



**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 24 MEI 2022**

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 24 MAI 2022**

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 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 1

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

betreffende "de verbouwing van het Albertstation om plaats te bieden aan de lijnen 4 en 7".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 3

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

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de motie van Ukkel over de versterking van het openbaar vervoeraanbod in de gemeente en de meting van de luchtkwaliteit na de sluiting van het Ter Kamerenbos".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 8

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

betreffende "het laatste onderzoeksverslag van het Comité P over de veiligheidsdiensten van de openbaarvervoersmaatschappijen".

Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier 10

SOMMAIRE

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 1

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

concernant "la transformation de la station Albert pour y accueillir les lignes 4 et 7".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 3

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

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la motion uccloise relative au renforcement de l'offre de transport en commun à Uccle et la mesure de la qualité de l'air suite à la fermeture du bois de la Cambre".

Question orale de M. Julien Uyttendaele 8

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 dernier rapport d'enquête du Comité P relatif aux services de sécurité des sociétés de transport en commun".

Question orale de Mme Ingrid Parmentier 10

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

betreffende "het effect van de inflatie en de materiaaltekorten op de werven van de MIVB, Brussel Mobiliteit en parking.brussels".

Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier 11

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

betreffende "rookvrije bus- en tramhaltes".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 13

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

betreffende "de adverteerders en hun waarden op het MIVB-net".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 16

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

betreffende "de oprichting van een netwerk van voetgangerspanelen".

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

concernant "l'impact de l'inflation et des pénuries de matériaux sur les chantiers de la STIB, de Bruxelles Mobilité et de parking.brussels".

Question orale de Mme Ingrid Parmentier 11

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 "des arrêts de bus et de tram non-fumeurs".

Question orale de M. Julien Uyttendaele 13

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

concernant "les annonceurs publicitaires et leurs valeurs sur le réseau de la STIB".

Question orale de M. Julien Uyttendaele 16

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

concernant "la mise en place du réseau de panneaux "podométriques"".

103 Voorzitterschap: mevrouw Isabelle Pauthier, oudste lid in jaren.

105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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

105 **betreffende "de verbouwing van het Albertstation om plaats te bieden aan de lijnen 4 en 7".**

107 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Op 18 januari wees ik erop dat tramlijn 7 zo snel mogelijk tot aan Albert moet worden verlengd, zodat overstappen op metrolijn 3 mogelijk wordt.**

U zei toen dat u tegen eind januari de resultaten van aanvullend onderzoek over het gebruik van de bestaande infrastructuur verwachtte. De oplossing zou erin bestaan om verdieping -1 van het station aan te passen zodat trams van lijn 4 en 7 er kunnen stoppen en reizigers comfortabel kunnen overstappen.

109 **Wat zijn de resultaten van het onderzoek van de MIVB? Wat is de uiteindelijke keuze?**

Moet er een nieuwe vergunning worden aangevraagd?

Wat zijn de gevolgen voor het project in zijn geheel? Wanneer moet de verbinding klaar zijn? Hoeveel gaat ze kosten?

Présidence : Mme Isabelle Pauthier, doyenne d'âge.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant "la transformation de la station Albert pour y accueillir les lignes 4 et 7".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Ma question a été mise à l'ordre du jour de manière quelque peu tardive vu les différentes annonces faites depuis, dont la vôtre fin avril, au sujet de la station Albert et le fait qu'elle accueillera finalement le terminus du tram 7. Je souhaite toutefois obtenir des éclaircissements quant aux tenants et aux aboutissants de cette décision.

Le 18 janvier dernier, en commission, je rappelais qu'il est primordial d'amener le tram 7 aussi rapidement que possible jusqu'à la station Albert, afin de permettre une correspondance avec la ligne de métro 3. Vous avez alors reconnu que le maintien du terminus à l'arrêt Vanderkindere occasionnerait des correspondances supplémentaires et de mauvaise qualité pour les utilisateurs de la ligne.

Vous avez par ailleurs indiqué que les résultats des études supplémentaires sur l'utilisation exclusive de l'infrastructure existante devaient vous être présentés avant fin janvier. La solution consisterait à transformer les espaces existants de la station au niveau -1 pour y accueillir les trams des lignes 4 et 7. Même si cela génère des contraintes d'exploitation pour la STIB, un tel aménagement devrait offrir une solution transitoire confortable aux voyageurs. Il faut en tout cas veiller à ce que la solution choisie offre aux usagers de la ligne de tram 7 une correspondance confortable et sans contraintes avec la future ligne 3 du métro. Évitions que les usagers aient à subir une correspondance supplémentaire place Vanderkindere pour rejoindre la ligne de métro 4.

Je ne cesse de répéter, tant dans cette commission que dans mes interventions au conseil communal d'Uccle, qu'une correspondance confortable implique qu'elle se fasse, en station, au même niveau que les autres lignes de tram. Cette solution désengorgerait la mobilité dans le sud de Bruxelles et faciliterait la vie de tous les citoyens qui voyagent au sein de notre Région.

Quels sont les résultats des études de la STIB ? Quel est le choix final ?

Une nouvelle demande de permis devra-t-elle être introduite ? Si oui, pourriez-vous donner plus d'informations à ce sujet ?

Quel sera l'impact sur le projet d'ordre général ? Le coût ? La performance ? Le calendrier ?

Wat zijn de volgende projectfases?

111

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het onderzoek van de MIVB heeft een richtplan opgeleverd waardoor tramlijn 4 en 7 tot in het bestaande station Albert worden verlengd. Er zou een driesporige eindhalte komen met een centraal perron en een zijperron.*

De wijziging wordt in de bestaande werf geïntegreerd en vergt een stedenbouwkundige wijzigingsvergunning. De aanvraag wordt tegen het einde van het jaar gedaan. De globale kostprijs van de wijziging wordt op 10 miljoen euro geraamd.

Aan de nieuwe eindhalte kunnen reizigers comfortabel overstappen op de metro en tramlijn 51. De gemeente Ukkel is vragende partij voor deze oplossing, al is de beschikbare ruimte beperkt. Op lange termijn moet er dus een andere oplossing komen.

De planning wordt opnieuw bekeken. De aanpassing sluit geen van de scenario's voor de latere verlenging van de tramlijn richting Rochefortplein en Wiels uit.

113

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De Ukkelaars krijgen vaak het verwijt dat ze de auto nemen, maar soms hebben ze geen andere keuze. Deze oplossing getuigt van gezond verstand en komt de modal shift ten goede. Nu maar hopen dat de deadline wordt gehaald.*

- Het incident is gesloten.

Quelles sont les prochaines étapes du projet ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les études menées par la STIB ont abouti à un plan directeur permettant d'accueillir les lignes de tram 4 et 7 dans la station Albert existante, en plus de la ligne 51. Il s'agirait d'un terminus à trois voies, avec un quai central et un quai latéral.

Cette modification du projet, qui sera intégrée au chantier en cours, nécessitera une demande de permis d'urbanisme modificatif. L'objectif est d'introduire cette demande d'ici la fin de l'année. La modification peut être intégrée au chantier, mais nécessitera d'adapter certains marchés en cours. Le coût global de la modification est estimé à 10 millions d'euros.

Ce nouveau terminus permettra d'accueillir les voyageurs de manière confortable dans la station et d'assurer une bonne correspondance avec le métro et la ligne de tram 51. C'est une bonne nouvelle pour les voyageurs en provenance d'Uccle et de Forest. La commune d'Uccle est d'ailleurs demandeuse de cette solution. Cependant, l'espace disponible dans l'infrastructure existante est limité. Cette solution présente aussi des contraintes d'exploitation. D'autres solutions seront donc à rechercher à long terme.

Le calendrier est actuellement réétudié. Cette adaptation est compatible avec les différentes formules envisagées pour prolonger ultérieurement les lignes de tram en direction de la place de Rochefort et du Wiels. Cela laisse aux autorités le temps nécessaire pour décider de la piste la plus appropriée, après consultation des parties prenantes.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Merci d'avoir planché sur ce sujet dont nous parlons au sein de cette commission depuis quelques mois. Je sais que vous avez été informée de la motion votée à l'unanimité au conseil communal d'Uccle il y a quelque temps et que vous avez des réunions formelles et informelles avec les autorités communales d'Uccle.

La solution retenue et présentée est la solution du bon sens. Même depuis les bancs de l'opposition, quand c'est bien, il faut le dire ! Ici, ce sont le bon sens et la facilité pour tous qui ont été choisis.

Nous nous sommes permis de relayer la demande émanant du terrain pour faciliter la vie des citoyens. Les Ucclois sont souvent blâmés pour leur tendance à choisir la voiture, mais c'est parce que, parfois, les solutions efficaces et rapides leur font défaut. Je pense sincèrement que la solution proposée va améliorer notre quotidien et permettra de réaliser le transfert modal que nous prônons tous.

Merci à vos équipes ainsi qu'aux équipes de la STIB. Nous espérons maintenant que le calendrier sera respecté.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de motie van Ukkel over de versterking van het openbaar vervoeraanbod in de gemeente en de meting van de luchtkwaliteit na de sluiting van het Ter Kamerenbos".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- De Ukkelse gemeenteraad keurde op 26 november 2020 een motie over het openbaar vervoer in Ukkel goed.

De motie drong aan op:

- de uitbreiding van het MIVB-aanbod in Ukkel;
- de snellere ingebruikname van milieuvriendelijke MIVB-voertuigen en de uitbreiding van het Noctisaanbod;
- een onderzoek naar de verlenging van de metro naar Ukkel;
- de overweging van een buslijn tussen het zuiden van Ukkel en de ULB;
- inspraak van de gemeente Ukkel in de lijnen op haar grondgebied;
- de snelle afronding van de aanleg van de Wagenstraat;

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la motion ucquoise relative au renforcement de l'offre de transport en commun à Uccle et la mesure de la qualité de l'air suite à la fermeture du bois de la Cambre".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Mme la ministre, je vous ai interrogée à plusieurs reprises, ainsi que votre collègue M. Maron, sur la mobilité ucquoise et sur la qualité de l'air.

Pour rappel, une motion relative au renforcement de l'offre de transports en commun à Uccle a été adoptée par le conseil communal ucquois en sa séance du 26 novembre 2020. Cette motion a d'ailleurs été transmise au gouvernement bruxellois.

Concernant la mobilité, les transports en commun et la qualité de l'air, cette motion demandait :

- à la STIB de poursuivre le renforcement de l'offre de transports en commun à Uccle, par le biais de meilleures fréquences, notamment en soirée et le week-end, et de nouvelles lignes, avec une attention particulière pour les quartiers encore mal desservis ;
- à la STIB d'accélérer la mise en service de véhicules de transport public plus respectueux de l'environnement, et d'étendre l'offre Noctis ;
- à la Région et à la STIB d'étudier une prolongation du métro vers Uccle, dont la liaison vers le square des Héros ;
- à la Région et à la STIB qu'une réflexion soit menée quant à la création d'une connexion en bus entre le sud d'Uccle et l'ULB, à travers le bois de la Cambre, par exemple en prolongeant la ligne de bus 43 depuis son terminus du Vivier d'Oie, ce qui permettrait de desservir tant le bois de la Cambre que le pôle universitaire ;
- que la Région et la STIB associent étroitement la commune d'Uccle aux diverses réflexions qui précèdent, notamment en ce qui concerne l'ensemble des tracés et itinéraires sur son territoire, et veillent à informer et à consulter la population sur ces aspects ;
- que la Région et la STIB finalisent prochainement le projet de création de la rue du Wagon, qui offrirait une meilleure desserte en transports en commun et un meilleur accès en mobilité douce

121

- de vrijmaking van een extra autorijbaan over enkele tientallen meter ter hoogte van de hippodroom van Bosvoorde;

- de heraanleg van de De Fré- en de Churchilllaan;

- een evaluatie van de gevolgen van de sluiting van het Ter Kamerenbos voor de omliggende straten;

- een einde aan het wildparkeren op de stoepen langs de Terhulpesteenweg;

- een herziening van de verkeerslichtenregeling aan de kruispunten van de Lloyd George- en de Rooseveltlaan en de Terhulpesteenweg en de Lorrainedreef.

Een aantal mobiliteitsverwachtingen zijn ingelost. De luchtkwaliteit is een ander belangrijke punt voor de Ukkelaars, maar helaas is daar weinig informatie over te vinden. Om extra verkeersvervuiling te voorkomen, ijvert de Ukkelse gemeenteraad voor de heropening van het Ter Kamerenbos als belangrijke invalsweg naar Brussel.

du quartier Calevoet, ainsi que de la future maison communale, située rue de Stalle ;

- qu'une bande de circulation automobile supplémentaire soit dégagée sur quelques dizaines de mètres à hauteur de l'hippodrome de Boitsfort afin de désengorger cette artère ;

- que les accès avenue De Fré et avenue Winston Churchill soient réaménagés afin d'être rendus plus confortables pour les cyclistes ;

- qu'une évaluation des incidences de l'impact de la fermeture du bois de la Cambre quant au report de trafic dans les rues avoisinantes et à la qualité de l'air soit réalisée, tant aux abords du bois que dans le bois lui-même, et que les données soient relevées à intervalles réguliers sur une période d'un an ;

- qu'il soit mis fin au stationnement sauvage sur les trottoirs de la chaussée de La Hulpe par les visiteurs occasionnels ;

- que le réglage des feux aux carrefours avenue Lloyd George - avenue Franklin Roosevelt et chaussée de La Hulpe - drève de Lorraine, notamment, soit revu.

D'un point de vue de la mobilité, certaines demandes ont été réalisées, d'autres pas. La qualité de l'air est un autre enjeu essentiel pour les Ucclois et malheureusement peu d'informations sont disponibles à ce sujet. La qualité de vie des Ucclois, et donc la qualité de l'air qu'on respire dans la commune, sont des choses qui nous tiennent particulièrement à cœur. C'est afin d'éviter que les rues d'Uccle ne soient polluées par une augmentation de la circulation que nous militons pour la réouverture du bois de la Cambre.

Celui-ci a un rôle important à jouer en tant que porte d'entrée vers Bruxelles pour les milliers de navetteurs qui viennent y travailler. La fermeture du bois de la Cambre entraîne un report de voitures vers des voiries parallèles ou de petites rues résidentielles aux alentours, créant une circulation dense à l'échelle de l'ensemble de la commune d'Uccle. S'ensuivent des bouchons, et donc, in fine, une augmentation drastique de la pollution générée par ces moteurs qui tournent alors que les voitures sont bloquées aux heures de pointe.

123

Wat hebben Brussel Mobiliteit, de MIVB en Leefmilieu Brussel sinds de goedkeuring van de motie ondernomen?

Wat is uit de Curieuzenairmetingen aan het licht gekomen over de luchtkwaliteit aan de Waterlooostenweg en rond het Ter Kamerenbos?

À la suite de la motion du conseil communal d'Uccle du 26 novembre 2020, quelles démarches et réflexions ont été entreprises par Bruxelles Mobilité, la STIB et Bruxelles Environnement pour chacun des points que je viens de mentionner ?

Dans le cadre de la campagne Curieuzenair, des mesures de la qualité de l'air ont-elles été effectuées au niveau de la chaussée de Waterloo et autour du bois de la Cambre ? Si oui, quels en sont les principaux résultats ?

125

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Er lopen besprekingen met de betrokken gemeenten om het

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme je l'avais déjà indiqué à M. Weytsman en février dernier, des discussions

openbaar vervoer in het zuiden van het gewest te verbeteren. Dit jaar is of wordt er werk gemaakt van:

- een hogere zaterdagavondfrequentie op tramlijn 7 en 25 sinds maart;

- een hogere spitsfrequentie tijdens de schoolvakanties op tramlijn 7 en 25 sinds april;

- een uitbreiding van de avondspitsuren op buslijn 41 en 43 en een uitgebreidere zaterdagmiddagservice op buslijn 41 vanaf september.

De uitbreiding van het aanbod in het hele Brusselse Gewest is een permanente doelstelling van de MIVB. De gemeente heeft ook twee nieuwe buslijnen:

- lijn 74 van Erasmus naar Ukkel-Kalevoet;

- lijn 37 van het station van Linkebeek naar Albert.

Over de verlenging van de metro kan ik niets nieuws vertellen. Het onderzoek is aan Beliris toevertrouwd.

sont en cours avec les communes concernées pour améliorer la desserte en transports publics dans le sud de la Région.

Les améliorations prévues ou déjà mises en œuvre cette année sont :

- depuis mars, pour les trams 7 et 25, de meilleures fréquences le samedi en soirée ;

- depuis avril, pour les trams 7 et 25, de meilleures fréquences aux heures de pointe pendant les congés scolaires ;

- à partir de septembre, l'extension de l'heure de pointe en soirée pour les bus 41 et 43 ;

- à partir de septembre également, une plage plus étendue le samedi après-midi pour le bus 41.

Pour rappel, et comme cela avait été indiqué en réponse à votre question écrite n° 931, le renforcement de l'offre dans toute la Région bruxelloise est un objectif permanent de la STIB. Le plan directeur bus en cours vise à y répondre et Uccle n'est évidemment pas oubliée. La commune a bénéficié de la création de deux nouvelles lignes de bus :

- la ligne 74 reliant Érasme à Uccle-Calevoet, qui assure des trajets vers Anderlecht en évitant les correspondances ;

- la ligne 37, allant de Gare de Linkebeek à Albert.

Concernant la prolongation du métro, la réponse n'a changé ni depuis février ni depuis votre question écrite. En résumé, l'étude est confiée à Beliris.

Concernant la ligne de bus reliant le sud d'Uccle et l'ULB via le bois de la Cambre, la STIB a bien reçu la demande de la commune d'Uccle de mieux connecter la commune au quartier de l'ULB. Des études et des discussions sont en cours à ce sujet.

Concernant la consultation, comme indiqué en réponse à la même question écrite, la commune d'Uccle sera associée aux réflexions et la population consultée, tout comme cela a été le cas pour le plan directeur du réseau bruxellois de bus, qui a été élaboré en association avec les collèges des bourgmestre et échevins, mais aussi avec la population.

Concernant la rue du Wagon, l'aménagement de cette nouvelle voirie a été autorisé et la STIB a effectivement l'ambition d'y faire circuler les lignes 41 et 74, pour offrir de nouvelles liaisons interquartiers. Le plan modifié, qui répond aux remarques de la commission de concertation, va être déposé dans les prochaines semaines.

Concernant la demande faite à Bruxelles Mobilité de dégager une bande de circulation automobile supplémentaire sur quelques dizaines de mètres à la hauteur de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort afin de désengorger cette artère, cela a bien été réalisé dans le

127

Een buslijn die het zuiden van Ukkel via het Ter Kamerenbos met de ULB verbindt, wordt momenteel onderzocht en besproken. De gemeente Ukkel wordt daarbij betrokken en de bevolking geraadpleegd, net zoals bij het Busplan.

De aanleg van de Wagenstraat is vergund en de MIVB is ook van plan om lijn 41 en 74 daarlangs te sturen, zodat nieuwe verbindingen tussen wijken ontstaan.

De extra rijbaan voor auto's ter hoogte van de hippodroom van Bosvoorde is er gekomen tijdens de testfase met de sluiting van het Ter Kamerenbos.

Brussel Mobiliteit heeft de T-kruising van de Terhulpssteenweg met verbinding Roosevelt-Terhulpssteenweg verbreed, waardoor de doorstroming van auto's die de aanbevolen route richting centrum volgen, vlotter verloopt.

Om het gebruik van de omleiding die het Ter Kamerenbos richting de verbinding Lorraine-Terhulpen-Roosevelt vermijdt, aan te moedigen, heeft Brussel Mobiliteit de capaciteit

van de voorsorteervakken om rechtsaf te slaan vanuit de Waterloosesteenweg naar de Sint-Hubertusdreef opgevoerd.

cadre des mesures d'accompagnement de la fermeture du trafic testées dans le bois de la Cambre.

Bruxelles Mobilité a adapté le carrefour entre la chaussée de la Hulpe et l'avenue Franklin Roosevelt, en élargissant le débouché de la chaussée de la Hulpe en venant du bois de la Cambre vers l'axe Roosevelt-La Hulpe. Ceci permet d'optimiser la sortie des véhicules empruntant notamment l'itinéraire recommandé d'entrée de ville au moyen de l'axe drève de Lorraine-La Hulpe-Roosevelt. Les travaux ont été effectués à l'été 2021.

Afin d'encourager l'utilisation de l'itinéraire de déviation permettant d'éviter le bois de la Cambre vers l'axe Lorraine-La Hulpe-Roosevelt en entrée de ville, Bruxelles Mobilité a également augmenté les capacités des bandes de sélection de tourne-à-droite en venant de l'extérieur de la ville, en approche du carrefour de Waterloo avec la drève Saint-Hubert. Il s'agit d'une attribution exclusive de la bande de droite au trafic se dirigeant vers la drève Saint-Hubert et la drève de Lorraine.

Concernant la demande de Bruxelles Mobilité de réaménager l'accès De Fré et Churchill pour les rendre plus confortables aux cyclistes, la commune refuse pour le moment de supprimer le stationnement avenue De Fré, à hauteur du square des Héros. Sans cela, il est impossible de réaliser ces aménagements. Nous souhaitons que la commune d'Uccle revoie sa position.

Le marquage des pistes cyclables apposées en 2019 avenue Churchill sera renouvelé en octobre et complété aux carrefours. Au niveau du rond-point, les cyclistes circulant autour de l'anneau deviendront prioritaires, la situation actuelle prêtant à confusion.

Quant à l'évaluation des incidences de la fermeture du bois de la Cambre, la Ville de Bruxelles a lancé une étude de mobilité sur le bois et ses alentours, calquée sur la méthodologie des contrats locaux de mobilité et exécutée par Espaces-Mobilités. Elle sera suivie par un groupe citoyen, un groupe technique auquel mon administration participe et un groupe politique composé des bourgmestres et échevins concernés par le périmètre.

Cette étude lancée au printemps de cette année devrait se prolonger jusqu'en 2023. Le cahier des charges établi par la Ville de Bruxelles prévoit de réaliser une évaluation de la nouvelle adaptation sur le terrain après la mise en œuvre des recommandations d'amélioration.

À cette fin, l'offre d'Espaces-Mobilités implique, lors du quatrième volet de l'étude d'évaluation, de reconduire les comptages, de prendre en compte les retours des riverains et des données comme les impacts sonores, ainsi que d'affiner certaines mesures. La quatrième phase de l'étude inclut une évaluation des impacts des mesures adoptées, notamment du report du trafic dans les rues avoisinantes.

La phase diagnostique de l'étude comprend aussi l'évaluation de l'actuelle charge de trafic, des capacités des carrefours, des répartitions dans les voiries des zones d'étude en fonction des

¹²⁹ *De gemeente Ukkel weigert in de De Frélaan, ter hoogte van de Heldensquare, parkeerplaatsen te schrappen om de toegang tot de De Fré- en de Churchillaan comfortabeler te maken voor fietsers. Hopelijk komt ze daar op terug.*

De markering van de fietspaden in de Churchillaan wordt in oktober opnieuw aangebracht. Fietsers op de rotonde krijgen dan voorrang, want de huidige situatie is verwarrend.

De stad Brussel is gestart met een mobiliteitsonderzoek over het Ter Kamerenbos en de omliggende straten. Daarna mogen een burgergroep, een technische groep en een beleidsgroep met de betrokken burgemeesters en schepenen hun zeg doen.

¹³¹ *Het onderzoek loopt van dit voorjaar tot 2023. Nadat de verbeteringen zijn uitgevoerd, komt er een evaluatie.*

Er worden nieuwe tellingen uitgevoerd en geluidsmetingen gedaan. Er wordt nagegaan hoe het verkeer zich naar de omliggende straten verplaatst, hoe groot de huidige verkeersdruk is, welke capaciteit de kruispunten hebben enzovoort.

133

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Ik zal minister Maron over de luchtkwaliteit interpellieren.

Het fietspad op de Churchillaan wordt opnieuw geschilderd. Dat is goed nieuws. Ik kom later terug op de aanleg van de Heldensquare.

135

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De stikstofdioxideconcentratie die tijdens Curieuzenair in Ukkel werd gemeten, ligt lager dan in de rest van het gewest. De beste resultaten werden opgetekend in straten die op de Waterlooarsesteenweg uitkomen. De gewijzigde verkeersstromen hebben dus niet tot een verhoogde concentratie van vervuilende stoffen geleid.

Het zou nuttig zijn om de metingen voort te zetten ter hoogte van de Decrolyschool in de Terhulpesteenweg en ter hoogte van de kruispunten van de Waterlooarsesteenweg met de De Frélaan, de Montanalaan en de Jacques Pasturlaan.

demandes. Cela permettra d'objectiver la réalité des flux dans le périmètre.

Mon temps étant écoulé, je n'en dirai pas davantage, même s'il reste matière à discussion. Nous pourrions en reparler.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- J'interpellerai M. Maron sur la question plus spécifique de la qualité de l'air.

S'agissant de l'étude de Beliris, mon collègue de la Chambre, M. Vincent Scourneau, suit le dossier de près. Il a d'ailleurs interrogé la ministre Karine Lalieux à ce sujet.

J'entends que la piste cyclable de l'avenue Winston Churchill sera rénovée. C'est une bonne nouvelle, car les marquages commencent à faire défaut.

Je reviendrai vers vous sur l'aménagement du square des Héros, notamment pour ce qui est de la piste cyclable et du stationnement dans le quartier.

Nous suivrons de près l'évolution de ce dossier, l'objectif étant d'améliorer la fluidité et la mobilité dans le sud de Bruxelles, notamment dans la commune d'Uccle souvent engorgée au titre de porte d'entrée de la Région bruxelloise.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Étant donné que j'avais préparé la réponse avec M. Maron et que vous avez des questions relatives à la qualité de l'air, je profite du temps supplémentaire qui m'est attribué pour ajouter quelques éléments.

Le projet Curieuzenair a été mené conjointement par l'Université d'Anvers, l'Université libre de Bruxelles et le mouvement urbain pour Bruxelles BRAL et a permis de mesurer les concentrations de dioxyde d'azote sur 3.000 sites pendant un mois. La concentration annuelle a ensuite été estimée sur la base des valeurs relevées sur cette période et a été comparée à la valeur limite européenne de 40 microgrammes.

De manière générale, les concentrations annuelles dans la commune d'Uccle sont plutôt faibles par comparaison au reste de la Région. Elles oscillent entre 10 et 20 microgrammes. Les concentrations les plus faibles ont été mesurées dans les rues adjacentes de la chaussée de Waterloo, où elles sont de l'ordre de 13 microgrammes. Les constats sont similaires du côté de la chaussée de La Hulpe, où les concentrations varient entre 16 et 23 microgrammes. Autour du bois de la Cambre, les concentrations annuelles sont toujours inférieures à 25 microgrammes. Un éventuel report du trafic lié au plan de circulation ne s'est donc pas traduit par une concentration élevée de polluants.

Bruxelles Environnement continue à surveiller la situation afin d'identifier d'éventuels dépassements de la valeur limite annuelle européenne, y compris au niveau de la chaussée de Waterloo et de la chaussée de La Hulpe, les axes les plus touchés par un report de trafic à la suite de la fermeture du bois de la Cambre.

137 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *De levens- en luchtkwaliteit liggen ons na aan het hart. Daarom blijven we eraan werken.*

- *Het incident is gesloten.*

141 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTENDAELE**

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

141 **betreffende "het laatste onderzoeksverslag van het Comité P over de veiligheidsdiensten van de openbaarvervoersmaatschappijen".**

143 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *In zijn recentste controleverslag over de veiligheidsdiensten van de openbaarvervoersmaatschappijen wijst het Vast Comité van Toezicht op de Politiediensten (Comité P) op een aantal tekortkomingen en doet het een reeks aanbevelingen ter verbetering.*

Welke middelen zult u inzetten om ervoor te zorgen dat de veiligheidsagenten van openbaarvervoersmaatschappijen beter herkenbaar zijn voor het publiek? Komen er gemeenschappelijke maatregelen met de andere gewesten en de federale overheid op dat vlak?

Welke maatregelen overweegt u om de actieprotocollen en de bevoegdheden van de veiligheidsbeambten aan te passen aan de situaties waarmee zij geconfronteerd worden in de praktijk? Ik denk daarbij vooral aan het gebruik van dwang. Bent u van plan om hun opleiding aan te passen?

Op welke manier bevordert u de samenwerking tussen de politiediensten en de MIVB?

Hoe worden klachten over veiligheidsagenten van de MIVB beheerd? Hoe garandeert u dat inbreuken gerapporteerd worden bij het Comité P?

145 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Zoals de wet voorschrijft, dragen de veiligheidsagenten van de MIVB steeds een herkenbaar uniform met daarop het*

Le suivi des mesures sur les sites suivants pourrait être pertinent : la chaussée de La Hulpe à hauteur de l'école Decroly et la chaussée de Waterloo, à hauteur des croisements avec l'avenue De Fré, l'avenue Montana et l'avenue Jacques Pastur à Fort Jaco.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- La qualité de vie et la qualité de l'air que nous respirons nous tiennent fort à cœur. Nous continuerons donc à travailler pour la maintenir et l'améliorer.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTENDAELE

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 dernier rapport d'enquête du Comité P relatif aux services de sécurité des sociétés de transport en commun".

M. Julien Uyttendaele (PS).- La dernière enquête de contrôle du Comité permanent de contrôle des services de police (Comité P) relative aux services de sécurité des sociétés de transport en commun a mis en avant un certain nombre de problèmes concernant, entre autres, l'identification, la formation et l'étendue des compétences légales des agents, ainsi que le manque de consignes adaptées aux problèmes constatés sur le terrain. Le rapport du Comité P formule une série de recommandations visant à améliorer cette situation.

Quels moyens comptez-vous déployer pour que les agents de sécurité concernés soient plus facilement identifiables par le public ? Les autres Régions et l'autorité fédérale seront-elles impliquées pour mettre en œuvre des mesures communes en ce qui concerne l'identification des agents des différents opérateurs de transports en commun ?

Quelles mesures entendez-vous prendre afin d'adapter les protocoles d'action et les pouvoirs des agents aux situations rencontrées sur le terrain, en particulier en matière d'usage de la contrainte ? Envisagez-vous d'effectuer des aménagements relatifs à la formation des agents en ce qui concerne la clarification et la mise à jour du cadre légal et des protocoles d'action ? Quels contacts avez-vous pris avec les services de police afin d'améliorer la collaboration avec la STIB, notamment en matière d'intervention et d'échange de données ?

Y a-t-il un système de gestion prenant en charge les plaintes concernant les agents du service de sécurité de la STIB ? Quel suivi sera-t-il réalisé pour garantir la transmission des infractions relatives à un service de sécurité ou un agent de sécurité au Comité P ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme le prescrit la loi, les agents de sécurité de la STIB portent toujours un uniforme identifiable, arborant le symbole "Vigilis", ainsi qu'une

Vigilisembleem en een duidelijk zichtbare identificatiekaart. Hun actiebevoegdheden zijn ook bij wet geregeld en die leren ze tijdens hun opleiding. De proximity managers van de MIVB stellen ook regelmatig toolkits ter beschikking ter herinnering van de procedures.

Als die niet worden nageleefd, neemt de MIVB tuchtmaatregelen en ze meldt ook elke handeling die strijdig is met de wet of met de deontologie bij de FOD Binnenlandse Zaken. In geval van wetswijzigingen past de MIVB haar procedures, instructies en opleidingen aan.

De MIVB werkt samen met de beroepsverenigingen, de Private Security Association en de FOD Binnenlandse Zaken om de kwaliteit van de opleidingen door externe firma's te verbeteren. Ze onderhoudt ook regelmatig contact met de politiezones en de spoorwegpolitie.

¹⁴⁷ *Bij grote evenementen maakt ze ook afspraken met de politiezones. Ze neemt deel aan coördinatievergaderingen van de politie met alle openbaarvervoermaatschappijen die actief zijn in het Brussels Gewest en ook Brussel Preventie & Veiligheid zet samenwerkingen op.*

De MIVB beschikt over een dienst voor de behandeling van klachten tegen haar personeel.

Ten slotte ziet de FOD Binnenlandse Zaken toe op de activiteiten van de MIVB, zoals wettelijk bepaald.

¹⁴⁹ **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *U doet alsof er geen vuiltje aan de lucht is, maar het Comité P heeft een aantal tekortkomingen vastgesteld. Heeft de MIVB dan helemaal niets gedaan met de aanbevelingen uit het rapport van het Comité P?*

carte d'identification, qui doit être bien visible. Leurs pouvoirs d'action sont également régis par la loi et leur sont enseignés lors de formations internes ou données par des firmes externes autorisées. Les "proximity managers" pédagogiques de la STIB proposent aussi régulièrement des boîtes à outils rappelant les procédures en la matière.

En outre, une procédure de rédaction correcte des documents de rétention et des registres est en place. En cas de non-respect des procédures et instructions, des mesures disciplinaires strictes sont prises. La STIB dénonce tout fait contraire à la loi ou à la déontologie au SPF Intérieur, comme prévu par la loi. La STIB tient compte des modifications du cadre légal, en adaptant de manière continue les procédures et instructions, mais aussi les formations. La STIB demande en outre aux organismes externes d'adapter leurs formations aux normes légales.

La STIB collabore avec les associations professionnelles, la Private Security Association, et le SPF Intérieur, en transmettant les remarques visant à améliorer la qualité des cours des firmes externes et à renforcer la collaboration.

La STIB a des contacts réguliers avec les zones de police et la police des chemins de fer et participe régulièrement à des actions communes de différentes envergures, telles que les actions de police entièrement ou partiellement intégrées.

La cellule Events de la STIB se coordonne également avec les zones de police dans le cadre des perturbations programmées, par exemple lors de sommets, de manifestations, ou de matches de football.

La STIB, de même que la SNCB, De Lijn et le TEC, participe également aux réunions de coordination et de suivi entre les zones de police, la police des chemins de fer et les transporteurs publics actifs en Région bruxelloise. Les collaborations sont également lancées par le biais de Bruxelles Prévention et sécurité.

La STIB dispose d'un service dédié aux plaintes émises à l'encontre de son personnel, et une procédure y est relative. Dès réception d'une plainte, la STIB en évalue la recevabilité et assure le suivi qui s'impose.

Le contrôle des activités de la STIB, organisé par le SPF Intérieur, est prévu par la loi, de même que des sanctions en cas de non-respect de ses obligations. De son côté, la STIB respecte l'obligation légale de dénonciation des faits contraires à la loi ou à la déontologie.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Mme la ministre, nous avons le sentiment que tout est parfait. Et pourtant, le Comité permanent de contrôle des services de police souligne des problèmes et formule des recommandations. Finalement, quelles démarches ont-elles été entamées et quelles mesures ont-elles été prises à la suite de ce rapport ? La STIB a-t-elle considéré que ce rapport ne la concernait pas, mais qu'il concernait d'autres sociétés de

149 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Uiteraard heeft de MIVB dat verslag aandachtig gelezen en probeert ze de aanbevelingen die haar aangaan, in de mate van het mogelijke uit te voeren. Niet alle aanbevelingen uit het verslag hebben echter betrekking op alle vervoermaatschappijen.*

- Het incident is gesloten.

155 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

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

155 **betreffende "het effect van de inflatie en de materiaaltekorten op de werven van de MIVB, Brussel Mobiliteit en parking.brussels".**

157 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Door de energiecrisis en de oorlog in Oekraïne ontstaan er tekorten aan materialen en stijgen de prijzen, wat tot inflatie leidt.*

Welke impact heeft die laatste op de budgetten voor lopende en toekomstige werven van de MIVB, Brussel Mobiliteit en parking.brussels?

Kregen zij van ondernemingen die voor hen werken al de vraag om het contract te herzien?

Zullen de effecten in de begroting over 2022 voelbaar zijn? Hoe worden ze in de begroting over 2023 opgenomen?

Zijn er werven die vertraging opliepen door het tekort aan materialen?

159 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB, Brussel Mobiliteit en parking.brussels volgen de evolutie van de materialenprijzen nauwlettend. Het is echter nog te vroeg om te weten welke impact de inflatie precies op de lopende werven zal hebben.*

Alle drie de instellingen kregen al te maken met vragen om bepaalde opdrachten te herzien omdat de prijzen van energie

transport en commun ? On a l'impression que tout était déjà réglé avant même la publication de ce rapport.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est évident que si le rapport formule des recommandations importantes pour la STIB, cette dernière en tiendra compte. La STIB a lu ce rapport et les procédures qu'il analyse. Certains éléments sont importants, comme le fait de prévoir une procédure disciplinaire. Il me semble essentiel que le rapport soit lu et que les recommandations soient adoptées là où c'est possible, mais je ne pense pas non plus que ces recommandations concernent tous les transports en commun. Il faut les nuancer. Évidemment, le Comité permanent de contrôle des services de police est pris très au sérieux.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER

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

concernant "l'impact de l'inflation et des pénuries de matériaux sur les chantiers de la STIB, de Bruxelles Mobilité et de parking.brussels".

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- La presse se fait l'écho des répercussions des pénuries de matériaux et de l'inflation, liées à la crise énergétique et à la guerre en Ukraine, sur le coût et la durée des chantiers. Elle cite en exemple la hausse de 30 % du prix de l'asphalte en avril. Cela concerne les chantiers privés, mais aussi les travaux publics.

Pouvez-vous nous indiquer l'impact de l'inflation sur le budget des chantiers en cours et futurs de la STIB, de Bruxelles Mobilité et de parking.brussels ?

La STIB, Bruxelles Mobilité et parking.brussels ont-elles déjà reçu des demandes de révision de contrats conclus avec certaines entreprises ?

Ces effets se feront-ils déjà ressentir dans le budget 2022 ? Comment seront-ils intégrés dans le budget 2023 ?

Des chantiers accusent-ils déjà des retards dus à la pénurie de matériaux ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Concernant l'impact de l'inflation sur le budget des chantiers en cours et futurs, la STIB, Bruxelles Mobilité et parking.brussels suivent évidemment de très près l'évolution des prix des matériaux de chantier. Toutefois, il est encore trop tôt pour savoir précisément l'impact que l'inflation aura sur les chantiers en cours. Des clauses de révision des prix étant prévues dans les différents cahiers des

en grondstoffen gestegen zijn. Het betrof een herziening van de prijsberekening, het invoeren van onvoorziene omstandigheden of een verlenging van de uitvoeringstermijn.

De inflatie zal ongetwijfeld gevolgen hebben voor de begroting over 2022, maar gezien de volatiliteit van de prijzen is het onmogelijk die nu al te berekenen. Voor de overheidsopdrachten voeren de diensten momenteel een aanpassing van de kostenraming uit.

¹⁶¹ *Voor de begroting voor 2023 is het onmogelijk om nu al een duidelijk beeld te krijgen van de impact van de inflatie op werven en leveringen. Tijdens de begrotingsherziening van september zal dat duidelijker zijn.*

Leveranciers en aannemers krijgen ook door het tekort aan materialen met vertragingen te maken. Dat heeft gevolgen voor het halen van de uitvoeringstermijnen van bepaalde werkzaamheden. De diensten gaan op zoek naar oplossingen, zodat de hinder beperkt blijft.

¹⁶³ **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans).*- Ik begrijp dat u op dit moment geen duidelijkheid kunt bieden.

- Het incident is gesloten.

¹⁶⁷ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

¹⁶⁷ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹⁶⁷ **betreffende "rookvrije bus- en tramhaltes".**

charges, les prix peuvent donc être adaptés à un moment défini au préalable.

Concernant la demande de révision de contrats conclus avec certaines entreprises, tant la STIB que Bruxelles Mobilité ou parking.brussels sont déjà confrontés à des adjudicataires demandant la modification des marchés publics en cours en raison de la hausse des prix de l'énergie et des matières premières. Les ajustements demandés consistent soit en une demande d'ajustement de formule de révision des prix, soit en l'invocation de circonstances imprévues donnant lieu à des ajustements de prix ou à la prolongation des délais.

Dans le cas où une circonstance imprévue est invoquée, il est procédé à une vérification de la conformité de la demande avec l'article 38/9 de l'arrêté royal établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions des travaux publics.

Il y aura vraisemblablement un impact sur le budget de 2022, mais je ne peux pas le chiffrer précisément, vu la grande volatilité des prix. Les différentes administrations suivent la situation de très près. Les marchés font actuellement l'objet d'une réactualisation de l'estimation des coûts.

Pour le budget 2023, il est impossible d'avoir actuellement une vision précise de l'impact de l'inflation sur les chantiers et les fournitures. Nous y verrons plus clair lors de l'évaluation du budget initial en septembre.

Parallèlement à l'augmentation des prix, les fournisseurs et entrepreneurs subissent des retards dus à la pénurie de matériaux. Les délais de livraison ont plus que doublé pour certaines fournitures. Ceci se répercute sur les délais d'exécution de certaines prestations prévues dans les marchés publics. L'administration s'efforce activement de trouver des solutions pour raccourcir ces délais d'exécution et rendre acceptables les nuisances aux riverains. Ma réponse est imprécise, mais le processus est en cours et la situation reste volatile. Nous sommes cependant sûrs que des conséquences budgétaires se feront sentir.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je comprends qu'il est difficile d'être précis à ce stade, mais cette incidence existe.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER

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

concernant "des arrêts de bus et de tram non-fumeurs".

169

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- Vanaf 1 januari 2023 zal roken verboden zijn op perrons in treinstations. Daarmee komt er een einde aan de onduidelijkheid, want heel wat reizigers weten niet waar ze wel of niet mogen roken. Nog belangrijker is echter de invloed van de maatregel op de volksgezondheid, want wie iemand ziet roken, zal sneller zelf gaan roken. Ten slotte zullen er minder peuken op de perrons liggen en wordt het wachten voor treinreizigers aangenamer.

171

In België overlijden jaarlijks 14.000 personen aan de gevolgen van roken. Deze maatregel helpt om dat aantal terug te dringen en zorgt er bovendien mee voor dat jongeren in de openbare ruimte minder aan tabaksrook worden blootgesteld.

Of bij bovengrondse tram- en bushaltes roken is toegelaten, is voor velen onduidelijk. In het reglement van de MIVB staat dat het verboden is te roken op het openbaar vervoersnet, in de stations en in de voertuigen. Tenzij bovengrondse haltes niet als deel van het net worden beschouwd, betekent dat dat roken bij die haltes verboden is.

In een ander document is echter de vraag opgenomen om, uit respect voor andere reizigers, niet te roken in de wachthokjes. Dat suggereert dat het alleen in wachthokjes verboden is om te roken. Het reglement is met andere woorden niet duidelijk. Mag roken bij MIVB-haltes in de openlucht of niet?

Overlegde u met de Waalse en de Vlaamse minister van Mobiliteit over een rookverbod bij de haltes van de TEC, De Lijn en de MIVB om tot een coherente aanpak te komen?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Le mercredi 20 avril, la commission de la mobilité de la Chambre des représentants a voté une proposition de loi déposée Ecolo-Groen pour la mise en place de quais de gare sans fumée. La mesure sera mise en œuvre au 1er janvier 2023, ce qui laisse le temps à la SNCB d'informer les voyageurs au moyen d'une communication multiple, tant sur internet que sur les quais, sur les raisons et les bienfaits de cette mesure en matière de santé publique et d'environnement.

Cette interdiction mettra fin à la confusion actuelle, les voyageurs ignorant souvent précisément où il est permis de fumer dans les couloirs et les quais des gares. Cependant, les principaux arguments de cette proposition de loi concernent essentiellement la santé publique : il s'agit de lutter contre le tabagisme passif et d'agir de manière préventive car, selon de nombreuses études, voir une personne fumer peut donner l'envie de fumer également. L'impact de cette nouvelle mesure est donc loin d'être négligeable, la SNCB transportant quotidiennement 900.000 navetteurs. La mesure permettra aussi de diminuer la présence de mégots sur les quais et de rendre l'attente plus agréable.

Cette proposition de loi répond aux appels de Générations sans tabac et de la Fondation contre le cancer, face au nombre toujours trop élevé de décès liés au tabagisme. En Belgique, le tabac tue en effet chaque année 14.000 personnes, soit près de 40 personnes par jour. L'objectif est aussi de permettre aux jeunes générations de ne plus être exposées au tabac dans l'espace public.

Ces mêmes problématiques de santé publique et de confort des voyageurs en attente se posent aux arrêts de trams et de bus en surface. La confusion y règne sur l'interdiction de fumer.

Parmi les normes de comportement déterminées par l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 décembre 2007 fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale, le règlement de la STIB précise ainsi qu'il est interdit de fumer sur son réseau, dans ses stations et dans ses véhicules. À moins de considérer que les arrêts de surface ne font pas partie du réseau, cette disposition équivaut donc à une interdiction totale de fumer.

Or, un autre document demande de ne pas fumer dans les abris, par respect pour les autres usagers, ce qui impliquerait qu'il est autorisé de fumer aux arrêts de surface, sauf dans les abris. Certains arrêts sont d'ailleurs dotés de cendriers. La réglementation n'est donc pas claire pour les usagers. Dès lors, qu'en est-il précisément des interdictions de fumer aux arrêts de la STIB situés à l'air libre ?

Dans un souci de cohérence et pour les raisons évoquées plus haut, vous êtes-vous concertés avec vos collègues wallons et flamands à propos de la possibilité d'instaurer également des arrêts sans fumée pour le TEC, De Lijn et la STIB ? Je suis consciente qu'une telle disposition est probablement beaucoup plus compliquée à mettre en œuvre que pour la SNCB, puisque les arrêts de surface font souvent partie intégrante de l'espace

173 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Volgens de regels van de MIVB is het verboden om in de stations en de voertuigen te roken. Aangezien bovengrondse haltes deel uitmaken van de openbare ruimte en niet onder het beheer van de MIVB vallen, geldt een dergelijk verbod daar niet.*

Bij de invoering van een dergelijke maatregel zou de vraag rijzen binnen welke perimeter hij van toepassing is. De MIVB is zich echter bewust van de gevolgen voor de gezondheid en het comfort van de reiziger en sensibiliseert hen dan ook.

Het is niet aan mij of aan de MIVB om een rookverbod aan de haltes in te voeren, maar ik sta achter elk initiatief om de rookvrije zones in de openbare ruimte uit te breiden.

175 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Uiteraard valt de bescherming van burgers tegen passief roken niet onder de verantwoordelijkheid van de MIVB.*

Roken is bovengronds dus niet verboden, al houden veel rokers wel al rekening met anderen door wat verder van de halte te gaan staan. De bewustmaking werkt. Misschien kan ze worden uitgebreid.

175 **Mevrouw de voorzitter.**- Een goede zaak in een kindvriendelijke stad.

- *Het incident is gesloten.*

179 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTENDAELE**

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

179 **betreffende "de adverteerders en hun waarden op het MIVB-net".**

public et que dans certains cas, la délimitation exacte d'un arrêt n'est pas très visible dans cet aménagement.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'interdiction de fumer dans les établissements horeca fut accueillie comme évidente. Les mentalités changent et, selon moi, la population souhaite de plus en plus d'espaces non-fumeurs dans les zones fréquentées.

Selon les règles de la STIB, il est interdit de fumer dans les stations et les véhicules. Les arrêts en surface faisant partie de l'espace public et n'étant ni gérés ni détenus par la STIB, une telle interdiction n'y est pas d'application.

Pareille mesure donnerait lieu à d'autres difficultés telles que la définition de son périmètre d'application. Néanmoins, la STIB est sensible à ce problème de santé publique et de confort. Elle veille donc à y sensibiliser ses usagers. Dans sa charte-confiance, elle les invite à ne pas fumer aux abris, par respect et par souci de convivialité.

Lorsque des gestionnaires de voiries communales fixent des cendriers au sol, la STIB demande que ces derniers soient placés à deux mètres de l'abri concerné.

Ni la STIB ni moi-même ne sommes habilités à instaurer une telle interdiction, mais je serais ravie de participer à toute initiative visant à élargir les zones non-fumeurs dans notre espace public.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Cette question dépasse évidemment la STIB, puisqu'il s'agit de la protection que l'on offre aux personnes dans l'espace public face au tabagisme passif.

Je vous remercie d'avoir précisé que fumer n'est pas interdit en surface. La plupart des fumeurs font déjà l'effort de s'éloigner de l'arrêt pour fumer. La sensibilisation est probablement efficace. Nous pouvons la renforcer, une mesure coercitive n'est pas absolument nécessaire. Nous pouvons convaincre les fumeurs que s'éloigner constitue un geste convivial vis-à-vis des autres usagers attendant à l'arrêt.

Mme la présidente.- C'est aussi mieux pour une ville "enfants admis".

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTENDAELE

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 annonceurs publicitaires et leurs valeurs sur le réseau de la STIB".

181

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *De reclame op het MIVB-net is geregeld in een ethisch handvest, dat alle adverteerders strikt moeten naleven. In het handvest is opgenomen dat reclame geen rechtstreekse of onrechtstreekse schade aan de waarden of het imago van de MIVB mag veroorzaken.*

Eerder zei u dat het handvest in meer dan 99% van de gevallen volstaat om gepaste van ongepaste reclame te onderscheiden. Onlangs werd de reclame van het merk Shein echter van het net verwijderd nadat hij ophef veroorzaakte. De dienst communicatie stelde in de pers dat een externe reclameregie de keuze voor de beelden maakt. In dit geval was dat JCDecaux.

U stelde destijds dat JCDecaux reeds lang instructies had gekregen over onderwerpen die ophef kunnen veroorzaken. Na de selectie door het bedrijf, is voor nog slechts 3 tot 4% van de campagnes een maandelijks goedkeuring nodig. Het personeel van de communicatiedienst van de MIVB kreeg de beelden van Shein vooraf dan ook niet te zien, maar gaf toe dat het het betrokken merk niet kende.

183

Het is echter niet moeilijk om informatie over het merk te vinden op het internet. Daaruit blijkt dat Shein niet alleen bekendstaat voor zijn goedkope kleding, maar ook voor zijn sociale en ecologische impact. De klachten over de arbeidsomstandigheden, de klantendienst of plagiaat stapelen zich dan ook op.

In ons land was Shein actief in het Luikse en ook daar klaagde het personeel over de arbeidsomstandigheden. Ondertussen is de activiteit van het betrokken centrum bij een andere dienstverlener ondergebracht.

Ondanks mijn eerdere vraag naar duidelijkheid over de rol van alle spelers bij de reclame op het MIVB-net, zijn er blijkbaar dus nog steeds problemen.

M. Julien Uyttendaele (PS).- J'ai eu l'occasion de vous interroger au sujet de la publicité diffusée sur le réseau de la STIB. Rappelons qu'elle est réglementée par une charte éthique qui doit être respectée scrupuleusement par tout annonceur et qui prévoit notamment que la publicité ne doit pas nuire directement ou indirectement aux valeurs de la STIB ni porter atteinte à son image de service public et de société de transport.

Vous m'avez assuré que "dans plus de 99 % des cas, la charte suffit pour effectuer le tri entre un visuel valide ou invalide". Or, une campagne de publicité récente pour la marque Shein a suscité la polémique et provoqué son retrait du réseau. Dans la presse, le service de communication de la STIB a rappelé que ce choix ne vient pas directement d'elle. "Nous ne commercialisons pas les espaces commerciaux nous-mêmes. On fait appel à une régie, parce que ce n'est pas notre métier. En l'occurrence, la régie, c'est JCDecaux. C'est notre prestataire pour la commercialisation des espaces publicitaires".

Lors d'une réponse précédente, vous assuriez d'ailleurs que JCDecaux a été "sensibilisée de longue date aux sujets susceptibles de créer la polémique". Toujours selon le service de communication : "Ils ne nous ont pas soumis la publicité, et très honnêtement, nous ne connaissions pas Shein. Nous ne sommes pas le public cible". Tout d'abord, la campagne de publicité a été diffusée sur l'un des trams et dans votre réponse, vous précisiez également que "les habillages de véhicules (trams et bus) sont soumis à validation systématique, étant donné leur visibilité élevée dans la ville. Pour le reste, comme JCDecaux effectue un filtrage en amont sur la base de la charte, seules 3 à 4 % des campagnes nécessitent encore une validation chaque mois".

Ensuite, ne pas connaître la marque ou ne pas en être la cible n'empêche pas d'effectuer une recherche rapide et de découvrir une revue de presse à la fois abondante et peu engageante. Il apparaît rapidement que Shein, à la capitalisation boursière particulièrement élevée, est connue pour ses vêtements à très bas prix mais aussi son impact social et environnemental. La marque, qui a fait l'objet d'un rapport accablant de la part de l'ONG Public Eye, cumule ainsi les polémiques et les plaintes concernant les conditions de travail, le service client ou encore des plagiat.

Plus près de chez nous, en région liégeoise et à la faveur d'une sous-traitance servant de paravent, Shein a appliqué ses méthodes en matière de conditions de travail. Dans son centre de traitement des retours, créé il y a sept ans par un partenaire commercial du fondateur, les plaintes des travailleurs sont nombreuses : conditions précaires, objectifs intenablement soldant par des licenciements, changements soudains d'horaires, bas niveau de salaire, etc. Aujourd'hui, ce centre et le personnel restant ont été mis sur la touche à la suite du transfert d'activité vers un autre prestataire.

185 *Hoe werd de MIVB gealarmeerd? Klopt het dat dat via de sociale media gebeurde? Hoelang werd de campagne geafficheerd voor ze werd verwijderd? Wat zijn de gevolgen voor het imago van de MIVB? Herbekijkt de maatschappij het percentage campagnes waarvoor maandelijkse goedkeuring nodig is? Krijgt de MIVB een eigen comité dat reclamebeelden goedkeurt?*

187 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De MIVB werd op 5 april gealarmeerd door een virale campagne op de sociale media, waarin de weinig ethische manier van werken van het Chinese bedrijf Shein werd aangeklaagd. Shein heeft toelating om zijn producten in de EU te verkopen en is voor zover ik weet niet veroordeeld voor zijn praktijken.*

Zodra de reclame van Shein werd verwijderd, viel ook de campagne op de sociale media stil. Ik vermoed dat vooral de associatie tussen de MIVB en het als weinig ethisch beschouwde merk problematisch was. Dat is goed, want het betekent dat de MIVB een positief imago heeft, dat ze kon behouden door de reclame te verwijderen.

Er wordt vooraf geen goedkeuringspercentage voor reclamecampagnes bepaald. De dienstverlener die voor de reclame bij de MIVB instaat, baseert zich op het ethisch handvest. Alleen bij twijfel vraagt hij om goedkeuring.

Het ethisch handvest van de MIVB is het strengste van de Belgische reclamemarkt. De onderaannemer gaat na of de campagnes eraan beantwoorden. Een comité samenstellen dat elk reclamebeeld goedkeurt en de praktijken van elk merk grondig onderzoekt, is een slecht idee, aangezien een dergelijke procedure bijzonder omslachtig en buiten proportie zou zijn.

189 **De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *De MIVB moet haar verantwoordelijkheid nemen voor de reclame die op haar net wordt gevoerd. Gebruikers kan het immers weinig schelen of het de maatschappij zelf is of een extern bedrijf dat daarover beslist. U moet de manier waarop reclame wordt geselecteerd dan ook aanpassen. Toelating om producten in*

Malgré ma demande de clarification concernant le rôle et les responsabilités des acteurs liés à la publicité sur le réseau de la STIB, les ratés semblent persister.

Comment la STIB a-t-elle été alertée ? Pouvez-vous me confirmer que c'est le bad buzz sur les réseaux sociaux qui a porté le problème à son attention ? Pendant combien de temps la campagne a-t-elle été diffusée avant son retrait ? Quelles sont les répercussions sur le plan de l'image ? Le taux de 3 à 4 % des campagnes nécessitant une validation chaque mois après filtrage sera-t-il révisé ? La création, au sein de la STIB, d'un comité qui validerait les visuels destinés aux espaces gérés par elle-même ou par JCDecaux est-elle enfin à l'étude ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- À partir du 5 avril, la STIB a été alertée au moyen d'une campagne virale avec appel à partages sur les réseaux sociaux. Celle-ci dénonçait le comportement jugé peu éthique de l'entreprise chinoise Shein, en pleine expansion. Ni la STIB ni moi-même ne connaissions cette nouvelle entreprise. Shein est autorisée légalement à commercialiser ses produits sur le territoire de l'Union européenne et, à ma connaissance, n'a pas été condamnée pour ses pratiques.

En plus du tram de la STIB, la marque a affiché ses annonces sur plusieurs autres supports, du 15 mars au 11 avril 2022. Dès le retrait de la campagne, les commentaires appelant aux partages sur les réseaux sociaux se sont arrêtés. Je pense que c'est l'association entre la STIB et une marque jugée peu éthique qui posait problème. Cela signifie, dès lors, que la STIB bénéficie d'une image d'exemplarité, ce dont je me réjouis. La décision de se dissocier a été appréciée et a eu pour conséquence de préserver cette image positive.

Aucun taux de validation n'est fixé a priori. Le prestataire qui commercialise les espaces publicitaires de la STIB se réfère à la charte éthique publicitaire, qui définit les annonces autorisées. Ce n'est qu'en cas de doute qu'elle demande la validation de la STIB.

S'agissant de la proposition de création d'un comité, la charte éthique de la STIB est la plus restrictive de tout le marché publicitaire belge. La STIB sous-traite la commercialisation de ses espaces à une société externe dont c'est le métier, et qui vérifie la conformité avec la charte éthique. Il serait extrêmement compliqué de devoir réunir un comité qui validerait chaque visuel publicitaire et ferait une enquête approfondie sur les pratiques commerciales de chaque marque avant de donner son accord. Cette pratique mènerait à des délais trop importants pour les annonceurs, serait complètement disproportionnée par rapport au risque encouru, et forcément peu objectivable.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le message que j'essaie de transmettre avec mes différentes questions est que la STIB doit se responsabiliser par rapport aux publicités sur son réseau. Les usagers se moquent de savoir si c'est JCDecaux qui les appose ou s'il existe une charte éthique, ils voient une publicité et l'associent à l'image de la STIB. Par conséquent, même si la charte éthique

Europa te verkopen, mag niet het enige criterium zijn. De overheid heeft daarin net als de MIVB een verantwoordelijkheid en mag JCDecaux niet zomaar laten beslissen.

- Het incident is gesloten.

est rigoureuse, nous devons revoir la manière de sélectionner les publicités.

Pouvons-nous imaginer demain des publicités pour la marque Hummer, qui construit les voitures les plus polluantes qui soient, simplement parce qu'elles sont désormais vendues en Europe ? L'autorisation de vente sur le marché ne doit pas être le seul critère d'éligibilité d'une marque ou d'une publicité. Nous avons, en tant que pouvoir public, une responsabilité, tout comme la STIB. Elle ne peut se reposer sur sa charte éthique rigoureuse et laisser JCDecaux agir à sa guise. Nous devons bien faire les choses et changer d'état d'esprit par rapport aux publicités sur le réseau de la STIB. Les messages véhiculés par ces publicités sont beaucoup plus associés à la STIB qu'à JCDecaux.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTENDAELE

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

betreffende "de oprichting van een netwerk van voetgangerspanelen".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- Op 21 januari 2022 keurde het parlement een resolutie goed betreffende de oprichting van een netwerk van voetgangerspanelen.

Werd er al een grafische identiteit vastgelegd voor het netwerk?

Werd er al een model gekozen voor de panelen in samenwerking met urban.brussels? Welke duurzaamheidscriteria gelden daarvoor?

Hoe vermijdt u dat de openbare ruimte overstelpt wordt met allerlei panelen?

Werd al beslist waar de panelen geplaatst worden?

Zijn er al problemen opgedoken voor de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit? Werden de belangengroepen geraadpleegd voor oplossingen?

Op basis van welke criteria werden de bezienswaardigheden gekozen? Werden gemeenten of organisaties zoals visit.brussels daarover geraadpleegd?

Zullen er verschillende grafische categorieën gebruikt worden voor vervoer, cultuur en voorzieningen?

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTENDAELE

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 place du réseau de panneaux "podométriques"".

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le 21 janvier 2022, nous avons eu le plaisir de voir adoptée une résolution relative à la mise en place d'un réseau de panneaux podométriques, afin d'encourager la marche dans notre Région, dans la logique du principe STOP.

Nous sommes sans doute nombreux à nous en réjouir et à attendre impatiemment la matérialisation de ce très beau projet.

Son identité visuelle a-t-elle été définie et sa charte graphique a-t-elle été réalisée ?

Le modèle des panneaux et leur système de fixation ont-ils été choisis ? Le choix s'est-il effectué en concertation avec urban.brussels ? Quels sont les critères de durabilité et d'empreinte carbone dans le choix des modèles ?

Quelles sont les précautions prévues quant à la lisibilité et à l'encombrement de la voie publique, qui compte déjà de nombreux panneaux ?

Le réseau a-t-il été défini, en ce compris la liste des points d'implantation et le calcul des distances ?

Les trajets balisés ont-ils mis en évidence des problèmes de mobilité et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ? Dans l'affirmative, quelles sont les solutions retenues pour les pallier ? Les acteurs de terrains ont-ils été consultés à cette fin ?

Quels sont les critères retenus pour les différents points d'intérêt ? Des consultations avec les communes ou des

197 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Van alle vervoerswijzen geven wij de voorkeur aan stappen en we willen dat zo veel mogelijk bevorderen.*

Een netwerk van voetgangspanelen kan daartoe bijdragen, want mensen overschatten vaak de tijd die nodig is om bepaalde afstanden te voet af te leggen.

De resolutie is ambitieus en om ze uit te voeren is er overleg nodig, vooral omdat de informatieborden nu al onleesbaar zijn door hun wildgroei.

In die zin zou het interessant zijn om een handvest op te stellen met enkele vuistregels. Op dit moment loopt er overleg met Brussel Mobiliteit en walk.brussels om een overzicht te krijgen van de bestaande bewegwijzering voor voetgangers.

199 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Er is blijkbaar nog niet veel vooruitgang geboekt. Het is goed dat u van de gelegenheid gebruikmaakt om de wildgroei aan informatieborden en de uiteenlopende grafische vormgeving aan te pakken.*

Er bevinden zich echter al enkele voetgangspanelen in de buurt van de Hallepoort. Wie heeft die geplaatst?

199 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat is een initiatief van de stad Brussel om de winkelbuurten beter met elkaar te verbinden.*

organismes tels que visit.brussels ont-elles été menées afin de définir ces points d'intérêt ?

Des catégories différenciées graphiquement telles que les transports, la culture ou les commodités comme les toilettes publiques seront-elles utilisées ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis ravie que le parlement s'empare de tels sujets. Encourager la marche est un de nos objectifs : en effet, il s'agit du mode de transport prioritaire à la fois à Bruxelles et dans le principe STOP du plan Good Move. En raison de ses bienfaits, tant du point de vue environnemental que social - puisqu'elle encourage les rencontres - ou de la santé, la marche doit être stimulée.

La création d'un réseau podométrique est un projet intéressant. Nous avons souvent une idée erronée des distances et la mise en évidence du temps de parcours entre deux points peut être un outil pour stimuler la marche.

L'ambitieux dispositif proposé par le parlement implique une concertation avec les acteurs locaux - qui mettent aussi en place certains projets signalétiques - et les initiateurs cinétiques, car Bruxelles est aujourd'hui encombrée de multiples panneaux d'information qui en rendent peu lisibles les éléments essentiels. Une réflexion sur la rationalisation de ces outils est donc nécessaire.

L'idée d'une charte pourrait être pertinente : elle garantirait un placement adéquat, sans gêner le passage, tout en permettant de choisir parmi de multiples propositions d'indications dans l'espace public. Des discussions à ce sujet ont été entamées avec Bruxelles Mobilité et walk.brussels afin, dans un premier temps, de disposer d'une vue d'ensemble des initiatives existant en matière de signalétique piétonne.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Nous n'avons pas encore beaucoup progressé, mais le projet est certes récent. Comme vous l'avez indiqué, nous devrions en profiter pour rationaliser les différents types de panneaux, car on ne s'y retrouve plus. Finalement, cette confusion offre un bel argument aux défenseurs de la fusion des communes, l'incohérence graphique ne concernant pas seulement les panneaux, mais aussi les poubelles, par exemple.

Ce projet ne justifierait-il pas une réflexion plus globale sur la rationalisation des panneaux ? J'ai vu que des panneaux podométriques avaient été installés dans le quartier de la Porte de Hal. Qui est à l'origine de cette initiative ? S'inscrit-elle dans le projet que vous menez ou s'agit-il d'une initiative communale "pirate" ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Parler d'initiative pirate est peut-être un peu excessif. Il s'agit d'une initiative de l'échevinat du commerce de la Ville de Bruxelles, dans le but d'établir une meilleure connexion entre les différents quartiers commerçants.

199

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Dat is allicht goed bedoeld, maar daardoor verschijnen er nog meer panelen met nog een andere grafische identiteit in het straatbeeld. Een dergelijk initiatief zou in een gewestelijk kader ingepast moeten worden.*

205

- Het incident is gesloten.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Les intentions sont louables, mais nous nous retrouvons encore avec une nouvelle charte graphique. Je salue l'objectif de l'initiative, mais peut-être faut-il encourager l'administration communale de la Ville de Bruxelles et les responsables politiques à intégrer leur initiative dans un projet plus global au niveau régional. Sinon, nous ne nous en sortirons jamais.

- L'incident est clos.