tweede graad beschouwd en kan een boete van 116 euro worden uitgeschreven.*

*Daarnaast kan de politie ook vaststellen dat de chauffeur zich in een toestand bevindt die bij dronkenschap aanleunt. In dat geval kan de boete 200 tot 2.000 euro bedragen.*

<sup>6159</sup> **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** (in het Frans).- *Op dit moment hangt er een feestelijke sfeer rond deze drug. Lachgas lijkt iets sympathieks. Daardoor verliezen we het gevaar dat eraan verbonden is, uit het oog. We moeten ervoor zorgen dat lachgas in de categorie van de harddrugs terecht komt, zoals cannabis en heroïne. Lachgas gebruiken kan immers bijna identieke gevolgen hebben.*

- *Het incident is gesloten.*

<sup>6163</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

<sup>6163</sup> **aan Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

<sup>6163</sup> **betreffende "de inclusieve voorzieningen voor gehandicapten in het openbaar vervoer".**

<sup>6165</sup> **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *In een recent artikel getuigde een slechtiende vrouw over haar problemen met het openbaar vervoer. Ze had het vooral over de snelheid waarmee de deuren van de tram dichtgaan. In 2019 dienden 223 personen om diezelfde reden trouwens een klacht in bij de MIVB. Heeft de MIVB op dat vlak al maatregelen genomen?*

*Daarnaast zou meer solidariteit tussen de reizigers ook al helpen. Komt er daarover een bewustmakingscampagne?*

la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée d'au moins un mois, voire à titre définitif.

Enfin, les policiers peuvent se baser sur tous les éléments qui appuieraient la constatation de ces états physiques, comme la présence de cartouches ou de ballons de gaz hilarant dans le véhicule.

**M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- La consommation de gaz hilarant m'inquiète au plus haut point. Il s'agit de la troisième question sur ce thème que je pose au gouvernement. Je pense qu'il y a un véritable problème et les chiffres peuvent en témoigner. La situation est extrêmement préoccupante en Région bruxelloise, bien plus que dans les deux autres Régions.

La consommation de gaz hilarant est très difficile à détecter, et donc à sanctionner. J'espère que vous aurez à cœur de sensibiliser les publics cibles sur la dangerosité de cette drogue. Actuellement, il y a un côté trop festif lié à sa consommation. Nous ne prenons pas en considération sa dangerosité et pensons que le gaz hilarant a un côté sympathique.

Nous devons faire changer de camp cette drogue qui semble si agréable et sympathique, pour la faire passer dans le camp des drogues dures telles que le cannabis et l'héroïne, parce que les conséquences de sa consommation peuvent être quasi identiques. Je vous réinterrogerai en 2022 pour connaître le suivi réalisé à cet égard.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

**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 prise en charge inclusive des handicaps dans les transports en commun".**

**M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Dans un article du journal La Capitale, nous avons pris connaissance du témoignage d'une personne atteinte de déficience visuelle qui éprouve des difficultés lors de ses déplacements en transport en commun. Elle évoque notamment la rapidité avec laquelle les portes des trams se referment. En 2019, 223 personnes ont déposé une plainte à la STIB en expliquant qu'elles n'étaient pas parvenues à sortir des véhicules à temps.

Si l'augmentation et le respect des fréquences visées par la STIB ont pour but de rendre l'offre de service optimale, nous avons tous été témoins de situations problématiques pour nos aînés ou pour des personnes à mobilité réduite. La STIB a-t-elle déjà imaginé des dispositifs particuliers pour éviter ces cas de figure ?

<sup>6167</sup> *Denkt de MIVB aan andere oplossingen om te vermijden dat de hogere reissnelheid de zwakkere gebruikers in gevaar brengt?*

<sup>6169</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De regering streeft ernaar dat het volledige openbaarvervoernet toegankelijk is voor alle gebruikers, personen met een beperkte mobiliteit inclusief. Toekomstige projecten moeten daarom gebaseerd zijn op het principe van universal design. Ook moeten alle gebruikerstypes van meet af aan bij het overleg over de projecten betrokken worden.*

*Voor personen met een beperkte mobiliteit heeft de MIVB technische ingrepen gedaan, zoals haltes met geleiding naar de voordeur van de voertuigen. In de M7-metrostellen werd, naast het geluidssignaal, een lichtsignaal boven de deuren aangebracht, dat in werking treedt wanneer die sluiten.*

*Daarnaast leidt de MIVB haar personeel op om aandacht te hebben voor alle passagiers. Ze voert ook campagnes om de solidariteit tussen de reizigers te bevorderen. De deuren blokkeren om medereizigers te helpen, is echter een gevaarlijke praktijk. De reizigers worden daaraan herinnerd aan de hand van stickers op de deuren en andere boodschappen.*

<sup>6171</sup> *Ook stelde de MIVB een handleiding samen voor mensen met een beperking, waarin ze tips krijgen die hun verplaatsing kunnen vergemakkelijken.*

*De MIVB werkt aan de verbetering van haar infrastructuur, haar rollend materieel en de organisatie van de perrons, en probeert*

Une plus grande solidarité entre voyageurs peut également être utile. Un passager valide est, par exemple, plus à même de bloquer une porte, d'aider une personne à mobilité réduite à monter ou descendre, ou de faire signe au conducteur. Une campagne de sensibilisation invitant les passagers à davantage de solidarité est-elle envisagée ?

Quelles autres solutions la STIB explore-t-elle pour éviter que les cadences croissantes ne mettent en danger les usagers les moins mobiles ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Notre priorité est de faire en sorte que tous les transports en commun bruxellois soient inclusifs et ouverts à tous les utilisateurs, y compris les personnes à mobilité réduite. Nous souhaitons éliminer les obstacles actuels et faire en sorte que les futurs projets reposent sur le principe de la conception universelle (universal design) et incluent, dès le début de la concertation, tous les types d'utilisateurs et formes d'utilisation.

La STIB adopte les dispositifs techniques nécessaires pour aider les personnes à mobilité réduite (PMR), comme l'aménagement des arrêts avec guidage vers la porte avant des véhicules, les boutons de demande d'arrêt spécifiques pour les personnes en fauteuil roulant et les caméras.

L'entreprise ne cesse d'évoluer. Dans les rames de métro M7, par exemple, un signal lumineux est présent au-dessus des portes, en plus du signal sonore, pour informer de leur fermeture imminente. Ces rames disposent d'espaces polyvalents destinés aux PMR, aux poussettes et aux vélos. Il y est également plus facile d'embarquer et de débarquer, grâce à des portes plus larges et un plancher complètement plat à hauteur des quais.

Au-delà des aspects techniques, la STIB forme son personnel à être attentif à tous les voyageurs en lui expliquant certains éléments particuliers comme les besoins des PMR.

Dans les transports publics, la solidarité entre voyageurs est primordiale. La convivialité ainsi que la courtoisie sont promues et louées par la STIB, entre autres au travers de campagnes récurrentes invitant à quelques gestes simples pour aider les autres voyageurs ou faciliter les déplacements de tout un chacun.

Le blocage des portes ne fait pas partie de ces recommandations. Cette pratique est interdite et dangereuse. La STIB le rappelle à travers diverses campagnes et des autocollants apposés sur les portes des véhicules. Des comportements adéquats avec un réel intérêt consistent, par exemple, à laisser les voyageurs débarquer avant de tenter d'embarquer ou à ne pas bloquer le passage en restant devant les portes.

Par rapport à cela, la STIB a édité un guide à destination des personnes en situation de handicap. Il reprend quelques conseils pour faciliter leurs déplacements, comme celui de monter le plus possible à l'avant du véhicule, afin d'être plus visibles du chauffeur ou de la conductrice.

*daarbij steeds de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit voor ogen te houden.*

*Ik hoop dat we dankzij al die maatregelen de situatie in het openbaar vervoer dag na dag kunnen verbeteren.*

Il est important de rappeler que les boutons d'alarme et interphones dans les véhicules de la STIB ne peuvent être utilisés qu'en cas de danger. Il n'est donc pas prévu de les utiliser lorsqu'un voyageur a raté son arrêt.

Il faut souligner l'importance du respect du signal sonore, pour la sécurité de tous. Ces dispositifs sont mis en place pour informer les voyageurs et veiller à leur sécurité. Franchir les portes pendant que le signal sonore est actif est interdit, car dangereux. La STIB déplore que de nombreuses personnes ne respectent pas ces signaux, qui mettent les personnes elles-mêmes en danger et perturbent la fluidité de l'offre de transport.

Il s'agit d'une thématique importante et la STIB agit sur l'amélioration de son infrastructure, de son matériel roulant et de l'organisation des quais. Elle essaie de faire en sorte que tous ces aspects soient les plus inclusifs possibles. De nouveaux aménagements sont prévus, le personnel reçoit des formations et le public est sensibilisé à la courtoisie. Des informations sont par ailleurs données aux personnes à mobilité réduite elles-mêmes. Nous espérons, à l'aide de tous ces aménagements, améliorer la situation jour après jour dans les transports en commun.

<sup>6173</sup> **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).*- *Ik moedig de MIVB aan om haar inspanningen voort te zetten.*

**M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Il s'agit effectivement d'une problématique très importante. Les usagers faibles méritent toute notre attention. Je salue les efforts de la STIB et les encourage à les poursuivre, car j'ai été à plusieurs reprises témoin de situations très compliquées. Et, petite parenthèse, personnellement, je ne bloque pas les portes !

<sup>6175</sup> - *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*